

PROYECTO FORTALECIMIENTO JURÍDICO DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

Relatoría III Foro Barranquilla – 08 de julio de 2016

I. Introducción:

El día 8 de julio del presente año, conforme al cronograma de actividades del Proyecto “Fortalecimiento Jurídico de la Autoridad Marítima”, se realizó en el Hotel Sonesta de la ciudad de Barranquilla el tercer foro de discusión.

Para el desarrollo del foro, se realizó previamente el envío de invitaciones a personas en las ciudades de Barranquilla, y Santa Marta, relacionadas con el ejercicio de las actividades marítimas en la región, incluyendo navieras, agencias marítimas, pilotos prácticos, empresas de transporte marítimo, universidades, puertos, abogados, entidades públicas, entre otras, para un total de 46 asistentes al foro, el cual también conto con funcionarios y contratistas de la Dirección General Marítima de sede central y Capitanía de Puerto.

Se dio inició al foro a las 8:30 a.m., con la bienvenida por parte del Dr. José Alejandro Garcia coordinador del Grupo Legal Marítimo señor y CN Armando Delisa, Capitán de Puerto de Barranquilla. Posteriormente, de 9:00 – 9:45 am el Doctor Juan Camilo Monsalve realizó una explicación general del proyecto (objetivos, formulación, productos, etapas, contratación 2016 y grupo de trabajo 2016).

A continuación se explicó la metodología y reglas de juego del foro a través de mesas de trabajo, conformando cinco (05) mesas con el total de los asistentes, a las cuales se les repartió el siguiente cuestionario:

II. Cuestionario y metodología:

1. Conforme a lo establecido en la normatividad de la Comunidad Andina de Naciones y la experiencia práctica de su aplicación en Colombia, ¿qué opinión tiene acerca del embargo preventivo de buques?
2. Conforme a lo establecido en la normatividad de la Comunidad Andina de Naciones y la experiencia práctica de su aplicación en Colombia, ¿qué opinión tiene acerca de las Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos)?
3. ¿Qué aspectos considera que deben tenerse en cuenta para el fortalecimiento del registro y abanderamiento de naves en Colombia?
4. ¿Considera que es necesario que Colombia cuente con un régimen laboral especial en materia marítima? En caso afirmativo, ¿Cuáles serían los aspectos más importantes a implementar en el ordenamiento jurídico nacional?
5. ¿Cuáles actividades considera que deben ser reguladas en una Ley de Navegación o Código Marítimo?

6. ¿Cuáles actividades considera que deben estar contempladas en una norma especial individual?
7. ¿Qué aspectos técnicos considera necesario reglamentar con posterioridad a la creación de un Régimen Marítimo en Colombia?
8. ¿Cuál cree que debería ser la posición de Colombia frente a los Convenios Internacionales de Transporte Marítimo?
9. ¿Qué opinión le merece a usted la creación de una única Autoridad Acuática (Marítima y Fluvial) en Colombia?
10. ¿Qué aspectos adicionales considera que se deben tener en cuenta en esta clase de Foros y en general, en el proyecto Fortalecimiento Jurídico de la Autoridad Marítima?

Posterior al almuerzo en el Hotel y conforme a la metodología explicada, cada mesa debía nombrar un relator quien se encargaría de la presentación de las conclusiones a todo el auditorio, lo cual tuvo lugar de 2 p.m. a 4:30 pm.

III. Ponencia de los relatores de las mesas de trabajo:

A continuación se hace una transcripción de las conclusiones expuestas por los relatores de cada mesa, conforme a la grabación suministrada por el Operador Logístico del evento:

Mesa N° 1

Relator: Dra. Maria Elvira Gómez

Respuestas a las preguntas del cuestionario:

“Buenas tardes a todos, me correspondió el honor de ser la relatora de esta mesa, discutimos los temas y quisimos plantearlo de la manera más concreta posible, teniendo en cuenta las limitaciones de tiempo, y que sería muy agradable al final una participación de todos”.

1. “Lo que tiene que ver con el punto uno, la opinión del embargo preventivo de buques, este es un tema que lo estamos viendo desde el punto de vista práctico, y lo que concluimos en la mesa fue, que la aplicación ante la jurisdicción ordinaria no es oportuna, y hay un desconocimiento profundo de la norma por parte de la jurisdicción ordinaria, llámese los jueces civiles”.

“Tengo el tema aparte de lo que expone la decisión de la Comunidad Andina de Naciones, la Comunidad finalmente dice, que a nivel interno, la Autoridad competente es la que tiene que conocer de los embargos preventivo, y por norma procedimental nos vemos abocado a la jurisdicción ordinaria, en ese orden de ideas, la mesa llegó a una conclusión, si bien, requiere de una reforma profunda desde el punto de vista normativo, ante la inmediatez que se requiere los embargos preventivo, porque es un tema que debe ser un tema inmediato en lo

posible de horas, no de días, ni de mucho menos de meses, ni de años como una experiencia que alguien compartió en la mesa, este es un tema que se debe poner en cabeza si es posible de la Autoridad Marítima, que sea la Autoridad Marítima de manera oportuna, y de manera eficiente que pueda ordenar el embargo preventivo, sin desconocer, que con posteridad de acuerdo a la norma que se redacte, se tenga que ir ante la jurisdicción ordinaria, y hacer el proceso que sea procedente adelantar”.

“Pero a donde si tenemos muchos problemas es en el tema de oportunidad en el embargo ante la justicia ordinaria, el embargo no es oportuno, ni es eficiente, unas partes por desconocimiento, y otras partes por falta de interés, si nos parece que debe ser llevado a una Autoridad, podría ser la Marítima, o la que considere, pero que sea una Autoridad que pueda reaccionar de una manera inmediata a un tema tan delicado que es el embargo”.

“Otro aspecto que vimos en el tema del embargo preventivo, es el tema de las garantías, la Norma Andina establece de alguna manera el asusto pero en la práctica los jueces no lo están aplicando, y en la practica el tema de las garantías no es muy claro, eso digamos que cada juez al final del día establece la garantía que considere la más prudente y procedente, y es un tema, que no está llegando a hacer efectivo, ni está permitiendo que las garantías cumplan con lo que busca la Norma Andina, entonces, digamos que ese es el primer punto que concluimos en la mesa con respecto a eso”.

2. “Esta el punto dos, que lo miramos como garantías marítimas, hipotecas naval y privilegios marítimos, todos concluimos, que es un tema de lo cual dependemos directamente de las decisiones de la Comunidad Andina de Naciones, es un tema que debemos manejar por norma supranacional, porque así se ha entendido que es una norma supranacional ¿y qué pasa?, y lo hemos visto desde el punto de vista práctico, queremos ver todo desde un punto de vista práctico, ¿ Qué pasa con la norma cuando usted lo lleva a la realidad?, y este tema es un tema en cuanto a la hipoteca, para todos los que son abogados y para los que no son también, digamos que la hipoteca es una garantía que a todo el mundo satisface, pero eso cuando estamos en frente a bienes que no son naves, y que no tenemos una norma como la de la Comunidad Andina de Naciones, donde la hipoteca pierde su eficacia como garantía, ¿por qué razón?, porque la hipoteca marítima no está considerado como un crédito marítimo privilegiado, es crédito marítimo más no es privilegiado, al no ser privilegiado hay otros créditos que se ante ponen de la hipoteca”.

“Este tema de la hipoteca que no está considerado como crédito marítimo privilegiado va en contra los armadores, ¿por qué razón?, porque los armadores quieren buscar financiación a través de una hipoteca, no es el ideal, y no es a través lo cual encuentran, porque la hipoteca al final del día no le ofrece al acreedor la garantía que todos busca en la hipoteca, antes de la hipoteca hay créditos marítimos que están por encima de ella privilegiados como están el salvamento, como el tema de sueldo de tripulaciones y otros cuatro crédito más”.

“Pues la propuesta de la mesa es bastante ambiciosa pero no encontramos otra salida, señores tenemos que ir a golpear a la Comunidad Andina de Naciones, porque si lo arreglamos vía interna quedamos con la norma supranacional viva, y al final del día no hicimos nada, y toca ir a golpearle a la Comunidad Andina, y decirle, oiga por lo menos necesitamos subir a la hipoteca a un crédito privilegiado, porque muchos armadores están sufriendo muchísimo cuando tiene que dejar una garantía real sobre sus naves, cuando esa garantía quiere hacerse una hipoteca, ósea, los entes financieros, ya aprendieron que la hipoteca no es la garantía, ni la panacea que ellos se encuentra cuando se trata de otros tipos de bienes, entonces, si es ambiciosa, pero consideramos que es un tema que es probable y que tenemos que tener en cuenta”.

3. “Quisimos manejar el tema desde un punto de vista constructivo, ¿qué quiere decir desde el punto de vista constructivo?, hay falencias, si las hay, pero la podemos arreglar, surgió el tema del IVA, el IVA es un tema que golpea mucho o favorece mucho un proyecto, un proyecto desde el punto de vista de naves, y artefacto navales, ¿qué sucede?, hay un tema de exclusión y extensión, que el IVA marítimo está excluido, más no está exento, pero si uno lo lleva en la práctica es un tema es de tener que otorgar una garantía o no”.

“Ante la Dian en el aspecto del IVA, no se traduce más allá, pero si consideramos que es necesario que la extensión del IVA sea mucho más amplia, a que nos referimos, toda nave matriculada en Colombia queda exento del IVA, por Ley, y por concepto aduanero de doctrina aduanero de nivel central la reparaciones, y los diques secos y todo esto, quedan exento del IVA, pero lo que no quedan exento del IVA es los bienes que tiene que ser importados”.

“Cuando vamos hacer una reparación, o cuando vamos hacer una repotenciación, o cuando vamos hacer todo ese tipo de situaciones a un buque, ósea, si yo tengo un buque que le estoy haciendo un dique quinquenal en Colombia, porque tenemos buenos astilleros, pero le tengo que cambiar por decir un ejemplo loco un motor, el motor que importo para reparar el buque no está exento del IVA, y eso me golpea el dique financieramente, entonces, es un tema que nos parece, si bien no es competencia de Dimar, así como un algún día surgió la Ley 730, que dijo quedan exento del IVA las naves, pues tocara seguir el mismo camino para lograr manejar los equipos que van estar a bordo de esas naves y que se requieren para esas naves en el momento que sean necesario”.

“Otro tema que vimos en materia de registro, pues son varios, pero tratamos de reducirlos en la mesa, se dijo que se requería más claridad en el proceso de registros, más claridad en el proceso de abanderamiento, consideraban que no era suficientemente claro ni el proceso ni los pasos, entonces es un tema que si no hubo unificación en la mesa, porque otras personas pensaba que no era así, pero si hay que traerlo a colación que algunos integrantes de la mesa considera que el proceso debe ser más claro, el proceso obviamente de abanderamiento y registro, hay un tema dentro del proceso de abanderamiento y registro, si bien Dimar, ha hecho un excelente labor por ayudar a los armadores, es un tema legal que quizás no dependa de la Dimar, y es el tema de los documentos para verificación de

carencia de informe por tráfico de estupefacientes, es un tema complicado, y es bastante difícil lograr cuando estamos enfrentando a inversionistas extranjeros o a socios extranjeros de sociedades colombianas, o cualquier tipo de esté orden, lograr la documentación en un momento, hace muchos años. Dimar optó que esto solo se le exigía a los armadores, pues me parece sano y razonable, pues quien opera al final del día el buque que puede caer en un problema de esta índole es el armador, y no quien está financiando el buque que en muchas ocasiones adquiere la condición de propietario, el tema lo tenemos con los propietarios que en muchas, que en muchas oportunidades están haciendo entidades financieras nacionales o extranjeras, y para lo cual no es claro toda la documentación que es necesaria aportar para la verificación de carencia, quitar la verificación de carencia pues olvidémoslo, pues, eso no va a pasar, tenemos que trabajar con ello, quizás la sugerencia es lograr un punto donde sea más fácil que eso se de en debida forma”.

“Hablamos de otro requisito que es el requisito de la escritura pública que es un tema que vimos varios puntos, el primer punto es, el tema de la escritura pública es para todo tipo de nave o artefacto naval?, y la norma no me está distinguiendo entre naves mayores o menores, todo el mundo va a tener escritura pública, el tema, es un tema de costo, los que tiene experiencia saben que una escritura pública donde usted registre un acto sobre un buque en Colombia, un ejemplo puede costar 10 pesos y si yo registro el mismo acto en panamá me cuesta 2, si bien la Autoridad Marítima ha aceptado que podemos tener escrituras públicas de protocolización fuera del país y lo hacemos trayéndola al país con todo los requisitos de Ley llámese apostillada o legalizada según proceda, no siempre es claro para muchas entidades y no es claro para mucho interviniente en el proceso, pues es un tema que consideramos en la mesa oportuno aclarar en el sentido, oiga la escritura fuera del país no tiene problema porque al fin del día es un tema de costos y es un tema que afecta directamente la inversión, el flujo de caja de quien está haciendo toda la inversión de buque de bandera colombiana”.

“Un tema que expusimos en la mesa y se lo hicimos presente a la Doctora que nos acompaña de Dimar, pero lo hicimos presente desde el punto de vista constructivo no destructivo, es que hemos encontrado un tropiezo en el proceso de abanderamiento en Colombia, y sabemos que Dimar ha tratado de corregir pero consideramos que hace falta mucho por hacer, y es el tema de nuestros inspectores, en muchas oportunidades no es que no haga la tarea, eso no es cierto, la hacen, lo que pasa es que el armador necesitan que la hagan mucho más rápido, el tema es ese, háganlo más rápido, para un armador un buque fuera de operación en puerto colombiano mientras procede con su matrícula es dinero, entonces, requerimos la colaboración de la Autoridad, que los inspectores hagan la tarea un poquito más rápido, eso ayudarían muchísimo a los armadores, pues tampoco se quiere que sea un registro flash, cuando se quiere propender por la seguridad, pero sí que sea un poco más dinámico, porque muchos armadores han tenido problemas en la demora del proceso, personalmente se lo hice saber a la mesa, no siempre es una falencia de Autoridad, también es una falencia del particular que acede a la administración, por las razones que sea, no hace la tarea

en debida forma, pero el tema de inspectores si nos está golpeando y es un tema que considera la mesa que se requiere agilizar un poquito más con ellos”.

“Otro tema es el tema de las tripulaciones, miembro de la mesa decían que es muy complicado el manejo de oficiales, porque no hay el número que se requiere, o no tiene la especialidad que se requiere para los buques que se está llegando a Colombia, o los artefacto navales que están llegando a operar bajo bandera colombiana, o hay una limitante muy grande, y es el tema de la escuela donde debe ser egresados como requisito para proceder todo el tema de la titulación, entonces digamos que ahí se encontró un tema que digamos que hay que manejar porque está causando problemas”.

“ Todo saben, y para nadie es un secreto que en este año debe llegar la primera planta de licuefacción de gas a Colombia y es un buque, y ahí hay un problema, porque necesitamos manejar un tema de tripulación, y especialidades de tripulación, esto no lo dije cuando estaba en la mesa pero la verdad se me paso, pero habrá un momento, y lo que se ha pensado, ok pueden venir extranjeros, bienvenidos, pero porque no hacemos un manejo desde el punto de vista legal donde haya una transferencia de conocimiento a los tripulantes colombianos, hacer un entrenamientos a los colombianos para que aprendan lo que tengan que aprender, no es un proceso fácil, se toma tiempo, sí, pero digamos que es una perspectiva hacia un futuro para que nuestros nacionales también se puede desempeñarse en ese tipo de unidades”.

4. “El régimen laboral, digamos, que en ese punto no hubo ninguna discusión, hubo un sí unánime, sí necesitamos un régimen laboral, sí necesitamos que el Ministerio de Trabajo haga la tarea, alguien dio una idea en la mesa que queríamos compartir con ustedes, si bien el ministerio de trabajo, el tema no ha sido fácil, porque cuando se saque la nueva reglamentación marítima colombiana se logre llegar a un capítulo de laboral, con todo respeto a los señores del Ministerio es como un golpe de estado, pues si usted no lo ha hecho en cincuenta años, a mí me tocó hacerlo ya, y no me dejo otra salida, pero si es un tema que tenemos que manejar, porque necesitamos un régimen laboral que tengan en cuenta aspectos como, jornadas de trabajo y guardias de tal manera que los armadores no tengan que ajustarse haciendo una cantidades de colaciones al régimen laboral colombiano que para nada responde a las necesidades que tenemos al sector marítimo y en el sector portuario”.

“El régimen laboral colombiano se hizo de ocho a doce y de doce a seis, y esa no es nuestra realidad, nuestra realidad es 24 horas, haciendo una tarea bien hecha con guardias, con fatigas con una serie de situaciones que se debe tener en cuenta, que se hablara con claridad el tema del contrato, el tema de prestaciones sociales, y hubo un tema que nos aportó nuestra colega que viene de Venezuela y que ellos tiene una legislación muy buena allá, y ella hablaba de un tema de las labores especiales en emergencia, ósea, cómo se maneja ese tema cuando hay un tema de emergencia como las que son el tema de seguridad y peligro cuando hay fuerza mayor, cuando hay instrucciones de zafarranchos, y cuando hay culpa náutica; ellos tiene un manejo al respecto que es interesante estudiar, pero que

definitivamente, el tema laboral si necesitamos que se trabaje y se concrete, ósea, los armadores no podemos seguir inventando como solucionar el tema para que al final del día un reglamento del trabajo nos pase ante el Ministerio del Trabajo, porque si no lo armamos no nos cuadra, entonces, sí sabemos que es una necesidad muy sentida, y sabemos que Dimar ha trabajado en el asunto pero quizás acá toque hacer un golpe de estado, porque nuestro amigo del Ministerio no han querido hacer mucho caso”.

5. “En el punto cinco, la respuesta parece un poco grosera pero es la verdad todas, ósea lo que tenemos hay que rescatarlo, hay que actualizarlo, hay que incluir muchas cosas que no tenemos, no podemos decir cómo hacer la tarea, pero si nos parece importante sugerir que hay que inventarse una ley que sea una ley ágil, en qué sentido, que se pueda complementar o que se pueda regular de manera rápida, porque ahí tenemos el libro V del Código de Comercio, ósea, ahí está, pero al final del día cambiar eso es muy complicado, a Dimar le toca hacer las cosas por otra vía, para tratar de ir con el ritmo del sector marítimo, porque el sector marítimo es muy dinámico, esto cambia todo los días y esto tiene que responder a las necesidades del día a día, y no nos podemos quedar atascados a una ley que para que logre pasar en el congreso es bien complicado. Entonces, la respuesta es que tenemos que meter todos los temas, tenemos que agilizarlo y tenemos que ser consecuente con el mercado y consecuente con las cuestiones internacionales que nos rodean y hacer una tarea bien hecha”.
6. “Creo que fue unánime el criterio de que necesitamos un procedimiento marítimo, y ahí incluimos el fluvial, y enseguida la atamos con la siguiente pregunta del cuestionario, un procedimiento en materia de siniestros, un procedimiento muy claro, que quede claro, y quede descrito que es una norma de orden público, que es una norma garantista, que es una norma especial, y de alguna manera actualizar el procedimiento a las necesidades actuales, acá nos daba risa, y decíamos que necesitamos un CSI Dimar, más o menos, en qué sentido, en que se da el siniestro y Dimar enseguida toma las medidas del caso, y toma las prueba del caso y se hace la tarea de manera inmediata, no después, un CSI Dimar, ósea, cordoncito amarillo, nadie se mueve, y todo el mundo entrega lo que tiene que entregar, para hacer las cosas más ágiles y tener un nuevo régimen probatorio en ese orden de ideas”.
7. “Yo sé que para ustedes va a parecer muy trinado, pero digamos que es la conclusión que llegamos todos, y dijimos que esto se resumen en algo muy sencillo, digamos que tenemos que tener claridad en seguridad en la navegación, en seguridad en la vida humana en el mar, prevención de la contaminación y quizás me atreva agregar ahorita necesitamos el tema de seguridad portuaria, ósea, cuando tengamos el tema de seguridad, funcionaria muy bien, pero que lo tengamos normado, porque es que desde el punto de vista de usuarios de la Autoridad, muchas veces es muy molesto, cuando uno llega, acá tengo mi tarea hecha, y salgan, es que falta tal cosa, ¿ por qué?, porque por seguridad entra, ósea, la seguridad no puede estirar tanto, ósea, reglamentemos la seguridad desde ese punto de vista, y en ese momento tenemos cubiertos todos los

espectros que necesitamos de seguridad, después que hayamos salido adelante con la reglamentación que pretende la Autoridad de darnos un mejor marco y un mejor desarrollo de toda una ley de navegación”.

8. “Pues es un tema que se puede prestar a discusión a un foro de diez, en ese orden de idea la conclusión que se llegó el grupo fue, revisemos los Convenios que hay sobre la mesa en estos momentos en el mundo, y revisemos con un criterio en pensar en país, simplemente en país y miremos que detecto en los Convenios que más le conviene a Colombia, optar por el que más le conviene a Colombia y a lo mejor, la conclusión es ninguno de los anteriores, pero toca revisar cada Convenio puntualmente, porque mucho se contraponen y los intereses que defiende son totalmente opuestos, entonces, digamos que ese tema es demasiado complejo pero nosotros debemos entrar a revisar cada uno de manera muy precisa”.
9. “Ese fue el punto que menos nos demoramos porque fue un sí aclamado, sin discusión, el sí fue aclamado en la mesa, sí necesitamos tener eso, porque de alguna manera si se concluyó en el grupo es que tenemos una falencia de autoridad fluvial muy grande, y es un tema que tenemos que entrar a corregir, sería muy interesante tener eso en una sola, porque le va a facilitar la vida a muchísima gente, yo no puedo estar en muchas cosas en A y en otras cosas en B, y A me dice que no le gusta B, y B me dice que no le gusta A, y yo como usuario parezco una pelotica de pin pon, entonces, nos parece muy interesante que haya una autoridad que unifique los dos aspectos y más como se está pensando cómo se va a desarrollar Colombia a un futuro desde el punto de vista acuático”.
10. “En el punto decimo pensamos, que era un punto que todo el mundo iba a tomar la palabra al final, para que todos los asistentes del foro puedan participar no tenemos una lista de mercado, sino que todo el mundo decidió reservarse el derecho a hablar cuando todas las mesas hayan presentado sus conclusiones. Muchísimas gracias”.

Mesa N° 2

Relator: Dr. Carlos Iván Álvarez Clopatofky

Respuestas a las preguntas del cuestionario:

“Buenas tardes, nuestra mesa de trabajo quiso ser propositiva y muy concreta”.

1. “A la pregunta número uno, la mesa N° 2 recomienda”:
 - “Expedir una reglamentación clara, sobre el procedimiento sobre embargar preventivamente un buque, señalando la Autoridad competente, y el procedimiento que sea ágil, y expedito, y que esté disponible las 24 horas”.

- “Estudiar la posibilidad de asignar esta competencia a Dimar, como función jurisdiccional, bien sea exclusivamente o a prevención de los jueces civiles”.
 - “Reglamentar el tipo, naturaleza y condiciones de las garantías admisibles para levantar el embargo preventivo del buque”.
2. “La pregunta dos, sobre las garantías marítimas, la mesa decidió que no existe mucha experiencia práctica sobre este tema, sin embargo, se sugiere expedir una reglamentación clara al respecto, con el fin de dar efectividad a la norma, se recomienda unificar el régimen, puesto que existe normas distintas en el código de comercio”.
 3. “Proponemos, agilizar los procedimientos para el registro, y el abanderamiento de naves, proponer, que exista una política gubernamental de fomento y promoción al abanderamiento de naves en Colombia, y actividades de construcción y reparación naval”.
 4. “Decidimos y proponemos, que sí es necesario considerar la posibilidad de contar con un régimen laboral especial en materia marítima, se recomienda estudiar la posibilidad de ratificar el Marine Leyer Convention del 2006, teniendo en cuenta su compatibilidad con la orientación general del derecho laboral colombiano y recurrir a la jurisprudencia existente y a la doctrina”.
 5. “En cuanto al punto quinto, bien lo expuso la doctora Maria Elvira, son muchísimos tenemos como remoción, extracción y abandono de naves, navegación, abanderamiento, gente de mar, pilotos prácticos, remolque, búsqueda, rescate y salvamento, apoyo en tierra, transporte marítimo, contrato marítimo, seguros marítimos, control a la contaminación marina, investigación científica, plataforma, off shore, y actividades conexas, siniestros marítimos, codificación de sanciones, conducta, actividad de pesca artesanal, semi industrial, industrial, navegación recreativa, deportes náuticos, embargo preventivo de naves y otros bienes del comercio marítimo, acciones inrem, responsabilidades de puertos, operadores portuarios, comercio electrónico aplicado a las actividades marítimas, procedimientos, mecanismos alternativos de soluciones de conflictos, y seguridad en la navegación. Casi todos”.
 6. “En cuanto al punto seis, una integrante de la mesa consideró que es importante relacionar los temas relativos del Régimen de Interdicción Marítima”.
 7. “Se le recomienda, que a Dimar se le asigne una facultad permanente de expedir reglamentos técnicos marítimos, sobre todas las actividades contempladas en el código y la Ley General de Navegación, como ejemplo se menciona la facultad de la aeronáutica civil para expedir los reglamentos aeronáuticos”.

8. “Sugerimos, incorporar los reglamentos y convenios a la normatividad nacional, dar un paso a la aprobación de códigos únicos, se sugiere estudiar por ejemplo las reglas de Rotterdam o de la Haya Visby, debemos perder el temor de la ratificación de los tratados internacionales en consideración al carácter internacional del derecho marítimo”.
9. “Estamos de acuerdo con la creación de una autoridad que maneje en su integridad de estos temas para un desarrollo de la industria y una cooperación con el comercio marítimo internacional, se propone que las funciones de las impacciones fluviales estén en cabeza y con jurisdicción de las capitanías de puertos respectiva y que Dimar asuma competencia también sobre ríos, y aguas interiores”.
10. “Sugerimos, seguir con el apoyo integral interdisciplinario que faciliten los procesos y sean coherente con la realidad que se nos presentan en el sector marítimo. Muchas gracias”.

Mesa N° 3

Relator: Arnaldo Rojas

Respuestas a las preguntas del cuestionario:

“Bueno, nosotros llegamos después de mirar los diferentes puntos que se están manejando en las preguntas a algunas conclusiones”.

1. “Realmente consideramos, que resulta poco efectiva hoy día la aplicación de la normatividad de la Comunidad Andina, en la medida en que para poderla ser efectiva siempre tenemos que tener una orden judicial, es decir, que un capitán de puerto no puede impedir el zarpe como medida cautelar, si no existe previamente una orden judicial, entonces, consideramos, en base en ello, debe haber una inmediatez por parte de la autoridad marítima para efecto para darle aplicación a este convenio, en tanto, consideramos, en que precisamente son ellos en que tiene un contacto directo tanto con los actores de la situación que se plantea como la misma embarcación”.
2. “Nuestro concepto, es que no son muy conocidas en la práctica, y esto genera que no sea tampoco muy bien aplicadas desde el punto de vista de tramites como jurídico, o procesal, y hay que determinar qué tan viable es la figura en el momento de su ejecución desde el punto de vista de los costos, y la efectividad, por lo que ya se ha mencionado por parte de los otros grupos que resulta muy oneroso implementar este tipo de figura en la legislación o procedimientos internos en Colombia”.

3. “Consideramos que se debe tener en cuenta”:

- “La reducción de los requisitos generales para solicitar el abanderamiento y registro”.
- “Un punto muy importante, es que debe haber una mayor cualificación del personal que se utiliza por parte de la Autoridad Marítima Para verificar las condiciones y los temas técnicos de las naves”.
- “Eliminar la comprobación física de los certificados emitidos por las casas clasificadoras, que son reconocidas a nivel internacional, si ahorita estamos haciendo dos pasos que consideramos que son necesarios, tenemos una certificación de una casa clasificadora sobre una embarcación y sin embargo se tiene que hacer una inspección física por parte de la autoridad”.
- “El Registro de naves mayores se debe definir si el tramite debe hacerse directamente por la Dimar en Bogotá, o si lo pueden hacer las capitanías de puertos, en este caso nosotros consideramos que debe hacerse una descentralización o una determinación de que sea Dimar directamente en Bogotá quien lleve el proceso, porque actualmente hay una revisión de la documentación localmente, pero después de eso llega a Bogotá, y en Bogotá hay otra revisión, y muchas veces devuelve todos los documentos por que hacen falta, después que ya localmente se ha dicho de que todo está ok”.
- “De sistematizar on line los certificados de tradición y libertad de las naves, ósea, vemos como muy engorrosos la emisión de estos certificados, y en este punto hace falta que nos pongamos a tono con el resto de otras instituciones del estado, en los cuales que este tipo de certificado puede ser emitidos por vía electrónica”.

4. “Nosotros pensamos, que no se trata de que se haga un nuevo régimen laboral especial, en nuestra experiencia el régimen laboral colombiano es suficiente para muchas cosas, sin embargo, hay muchos aspecto que deben ser incluidos, bajo esa premisa, consideramos que debe haber una complementación en cuanto a la actividad de los marineros al igual que existe para ciertas actividades como por ejemplo el servicio doméstico, los vigilantes etc.; Con el fin de que se le dé cabida a las nuevas reglamentación internacional en materia laboral como el convenio del 2006 y que los marinos extranjeros puedan tener la posibilidad de solicitar en Colombia la protección de sus derechos laborales, entre otras cosas, son derechos fundamentales pero que en la práctica hoy día resulta bastante engorroso en poder que un marino extranjero puedan hacer valer sus derechos laborales en territorio colombiano, por aquello de la territorialidad de la legislación laboral”.

“Otro aspecto que tiene que ver con el tema es la regulación de las fatigas”.

5. "Pensamos que además de todas las que están actualmente se deben incluir el buceo, los deportes náuticos, las actividades off shore, el abandono de naves, la pesca, y además de eso todas a aquellas que Dimar ha regulado por circulares y resoluciones pero que no tiene una ley específica que las pueda reglamentar".
6. "Nosotros no estamos de acuerdo en la creación de normas especiales, sino más bien lo que tenemos que hacer, es fortalecer las que actualmente se encuentra y copilar en un estatuto integral todos los temas y actividades relacionadas con el negocio marítimo, como que si de pronto encontramos como que si se hace necesario reglamentar es todo lo que tiene que ver con el uso de los bienes de uso público, y en nuestra propuesta es que se haga una Ley de Costas, que maneje todo lo relacionado y relativo con los bienes de uso público".
7. "Nosotros vemos con preocupación, es que Colombia ha suscrito unos Convenios Internacionales, relativo a la seguridad, la navegación y su implementación, pero realmente en la práctica no encontramos unos manuales que digan cómo es que se deben aplicar en cada uno de las situaciones, y en las circunstancias que cada uno de los puertos que Colombia tiene, entonces, encontramos las normas de manera general, pero no hay una reglamentación procesal, digamos así, o procedimental o una regulación con respecto de esas normas generales que nos permitan decir cómo es que debemos implementar las mismas".
8. "Es claro que nosotros tenemos que ajustar toda normatividad interna con los convenios internacionales, y consideramos, que Colombia está rezagada en ese sentido, y por tanto, pensamos, si queremos mayor competitividad en el sector tenemos que estar a tono con la exigencias del negocio del transporte marítimo, a nivel internacional, por lo cual consideramos, que si debe ser implementada, y debe ser ratificada en Colombia los Convenios que estén en uso a nivel internacional".
9. "Nosotros estamos de acuerdo siempre, y cuando esta esté con los objetivos de unificar y desarrollar las políticas gubernamentales de manera integral y un punto que todos llegamos a la conclusión, es que debe dársele un enfoque más comercial, entonces, ahí en ese aspecto yo personalmente agregó que debe desligarse un poco más el tema del manejo castrense que se le ha venido dando a la Autoridad Acuática en Colombia, entonces, si bien es cierto, son los que tiene un buen conocimiento del tema por lo menos debe complementarse con un mayor manejo de los aspectos comerciales para que sea mucho más integral el servicio que la Autoridad Acuática preste".
10. "La sugerencia es, que se invite más personal técnico puesto que de acuerdo con la lista que se exhibieron se nota que hay muchos invitados jurídicos, temas jurídicos pero muy poquitos técnicos, y el tema aquí es de vital importancia manejar los aspectos técnicos. Muchas gracias".

Mesa N° 4

Relator: Dra. Patricia Méndez Álvarez

Respuestas a las preguntas del cuestionario:

1. “Esta mesa concluyo, que falta practicidad de la norma, en el entendido que hay inconveniente en su aplicación práctica, por tanto se sugiere, que debe revisarse con el derecho comparado por ejemplo con el de Panamá, ya que en esta normatividad, Panamá si le da un límite en el tiempo, y en la aplicación a la medida del embargo preventivo, cosa que hasta el momento en nuestro país no se da”.
2. “Este grupo concluyó, que en la práctica en Colombia no existe los créditos marítimos, ya que no se acostumbra a que el sector marítimo obtenga los créditos de esta clase, luego entonces, se deslumbra que los medios utilizados no son expeditos, que la decisión 487 del 2000 no engrana con las normas complementarias generándose con ello la falta de inmediatez que se requiere en el sector marítimo”.
3. “Esta mesa concluyó lo siguiente”:
 - “Que se debe equiparar el régimen tributario del resto de Colombia con lo que se tiene en San Andrés”.
 - “Que debe haber una interpretación de criterio con respecto a la interpretación del folio de matrícula relacionados tanto con naves mayores como con naves menores”.
 - “Que se debe desestimular o lo que es lo mismo minimizar el valor del gravamen respecto a la tarifa notarial y el sistema aduanero”.
4. “Decimos que sí, se requiere efectivamente una normatividad laboral marítima, y que para ello se debe tener en cuenta las condiciones especialísimas en que se presta el servicio de parte de la gente de mar, y tripulantes, luego entonces, debe entrar a regularse la jornada laboral teniendo en cuenta horas extras, compensatorios, las vacaciones, riesgos laborales, además en esta mesa se discutió el punto de la intermediación laboral en cuanto a la gente de mar, entonces, que en esa normatividad debe quedar claro que el único empleador de la tripulación debe ser el armador, y no a través de empresas de servicios temporales”.
5. “Por qué nosotros nos fuimos por la expresión Código Marítimo, y no ley de navegación, porque consideramos que la expresión Código se puede entrar a

regular, y reunir todo lo relacionado con el sector marítimo, mientras que el termino ley de navegación haría referencia solo a la navegación como tal propiamente dicho, así las cosas, esta mesa concluye, que en el Código Marítimo se deben definir las actividades marítimas que no están definidas en el decreto 2324 de 1984, que se compile todas las normas marítimas en este Código, la que existen ahora mismo”.

6. “Esta mesa de manera unánime concluyó, que no debe existir una norma especial individual, sino que todo debe estar regulado en el Código Marítimo, sin embargo, teniendo en cuenta en que la fecha no existe una regulación que tenga en cuenta la navegación recreacional o recreativa, es decir, la navegación que se hace en actividades náuticas en lagunas, embalses y aguas interiores pues que esa regulación sea incluida en ese código marítimo”.

7. “Esta mesa concluyó lo siguiente”:
 - “Que se debe unificar todos los procedimientos modelos y formatos tanto en la zona portuaria y en las capitanías de puerto”.
 - “Implementar la exigencia del seguro de responsabilidad civil extracontractual en todas las embarcaciones”.
 - “Revisar todos los formatos que se esté utilizando con el fin de que este acorde con todos los procedimientos que se vaya hacer”.

8. “La mesa se pronunció de la siguiente manera, pensamos que se debe revisar todos los Convenios que ya se han suscrito por Colombia, es decir revisarse lo que se tiene, teniendo en cuenta desde el punto de vista comercial como el marítimo, para luego, determinar lo conveniente de la firma de esos Convenios Internacionales, pues resulta que no se trata de ratificar o implementar esos Convenios, porque si, sino de mirar que nuestro país cumple con esa realidad que se requiere a fin de aplicar cada Convenio Internacional”.

9. “De manera unánime la mesa dijimos, que estábamos de acuerdo con la creación de esa única autoridad, obviamente efectuando los cambios que se requieran tener para esa única autoridad, pero cabe resaltar, que no se trata de hacer cambio o que sea una única autoridad, lo que se trata de unificar las normas tanto marítimas como fluviales”.

10. “No hablamos de un tema especial, pero si llegamos a la conclusión, que debe hacerse más a menudo como mecanismo de retro alimentación entre la entidad, y todos los demás estamentos, y no específicamente porque se esté haciendo bajo un proyecto para implementar una norma o fortalecer el aspecto

jurídico, sino como mecanismo de retroalimentación que se haga de manera más constantes. Gracias”.

Mesa N° 5

Relatora: Dra. Ana Munar Pérez

Respuestas a las preguntas del cuestionario:

“Bunas tardes, la mesa cinco lo que vamos hacer es un poquito complementar lo que todos hemos escuchado”.

1. “Básicamente lo que se propone es, que la competencia quede en cabeza de la Dimar y nos acogemos a lo que dice la mesa N°1”.
2. “Pensamos, que lo importante que se maneje de acuerdo a la normatividad internacional, esto para complementar un poco a lo que se dijo en la mesa N°1, que también nos acogemos”.
3. “Primero que todo sugerimos, simplificar un poco los requisitos, que sea más abreviados, pensamos que es importante que todas las capitanías tengan la mismas categoría con el fin que se pueda agilizar el trámite, y pensamos aquí que a manera de sugerencia, sería bueno que lo fabricante de estas embarcaciones sobre todo embarcaciones menores al momento de hacer la construcción como tal del bote puedan ellos mismos emitir unos permisos temporales obviamente con visto bueno de la Dimar, y teniendo en cuenta que serán construidos obviamente con unos estándares, y unas calidades previamente que pueda fijar la Dimar en el momento que esto pudiera llegar a ocurrir”.
4. “obvio todos dijimos que sí, que afirmativo, que era necesario”.
5. “Las actividades que consideramos que debe ser reguladas, discutimos acá y llegamos a la conclusión que los deportes náuticos es uno de ellos, y que las actividades de recreación también, así mismo, pensamos que el abandono y los restos náuticos”.
6. “Pensamos, que debe haber un tratamiento especial para las embarcaciones de recreo y pesca artesanal, también para los bienes de uso público, clarificar un poco sobre el tema de los tramites, y permiso, las licencias de construcción en relación con los bienes de uso público, y reglamentar también el tema de las concesiones”.
7. “Después de discutirlo pensamos, que primero no debe ser posterior, sino que debe ser inmediatamente cuando se esté construyendo el régimen como tal,

pensamos que en él debe estar incluido aspecto no solo jurídico sino todo lo técnico”.

8. “Más que aquí lo que quisimos es dar una sugerencia, y pensamos que se debe crear un comité por parte de la Dimar para que esta pueda acompañar al gobierno colombiano, y esta pueda aportar todo lo que es conocimiento de aspectos técnicos y jurídicos”.
9. “Obviamente estuvimos de acuerdo, y pensamos que se debe crear un comité donde todos tengan intereses comunes, y que este bajo la dirección de la Dimar, que esta haga un apoyo y haga un aporte para todo la parte del movimiento fluvial”.
10. “Los aspectos adicionales son”:
 - “La aplicabilidad del Código General del Proceso por encima de la Ley 2324 de 1984”.
 - “Es que se desarrolle tribunales superiores marítimos para el manejo de una segunda instancia con el fin de dar celeridad a los procesos, darle garantías a los accionantes y fortalecer a Dimar”.

IV. Intervenciones y debate de los asistentes

Posterior a las exposiciones de las mesas de trabajo, se presentaron las siguientes intervenciones por parte de los asistentes:

Dr. Juan Camilo Monsalve:

“Como hemos dichos en los anteriores foros, estamos haciendo las relatorías de cada uno de los foros, es una labor dispendiosa, es mirar los registros de los videos de cada uno de los foros, y pues, obviamente análisis y demás de la información, para que quede bien presentada; los correos electrónicos que tenemos conforme al registro la idea es enviarle las relatorías hasta el foro de Bogotá que vamos hacer el mes de agosto también este anexa esa información. Entonces se abre el auditorio para cualquier intervención que quieran hacer”.

El señor Ever Forero le pregunto al Dr. Juan Camilo Monsalve, ¿si se manejó el mismo cuestionario del foro de Cartagena en el foro de Barranquilla?

Dr. Juan Camilo Monsalve:

“No, No, eso se comentó en la mañana, se manejó el mismo cuestionario en Buenaventura y en Cartagena, creemos nosotros que el ejercicio fue muy productivo y hubo preguntas como decía en la mañana tres o cuatro preguntas relacionadas con

siniestros marítimos, la parte procesal, con temas de solidaridad etc., y creemos que los insumos que nos llevamos son suficientes para el ejercicio que estamos haciendo, sin embargo, como lo comente en la mañana, si en este foro también se desea discutir sobre este punto específico de siniestros marítimos como bien sabemos es muy polémico, sobre todo el tema procesal, con el nuevo Código General del Proceso y demás estamos abiertos a recibir los comentarios, sin embargo, repito según la pregunta, no son las mismas preguntas, hay una variación del 80% de las preguntas, estas preguntas fueron muy concretas, y las respuestas también fueron muy concretas a diferencias de los demás foros, donde la gente se quedaba una hora en la primera pregunta, y pues eso hacía más dispendioso el debate y las conclusiones y demás”.

Sr. Miguel Sánchez:

“Buenas tardes, mi nombre es Miguel Sánchez, soy inspector para Colombia de la Federación Internacional de los Trabajadores de Transporte, cuya sigla en inglés es ITF, pido disculpas por haber llegado hace una media hora, pues estábamos en un evento similar en Cartagena, y quiero referirme concretamente a lo que tiene que ver con el aspecto laboral a bordo de las embarcaciones, y más en lo específicamente en lo que compete, veo que hay básicamente una uniformidad en las diferentes mesas, en lo que concierne en la ratificación de Convenio Marítimo de Trabajo 2006, Convenio que el 20 de agosto próximo estará cumpliendo tres años de haberse implementado”.

“Haciendo un resumen de cómo ha sido esa situación, o esa reuniones previas que se ha tenido en Bogotá, puedo manifestarle lo siguiente, hubo un interés manifiesto desde el comienzo por parte de Dimar de participar en estas reuniones, y fue así como en la primera reunión que se tuvo en Bogotá, antes de iniciar estas gestiones de ratificación, tuvimos un evento precedido por entonces el subdirector de marina mercante el Capitán Juan Herrera, y en base a eso, y el interés que le asistía en ese momento a la Dirección General Marítima conformaron un grupo de trabajo, aquí presente hay personas que conformaron dicho grupo y cuando se tuvo la primera reunión en Bogotá en el Ministerio del Trabajo pues se hizo una excelente exposición por parte de Dimar con video beam, y todo, razones por las cuales el Convenio debería ser ratificado, o sorpresa en la siguiente reunión después de un par de meses ya Dimar a través de sus dos funcionarios que asistieron manifestaron que ya no iban a tener esa participación directa, si no que estarían haciendo las veces de consultores, que por lo tanto, ya era competencia del Ministerio de Defensa”.

“Transcurrido ya ahora a junio dos años, el señor secretario técnico de la mesa de participación tripartita opto por no volver a citar más a reuniones, yo he asistido a esas reuniones como inspector de ITF y aparte de eso se me delego por parte de la central unitaria de trabajadores esa representación, debido a que dentro a la misma central no había gente que entrara a conocer del tema, porque no lo manejan”.

“En el caso nuestro de los inspectores de ITF hemos tenido una excelente capacitación sobre el convenio marítimo del 2006, 145 inspectores que conformamos el cuerpo de inspectores de ITF, fuimos capacitados en Turín durante ocho días, en el Centro Internacional Tripartita que tiene Turín, para formación en este campo, recientemente mes y medio estuve en Brasil, complementando esta capacitación que se nos ha dado, y de verdad que dentro del campo que nos hemos venido desempeñando, pues es bastante notorio, que nos ha servido de mucho para el manejo de lo que se nos han venido presentando, esto obedece también a que tuvimos en la última reunión de inspectores

ITF, cada tres años nos convoca a nivel mundial a todos los inspectores, el año pasado fue Panamá”.

“Esto me sirvió para hacer unas visitas a la Dirección General Marítima de Panamá, conocer sus funcionarios, Panamá ha cambiado notoriamente esos procedimientos anteriores a los cuales se le criticaron en su momento, y ha habido una buena disposición, prueba de eso es los barcos que hemos tenido con problemas recientes más que todo en Cartagena, la semana pasada una tripulación, logramos a llegar a un acuerdo les pagaron los salarios que le estaban adeudando, los repatriaron, y otros problemas más en diferentes barcos han tenido, porque no solo los tripulantes cuando tiene algún tipo de problemas lo primero que hace es verificar, mirar un libro editado por la ITF, donde aparece absolutamente todos los nombres de los inspectores a nivel mundial, y optan por llamar al inspector más cercano, entonces, problema de centro América que de pronto acontecen me están llamando, y ya es mi obligación y para eso es que nos sirve el Convenio marítimo 2006”.

“Hay unos procedimientos para entrar a poner la queja tanto por parte de la tripulación por parte de los interesados ante la misma Dirección Marítima de Panamá, eso dado pie para un buen entendimiento, Panamá tiene más de 600 inspectores a nivel mundial, y cuando se tiene estos tipos de inconvenientes, ellos están verificando efectivamente cuales son las formas de favorecer la tripulaciones”.

“Hubo un mal entendido en las primeras reuniones, y eso dio pie en las primeras reuniones que tuvimos con el grupo este en Bogotá, estuvo presente por parte de los empleadores los señores de la ANDI, la ANDI no ha sido desde ahora, sino desde siempre se opuso a que el Convenio fuera ratificado, pero como le preguntaba yo a ellos, ¿Ustedes a que armadores están representando aquí en Colombia?, a la gente de pesca, a Atuncol con 12 barcos atuneros que tienen, el Convenio de Pesca es el 188 y no aplica acá para el convenio marítimo 2006, por lo tanto no son voceros de los señores armadores, y para los remolcadores de menos de 500 toneladas tampoco, entonces; finalmente; dentro del acta que se levantó y eso quedo esa constancia”.

“En la reciente conferencia en Ginebra la 105 de la OIT, se entró a tocar este punto ha habido unas enmiendas al Convenio Marítimo del 2006, y yo veo con buenos ojos ahora que llego una mujer como Ministra de Trabajo Clara López, le he mandado toda una gran información con respecto de todo lo actuado, con acta y demás, le estoy solicitando a ella una entrevista a nivel de Bogotá ;y lo mismo a la Viceministra, para ver si podemos tocar el tema como tal, y que ella le imparta las ordenes correspondiente al señor secretario técnico de la mesa, para que se reanuden las conversaciones, finalmente, estamos de pronto a una reunión más para que pase ya al Congreso de la República”.

“Me acuerdo perfectamente que Honduras que acaba de ratificar hace 20 días, es el país 77 que ha ratificado el Convenio, ellos empezaron después que nosotros, y el encargado del área marina mercante me consultaba como avanza las cosas en Colombia, estamos hablando de hace cuatro años atrás, en dos años ya ellos ratificaron el convenio, como lo hizo Argentina, Panamá, Nicaragua se me hace que por política entro a ratificar dicho Convenio”.

“La pregunta nuestra es ¿Hasta cuándo Colombia va a esperar a ratificar dicho convenio?, porque no es solo es beneficioso para los tripulantes, también para los armadores, la competencia desleal que en estos momento hay, porque no quiere decir

que por el hecho de que Colombia no haya ratificado el Convenio se vea favorecido el armador que venga con un barco en condición su estándar aquí en el país, entonces, no haya hacer inspeccionado, todo lo contrario, y es un mensaje que yo enviaba también al señor Director General Marítimo, le hacía mención a eso, es urgente también, se entre a capacitar a los señores supervisores del estado rector del puerto y a funcionarios que trabajan para las capitanías a los que concierne al Convenio, porque aquí no se trata en decir en un momento dado, que aconteció una situación que se prolongó en el tiempo y a nivel internacional tuvo sus comentarios con una embarcación en Barranquilla, que nos tocó manejar ese tema, donde realmente se tuvo de por medio una situación de abandono hacia 18 tripulante de la India, donde llegaron tal el desespero que ya se iban a botar al agua, no había comida, no había nada”.

“El señor de la agencia marítima salió diciendo que ese era un problema humanitario, ¿Cual humanitario?, ese era de su competencia de acuerdo a lo que dice precisamente no vi el tema, pero está en el libro V, en el Código de Comercio cuando así lo manifiesta, los señores de las agencia marítimas son solidarios con las obligaciones del barco cuando esté llegando en el momento de arribo en el país, entonces, en este orden de ideas, estamos en relación con el convenio marítimo 2006, y ha hecho falta desde luego más impulso, mas acompañamiento, pero sin embargo, yo moralmente tengo una convicción y una obligación de seguir luchando para que ese Convenio Marítimo 2006, Colombia lo entre a ratificar, si la señora Ministra presta atención a esas notas que le envié, estoy seguro que nos va estar citando, nos va estar convocando, y eso en beneficio de los marinos”.

“Yo hacia el comentario en un escrito, no es el hecho que Colombia no tenga una flota mercante Gran Colombiana, vemos estadística de Dimar, que nos habla de aproximadamente alrededor de 10.000 mil marinos con sus títulos y demás, aunque la gran mayoría han profundizado más a los cruceros, pero igual el Convenio Marítimo también aplica para los cruceros, entonces, si miramos estadísticas podemos decir para este año 2016, podemos tener más de 800 mil marinos que estén visitando los puertos colombianos, y son 77 los países que ya lo han ratificado, cuando acontece aquí cualquier situación, vamos a tener dos situaciones similares a las que sean estado viviendo; barco en Barranquilla ya con un problema grave que se está acentuando, y los que van a pagar los platos rotos, va a empezar por la tripulación también, un problema de avería gruesa, no se sabe cuánto tiempo va a permanecer, vamos a tener ahí inconvenientes, otro barco en Cartagena de bandera Venezolana, igual, compañía quebrada, y abandonada la tripulación, entonces, yo si considero que tenemos argumentos más que suficientes para solicitar que Colombia entre a ratificar el Convenio Marítimo 2006, Muchas gracias.”

Dr. José Alejandro Garcia:

“Yo me tomo la palabra, en estos momentos para agradecerle la participación, pero también para hacerle algunas claridades, no quiero que pase o que quede ciertos temas sin cerrar, Miguel hace una exposición muy importante, en lo que es su posición respecto a la aprobación o no del Convenio del Trabajo Marítimo, pero como se lo he ratificado a él personalmente, y como se lo he dicho en varios foros, es una decisión de estado, no es una decisión de Dimar, lastimosamente, en su momento pudo haber mal interpretarse o interpretarse en su momento que era una decisión de Dimar, no le corresponde a Dimar decir que se aprueba o no se aprueba el Convenio de Trabajo Marítimo, como bien el trabajo marítimo como función en la OIT, se aprueba es bajo una estructura de una mesa tripartita, donde nos sentamos estado, empresarios y trabajadores, y esas mesas como

bien dice Miguel estamos en la espera que nuevamente se vuelva a citar, y es una mesa en donde pudimos en su momento aclarar cuál era la participación de Dimar, porque Dimar no podría tomar vocería como parte de Estado, porque no era nuestra responsabilidad”.

“El Convenio o la aprobación o la aplicación del Convenio del Trabajo tiene un Ministerio, que es el Ministerio del Trabajo, y tiene un secretario de esa comisión que el que toma la vocería por Estado, como Estado debemos pues conformarnos, como entidades y entre Estados, trabajadores y empresarios llegar a las concertaciones que hay que llegar para tomar una posición respecto al tema de la aprobación o no aprobación del Convenio de Trabajo Marítimo”.

“Considero, que eso es muy importante aclarar, nosotros como Dimar hemos estado en la OIT, yo personalmente estuve en OIT, en Ginebra mirando el tema de los procedimientos de implantación del Convenio del Trabajo Marítimo, trabajando con los estados, escuchando a la gente de mar, escuchando a los armadores también, mesas de trabajo de dos semanas, muy interesantes”.

“También lo que menciona Miguel es muy importante la formación de los inspectores si Colombia adhiere o no adhiere eso conlleva también a unas responsabilidades fuertes, para las entidades del estado no cualquier inspector, y Miguel lo sabe podría ir hacer una verificación del cumplimiento o no del Convenio, eso nos conlleva una carga importante, y eso es lo que queremos discutir”.

“Otro punto que quisiera aclarar, y en eso estoy completamente de acuerdo en lo que dice Miguel es la representatividad del medio empresarial dentro de esa mesa tripartita, estamos completamente de acuerdo, para nosotros también como Dimar, y ya se lo hicimos saber al Ministerio de Trabajo, consideramos que el gremio pesquero si es muy importante, hay un gremio, digamos había un número importante de empresarios y que la ANDI estaba llevando esa vocería pero no son los únicos, y también recibimos una solicitud formal de la Asociación de Armadores de Colombia, para que ellos participen en esas mesas tripartitas como representante de los empresarios, y armadores, como sucede en la OIT, en la OIT se sienta el dueño de la naviera China, se sienta el dueño de la naviera Danesa, con la gente de mar Danesa, con los filipinos, con todo el mundo, entonces, también hay que buscar representatividad y lastimosamente pues, en la parte privada o en la parte empresarial estamos teniendo posiblemente un actor, que si bien era un actor importante, y jugaba un buen papel pues no es quien en cierta medida pueda aglutinar toda una opinión”.

“Estamos trabajando en eso Miguel, ya recibimos la carta del secretario de la comisión, por lo menos veo, que los correos que le has mandado a la Ministra han surtido la finalidad que se buscaba, era que él racionará, porque estábamos en esa misma espera, tu sabes que tuvimos una coyuntura de cambio de Ministro, estuvo el Ministro Noé, después vino el Ministro Lucho, como que pocongo de aquello, pero bueno como veo que le has mandado los correos a la Ministra y están surtiendo el efecto que queríamos lograr y es a sentarnos a hablar, sentarnos a discutirlo, es que sentar a discutir no es a llevarlo a controversia, ni nada de esas cosas, si no es que todos lleguemos realmente a una decisión”.

“Ya recibimos la carta, y lo que Dimar había ofrecido en su momento de hacer una formación, y de hacer una especie como de alfabetización, la llamamos nosotros, porque

muchas veces cuando nos sentamos en la mesa tripartita, y Miguel lo sabe, el tipo del trabajo no tiene ni idea de que es un buque, ni cómo es que se maneja la tripulación, nada de eso, él está pensando es que es un trabajador como cualquier otro, que va un local lo abre y atiende a la gente, y eso no es así, todo eso nos reunimos con ARCOL la semana pasada, tuvimos una reunión con ellos con el señor Director, hemos recibido el apoyo de ellos de colaborarnos en esa labor de alfabetización, si hay que llevar representante del estado a los puertos para que se suban en los buques, para que conozca el procedimiento ellos están en toda la disposición en prestarnos el apoyo, yo creo que es el momento adecuado para que realmente el Estado tome una decisión, le agradezco yo quería hacerle esa claridad respecto a eso”.

Dr. Julio Fuentes Matos.

“Bueno, solamente quería tocar dos puntos breves, uno que ya lo habíamos discutido aquí en la mesa, y es la actividad que desarrolla la Dirección General Marítima que eventualmente podría estar traslapándose con las actividades que desarrolla las inspecciones fluviales en algunos ríos de Colombia, es por ello que hemos siempre dialogado con muchos grupos sobre la unificación de la Autoridad Marítima, que quede en cabeza de la Dimar, y en ese orden de ideas, también hemos venido dialogando con otras personas a nivel de la academia la creación y no es una idea nuestra, sino que esa idea viene de muchos años del señor Samper, en cuanto a la creación del Ministerio del Mar, pero también ese Ministerio del Mar, debe tener la conformación inédita o más bien expresa de la Dirección General Marítima, porque es la que tiene la experiencia en ese campo, pero debe haber un Ministerio del Mar, teniendo en cuenta que tenemos dos océano, y tenemos que administrar bien esos recursos que hay ahí zonas económicas exclusivas que están sub utilizadas, y eventualmente se requiere a través de un Ministerio con recursos con potestad para poder tomar decisiones en cuanto al desarrollo industrial marítimo se refiere”.

Sr. Javier Júlvez

“Si buenas tardes, como representantes de las Marinas, no de la Marina Mercante, yo ya lo he dicho en otras ocasiones, pero vuelvo insistir en el tema, creo que sería necesario que el gobierno, supongo que es el gobierno a través de la Dimar, haga obligatorio un soat para embarcaciones, es el único país del mundo que conozco, que una embarcación de recreo no es obligatorio tener un seguro, como mínimo a tercero, ósea, es inaudito, es como tener un carro, y no tener seguro, ósea, cualquiera que va en una embarcación puede hacer daño a alguien, puede romper cualquier cosa, y no tiene seguro para responder de nada”.

Dr. José Alejandro Garcia:

“Si, ahí para responderle a Javier, efectivamente eso es algo absolutamente cierto, y absolutamente palpable, y sabe lo que es lo peor Javier, y para todos, lo peor de todo es que la aseguradoras no le interesa el negocio, nosotros como Dimar hemos hecho reuniones con Fasecolda, hemos hecho reuniones con aseguradores extranjeros ya que se abrió la oportunidad que los aseguradores extranjeros realicen contratos en Colombia, hemos hecho reuniones con diferentes empresas, con la previsora, con seguros del estado, y de verdad, a los aseguradores aquí en Colombia no le interesa el negocio marítimo, pero es por desconocimiento, no lo conocen, lastimosamente no lo conocen, y

como todo asegurador juegan con riesgos de probabilidades y con estadísticas, siempre le piden a uno es un estudio actuarial, y dicen tráigame el estudio actuarial si esa actividad, es decir la recreación náutica, es riesgosa o no, y cuanto más o menos seria el costo de la prima, para que ellos puedan sacar todo su balance, y poder decir cuánto cobraría de prima y de toda estas cosas, como ninguna aseguradora lo quiso hacer, ninguna a pesar de que le mandamos toda la información”.

“Nosotros nos contratamos un actuario y lo hicimos como Dimar, el estudio está disponible se lo mandamos a Fasecolda, lo están estudiando, lo están mirando, pero en ultimas, yo si estoy completamente de acuerdo contigo Javier, aquí tiene que haber una Ley, es la única manera, porque si vamos a seguir dependiendo de lo que quiera el negocio de las aseguradoras, a ello no les va a interesar, digamos, ellos prefieren asegurar toda la vida Bienes e inmuebles, asegurar vida, ellos tienen unos nichos de negocios absolutamente claros, y el negocio marítimo para ellos no es nada interesante, no obstante, Javier, ya están entrando aseguradoras grandes extranjeras, están entrando los ingleses, ya vemos carros que están asegurados con Bureau veritas etc., ya están llegando con un portafolio de mercado de negocios para el tema marítimo, vamos a ver si la aseguradora nacionales reaccionan, pero tiene toda la razón, estamos trabajando para eso también”.

Sr. Javier Júlvez:

“Solo un inciso por estadísticas, yo tengo el bote asegurado en Metromar que es una subsidiaria de metrópolis, que solo asegura cosas del mar, y yo he hablado con el Director General de ellos, y me dice que es mucho más rentable asegurar embarcaciones que asegurar carros, porque realmente son muy pocas las vicisitudes que pasa una embarcación comparado con un carro, no sé yo llevo 20 años, y jamás he dado un parte de la embarcación y lo pago todos los años, ósea, son muy difíciles, son cosas muy poco habituales el percance de un barco o de una lancha comparado con un carro, también yo creo que es de desconocimiento”.

Dr. José Alejandro Garcia:

“Si, y también de parte de ese desconocimiento también estábamos nosotros como Autoridad Marítima cometiendo cierto tipo, no digamos arbitrariedades, pero estábamos incurriendo en ciertos errores, nosotros teníamos, y Javier lo sabe ese trabajo fuerte que tenemos con las náuticas, teníamos una póliza de contaminación para los yates, naves de recreo que era de \$2.000.000, ósea, el valor asegurado era \$2.000.000, eso es lo que decía la norma, no una póliza de seguro de \$2.000.000, yo le pregunto a cualquiera de ustedes, ¿si dos millones de pesos al cansa para algo?, yo creo que ni la tanqueada del yate, haber es la verdad, y lo peor de todo aprovechándose de esa norma y de ese desconocimiento, las aseguradora por una póliza de dos millones de pesos, cobraban prima de millón trecientos, millón quinientos, millón seiscientos, entonces, la persona que era beneficiaria del yate iba y la compraba, porque no es que la norma me lo exige, bueno tengo una póliza de dos millones, y pague una póliza de millón seiscientos de prima, y la aseguradora feliz, porque ¿quién va a siniestrar una póliza de dos millones de pesos?, pues, nadie, eso es un esfuerzo completamente perdido, y la aseguradora feliz, porque recibía plata facilito, esa póliza la quitamos, Javier ya lo sabe, esa póliza la quitamos para realmente entrar hacer competitivos, es lo que venimos entrando hacer, todas esas

garantías que tengan realmente un sustento, y esas cuantías tengan un sustento también”.

Sr. Enrique Lequerica:

“Yo quiero anotar ahí una ironía, como todas las actividades marítimas nuestra, la aventura del mar, los seguros, todos los seguros, el del maremoto, el del carro, el del ataque al corazón, el del dolor de muela, nacieron del seguro marítimo, el seguro marítimo es el seguro más antiguo que existe, la actividad aseguradora nació en el mar, y aun así se sigue considerando siempre que la actividad marítima es una aventura, Gracias”.

Dra. Claudia Rodríguez:

“Bueno, yo tengo un comentario con respecto al punto octavo, sobre ¿Cuál creo que debería ser la posición de Colombia frente a los Convenios Internacionales de Transporte Marítimo?, yo creo que Colombia podría estar perfectamente a la vanguardia lo que tiene que ver en el tema marítimo a nivel américa latina, no solo por su geografía, sino por toda su infraestructura y toda la actividad marítima que se lleva acá, desafortunadamente tenemos unas normas prehistóricas, desafortunadamente tenemos unas normas que no han evolucionado paralelamente al derecho internacional, y considero que no solo debería ser un Convenio Internacional del Transporte Marítimo, tenemos que estar abiertos a todos los Convenios Internacionales emitido por la OMI, porque acá no se busca un negocio, acá se busca simplemente fomentar el transporte marítimo, la seguridad marítima, la estructura, los puertos, eso le da desarrollo un país enormemente, y de esta manera podemos llegar a ser un país desarrollado y salir desde esa prehistoria marítima que tanto nos tiene afectados”.

“Yo sé que la Dirección General Marítima ha trabajado mucho en la normatividad, desafortunadamente no sé cuál es el obstáculo que hay para abrimos a esa norma internacional, y para abrimos a todo lo que tiene que ver con los Convenios Internacionales, y como lo dije en esta mesa, uno no tiene que inventar lo que está inventado, ya hay normas internacionales que regula todos los temas que prácticamente estamos poniendo aquí en la mesa, y simplemente es mirar y ratificarlos, no se trata obviamente de ponernos, como mucha gente cree, que es a disposición de las navieras internacionales de los países desarrollados, no, eso es mirarlo con visión de desarrollo marítimo, hay que mirarlo con visión de que eso solo le va hacer en beneficio a todo el gremio marítimo, y no solo al gremio marítimo, todo el mundo se ve beneficiado por un correcto desarrollo, entonces; yo les invito a todos porque esto no solo es un ámbito legal, esto como mucho se ha hablado también es un ámbito técnico, necesitamos trabajar conjuntamente para ampliar esa visión y coger una herramienta tan importante como son las normas internacionales”.

Dr. Juan Camilo Monsalve:

“Pues ahí Claudia, la teniente simplemente recalcar que en el año 2014 fuimos objeto de una auditoria voluntaria de la Organización Marítima Internacional, donde salieron obviamente unas observaciones, y unos aspectos importantes en que trabajar, y de ahí salió un plan de acción en la Dirección General Marítima, y desde esa época se está trabajando arduamente en establecer procedimiento, en emitir las normas etc., y vamos hacer auditados en el 2018, respecto a esas observaciones que salieron”.

“Yo creo que estamos en la dirección que debe ser, y respecto a esos seis Convenios específicamente que auditaron, y respecto a los otros convenios de la OMI, pues también se están haciendo un trabajo internamente importante, pero sin embargo, como decía Alejandro, respecto al tema del trabajo marítimo, también hay una decisión de Estado importante que escapa de la órbita de la Dirección General Marítima, pero obviamente el impulso tiene que venir de nosotros, y en eso estamos”.

Sr. Enrique Lequerica:

“Yo si quiero profundizar sobre el tema de la preponderancia del poder marítimo, el poder marítimo es la bandera, no los hombres de guerra, que navegando los tripulantes Colombiano navegante, este país llevo a los 190 millones toneladas anuales de carga por vía marítima, ese paquete económico mal calculado representa un negocio de más de ocho mil seiscientos millones de dólares al año, de ese ponqué de ocho mil seiscientos millones de dólares al año en Colombia, todos los que estamos aquí, que en cierta manera, vivimos, o dependemos de este negocio, no alcanzamos quedarnos con quinientos millones, en Colombia no participa de sus exportaciones, ni de sus importaciones ni de sus fletes, todavía vivimos con la nostalgia de recordar la vieja flota mercante Gran Colombiana, y nunca nos hemos detenido a saber, porque se cayó el muelle de puerto Colombia”.

“El desarrollo marítimo nacional tendría que ser una política de Estado, nosotros todos desde Dimar o del sector privado tenemos que propender que ese desarrollo sede, si miramos el famoso índice de competitividad global, que todo el mundo habla que las palabras ahora son navegabilidad, competitividad, hay una cantidad de términos nuevos, el índice ese está compuesto por doce pilares, unos pilares nos levantan del promedio, y otro nos hunde, el pilar que más abajo nos lleva, el que más pesa, el lastre más pesado para que Colombia no despegue se llama las instituciones, nosotros no mejoramos en competitividad, por responsabilidad absoluta de las instituciones, siempre hablamos que falta infraestructura, que falta legislación, que falta preparación académica, pero el problema grave la tenemos en las instituciones, no solamente las instituciones a nombre propio, sino como la forma que el usuario percibe al estado, los tramites son engorrosos, marina mercante se nos volvió un dolor de cabeza, porque si viene un armador y saca la bandera en 72 hora tiene que esperar un famoso permiso de explotación económica que puede tener el barco parado por meses, una cosa no tenemos el concepto de los certificados provisionales, cosas por ese estilo”.

“Hace 5 años, 6 años se presentó una experiencia que presagiamos que se va a volver a presentar en unos pocos meses, con unas series de fenómeno que ocurrieron aquí en el puerto de Barranquilla, donde estuvimos 12 incidentes marítimos, y a raíz de eso, ya que teníamos 11 de esos doce incidentes marítimos ocurridos, vino una urgencia manifiesta, y se presentó el redentor del paseo, hicieron un dragado, capitán, de veintidós mil millones de pesos, y nos aseguraron que después de los próximos cuatro años el puerto tendría cuarenta pies, pero en eso, en esa crisis hubo una víctima, grande que no la hemos tocado, y es las dragas de banderas colombianas, donde perdimos puesto de empleo de marinos colombianos, y donde desestimulamos el dragado”.

“Hoy tenemos una tormenta en un vaso de agua, porque se le redujeron cincuenta centímetros al puerto, estamos perdiendo competitividad, ¿y dónde están las dragas colombianas?, la draga Colombia tiene 47 años de servicio, y no sale de boca porque se hunde, entonces, ¿cómo hacemos para traer una draga?, ¿con qué base vamos a traer

una draga?, a hacer una inversión en una draga para tenerla parada seis meses, ¿ cómo vamos a embarcar esos tripulantes?, de pronto este deseo que tenemos todos de sacar el país adelante desarrollar también, nos debe llevar como ejercicio obligatorio permanente a mantener una autocrítica, ¿que estamos haciendo que no satisface para que demos ese brinco?. Gracias”.

Sr. Miguel Sánchez:

“Compartiendo la presentación que has hecho, para mí es muy placentero escuchar ese comentario que hace en relación con los mensajes enviados por la Ministra de Trabajo, eso nos da a entender que muy prontamente nos vamos a encontrar nuevamente en Bogotá, del Ministerio de Trabajo en esa mesa de trabajo donde realmente en esa primera reunión yo destacaba en un acta que me invente, que no tenía validez alguna, pero si para decir que hicimos en esa reunión, y donde destacaba que en esa primera reunión habíamos tenido nueve mujeres, en ese grupo de quince personas, una muy buena participación la amiga Sixta, amiga nuestra, asesora jurídica enviaba un mensaje, Miguel estoy aquí en Ginebra, estamos reunidos, y estamos conversando sobre el Convenio Marítimo 2006, y me daba ahí algunas pautas, pues todo esto lo motiva a uno, porque hay ratos que se siente uno solitario, donde no habido demasiado apoyo, y de pronto yo fui como una carga hacia el secretario técnico de la mesa, en un comienzo muy bien recibido destacando mi presencia ahí, pero ya posteriormente, veinte mensaje que reenvié, nunca fueron respondidos, sin embargo, he seguido insistiéndoles, y claro él tiene unos superiores inmediatos, y tiene que acatar esas directrices, sin desconocer que es un elemento muy capaz, el secretario técnico de la mesa, y fue una elección tripartita que en su momento se hizo”.

“Aparte de eso, hace un mes larguito estuvimos reunidos en Cartagena, previa solicitud que le hice al señor Director General Marítimo, para que tuviéramos una reunión en relación al tema costa fuera, de off shore, si efectivamente estuvo el señor Sub director de Marina Mercante, el Dr. Alejandro y algunos centros de formación y capacitación, Tenar, Entremar, Arcol estuvo ahí presente, Arcol ha estado presente en otras reuniones, y nos manifestaba que estaba de acuerdo con la ratificación del Convenio Marítimo 2006, pero si nos quedó una preocupación compartida, y es en lo que se tiene que ver con la capacitación en esa área, realmente, no vamos a tener gente capacitada para que forme parte de esas tripulaciones en el off shore, ya últimas informaciones de prensa nos dice que el barco gasero anunciado a arribar a la sociedad portuaria el Callao, está anunciado para dentro de tres meses, y eso de verdad preocupa, tenemos el Decreto 2324 de 1984, que nos habla de las tripulaciones mínimas, y cuando llegue el momento cuando vayamos hacer la reclamación, la Autoridad Marítima Nos va a decir, mira no se le puede dar cumplimiento al Decreto, es que la tripulación extranjera debe continuar porque no hay gente idónea, lo suficientemente capacitada para estar desempeñando esas labores a bordo, al día de hoy eso es cierto, eso mismo se lo expuse esta mañana en la reunión que tuvimos en Cartagena, con el Director del Sena Regional Bolívar Jaime Torrado, y le hacíamos esa misma exposición, en qué quedamos, quedamos en lo siguiente, a través de la mesa sectorial de deporte náutico tiene que reunirse ahora en los próximos días, se va elaborar una petición, una solicitud en tal sentido dirigida al Dr. Torrado para que él le dé trámite correspondiente a sus superiores y a ver de qué manera el Centro Náutico va traer o como se va a coordinar con la traída de instructores para que se esté trabajando en ese campo, porque bien nos decía el subdirector de marina mercante en la reunión en Cartagena en la capitanía de puerto, nosotros estamos mirando esas opciones de pronto

de que venga instructores y eso, pues de ahí a la práctica pues la realidad es otra, no tenemos formación en ese campo, hay un mensaje tácito y no es solo a nivel de Cartagena, por información que tenemos Barranquilla va tener una proyección bastante grande en este campo de off shore, y no tenemos gente, entonces, la inquietud mi querido Dr. Alejandro, sigue ahí palpable al día, yo voy a mandarle un mensaje también particular al Dr. Torrado, y a ver de qué manera a través del Centro Náutico se entra a intervenir de una manera más directa en procura de que haya ese tipo de capacitación, Gracias”.

Dr. José Alejandro Garcia:

“Si, para responderle a Miguel, se me sale un poquito el objeto del foro, pero me parece muy importante lo que mencionas Miguel, es cierto, es cierto pero en cierta medida hay algo que fue muy importante que pudimos visualizar en esa reunión que tuvimos en Cartagena, Miguel, si bien no tenemos el número de gente formada, si está regresando mucha gente al país que viene con muy buena formación, lo pudimos evidenciar allá, esas grandes empresas dedicadas al off shore, las empresas del golfo, esas Venezolanas, Brasileras , están presidiendo de marinos, de colombianos que en son momento se fueron para allá, y que están empezando a salir, porque el negocio no está bien, están empezando a regresar, ahí posiblemente, si bien no es la fortaleza que quisiéramos tener, pero podemos concertar y hablar con el Dr. Torrado, hasta donde podemos montar a esas personas como instructores, son personas que vienen con curso muy actualizados, son personas que han recibido entrenamientos de muchos años, pues por su situación laboral le toco volver en estos momento al país, pero es persona que es formada, calificada, que ya han estado a bordo de plataforma, han estado a bordo de buques de apoyo”.

“Yo creo que es importante que miremos de ese lado las fortalezas, e identificar esos marinos que han regresado, no es una labor sencilla no sabemos, hay mucho de ellos que desconocemos a que se dedican, pero en esa reunión vimos tres o cuatro que estaban interesados en prestarlo. Si es muy importante la formación de la gente, por su puesto, lastimosamente lo que paso con el petróleo, nosotros como país no lo vimos venir, estaba presupuestado, todos nosotros estábamos muy contentos con el tema del off shore, con la exploración de hidrocarburo costa afuera, todo esto, pero con esa picada del precio, yo creo que los que se quedaron tiene muy asegurado, muy amarrado su negocio, no obstante hay que formar a la gente, hay que capacitarlos, hay que entrenarlos”.

“Estoy atento, Miguel por favor mándame copia de todo eso, también estoy atento en preguntarle a mi Capitán Garcia en que quedamos, a ver cómo hemos avanzado, porque yo sé que las comunicaciones a los centros de información se enviaron, a ver que hemos avanzado sobre el tema, a ver si realmente podemos empezar a que esas cosas que hablamos en esas mesas se materialicen, nada sacamos por hacer tantas reuniones sino se ve un resultado palpable, y a ver si logramos la colaboración, si pues aquí hay gente que conozca de esto también, que conozca gente que han regresado con bueno cursos es importante que de pronto también se vinculen a esta iniciativa”.

Sr. Francisco Hoyos:

“Me gustaría hacer una aclaración y confirmar algo, mi nombre es Francisco Hoyos, soy de la Asociación de Armadores de Colombia, ayer tuvimos una asamblea general y ventilamos el tema del ELMC 2006, aunque es conveniente a entrar que se firme, apoyar

el Convenio, todavía no hay una posición clara de los armadores de Colombia y entro a una etapa de discusión, y vamos a tener unas mesas de trabajo para explicarle a los armadores técnicamente el Convenio para que ellos analicen, hay un riesgo grande, y es que la mayoría tal vez el 89 o 90 % de los armadores de Colombia tienen embarcaciones que no les aplican el convenio, existe la posibilidad de que se aproveche el Convenio para otras cosas que no correspondería, efectivamente, es importante que Colombia se ponga a tono con la Legislación Internacional, pero como digo no se ha dicho..., también le manifestamos oficialmente a Dimar, de que la representación la debía tener Arcol, en lugar de la ANDI y ya llegamos a un acuerdo y es que para la próxima oportunidad vamos estar invitados a esa mesa tripartita, entonces era solamente eso”.

Dra. Diana Osorio:

“Muy buenas tardes, mi nombre es Diana Osorio, vengo en representación de Entremar Centro de Formación, precisamente en esa reunión que hubo en la capitania nosotros informamos que estamos adelantando cursos básicos, que hasta en ese momentos no están avalados por opito, pero me comentaron que la reunión de esta mañana..., nosotros comenzamos hacer gestión con Londres precisamente para ser un Centro de Formación avalado por opito, pues porque es off shore, hay unos requisitos pero bueno estamos en ese proceso, pues es un poquito elevado en la infraestructura, pero me informaron en la reunión de esta mañana, pues, que ya no era necesarios los cursos avalados por opito, eso me dejo preocupada, pues si nosotros como Centro de Información a raíz de la reunión de la capitania, nos manifestamos y dijimos estamos en proceso de ese camino de hacerlo estándar internacionalmente, y esta mañana deciden, y dicen que no es necesario la formación avalada por opito, entonces, la inversión que nosotros como Centro de Formación en pro de la marina mercante colombiana, y de fortalecimiento y de una buena capacitación se va perder”.

“Si los demás Centro de Formación no suben a la misma sintonía de formación internacional...entonces, quisiera aclarar ese tema, porque cumplimos esos estándares o nos vamos a lo básico, y ese ha sido el problema, estaba aquí hablando con la Universidad Autónoma, de que si es el caso nos unimos varios en pro de, porque todos estamos en lo mismo en beneficio de la marina mercante, no se eso, entonces, tiene mucho que ver con lo que decían de la bandera, porque tripulación y bandera va amarrado, y si no están formados sencillamente se traen a los extranjeros, porque ni siquiera se cumple con la cuota básica de la tripulación, entonces, básicamente era eso, me gustaría tener un poco más de claridad, bueno ya se sabe que nosotros estamos en un camino, y es un camino complejo, costoso, y pues el objetivo es trabajar en conjunto, con los centros de formación que haya que trabajar en conjunto, no tenemos ningún problema, porque es igual el beneficio de Colombia, y si esto se dispara todos nos beneficiamos. Gracias”.

Dr. Julio Fuentes Matos.

“Con relación de la capacitación de la tripulaciones, ¿me recuerda su nombre señorita?, Diana Osorio, Diana está en sintonía con la Universidad Autónoma del Caribe, con el programa de marítima y portuario, para propender por el desarrollo de las tripulaciones de la marina mercante, o de los buques, de hecho tenemos una alianza de un Convenio con la Escuela Naval de Sub oficiales, que está avalada para desarrollar programas precisamente para la formación de tripulaciones, y demás, y ese Convenio lo estamos

aplicando a nuestros estudiantes que muchos de ellos han desarrollado los cursos tipo OMI, que para posteriormente se puedan embarcar, pero no solamente con los OMI sino con formación técnica, tecnológica y algunos a título profesional, aspiramos que con esta dinámica contar con tripulación de alto nivel, como lo decía el Doctor acá, pienso que a través de la academia nosotros podemos apoyar a esa formación de las tripulaciones, precisamente en apoyo de Dimar, de la cual tenemos, también el apoyo del señor Capitán Armando Delisa, y también del antiguo Director Marítimo del Almirante Duran, y hasta ahora hemos tenido una buena relación importante para este desarrollo de la formación de las tripulaciones de las diferentes embarcaciones, y no solamente en la parte concerniente a la actividad marítima se refiere, sino en la formación técnica, a la formación tecnológica en el área administrativa, en el área de la toma de decisiones, y también en el área de capacitación de ingeniería, entonces, creo yo que a través de la academia hemos ido propendiendo por esta formación y el desarrollo, parte del desarrollo del poder marítimo es la academia”.

Dra. María Elvira Gómez:

“Saliéndome un poquito del tema que han tratado en estos últimos minutos, hay un aspecto que me gustaría compartir con ustedes, muy seguramente ustedes muchos lo conocen, y si bien en su momento es un tema que se puede tratar vía en la nueva legislación marítima que estamos buscando, en este momento hay un proyecto que está liderando el Ministerio de Transporte, es un proyecto resolución que ya viene de años atrás, pero que en este momento está cogiendo mayor fuerza, y es por el proyecto por el cual se pretende modificar la resolución 0071 del 91, o 92, en tema portuario que hace relación al reglamento de condiciones técnicas de operación, y dentro de varias cosas que tiene ese proyecto, tiene aspecto que me parece delicados, que se está regulando quizás sin el debido conocimiento”.

“Hay un tema que tiene que ver con una garantía, y es un tema que tiene que ver con una garantía en el evento de un siniestro que implique instalaciones portuarias, y que está dándole facultad a la instalación portuaria de no permitir el zarpe de la embarcación hasta por lo tanto no se evalúen los daños por parte de la instalación portuaria, y hasta tanto no se de esa garantía, de alguna manera es un tema delicado, no sé hasta qué punto, y en mi concepto están quitando una competencia a una Autoridad, pasándosela a un particular, de otra manera es un tema que se va a ver en contraposición con la investigación y lo que establece el 2324, aunque todos conocemos a que no todos los siniestros de las cuales se ve involucrada una instalación portuaria puede entenderse como siniestros marítimos, pero si lo quería poner en el contexto de este auditorio, porque considero que es una oportunidad que las personas se puede pronunciar de dicha resolución, y revise cada cual de acuerdo a sus competencia que es procedente, y que no es procedente, para mí el tema de la garantía, puede complicar las cosas, el avalúo lo hace la propia instalación portuaria, si bien dicen que va estar presente un representante del armador, y un representante de la Autoridad Marítima, no desarrolla el tema de la presencia, y desarrolla el tema de la competencia, pues en algún momento se nos puede convertir en una decisión unilateral por parte de la Autoridad Portuaria, con unos avalúos que muy seguramente pueden ser asumidos de una manera muy pronta sin mayor estudio que pueden generar un problema delicado, no solamente para los armadores, sino en su momento para el Capitán del buque como representante o responsable de la embarcación, entonces, era un tema que quería poner en contexto con ustedes. Gracias”.

V. Clausura del Foro:

Se realizó por parte del Dr. Juan Camilo Monsalve, Gerente del Proyecto, y el Dr. José Alejandro García, Coordinador del Grupo Legal Marítimo.

Dr. Juan Camilo Monsalve:

“Bueno, entonces, antes del cierre por parte del Dr. García, quería agradecerle por su asistencia, como dije anteriormente vamos a enviarles las memorias de esto, tenemos planeado otros foros, ya cuando hagamos el tema de la construcción de la norma, de pronto los debates será de temas mucho más específicos en el año 2017, seguimos como ustedes vieron en la presentación de la mañana con las etapas del proyecto, con la consultoría que tenemos contratada en este año, con el tema de doctrina, esperamos que ese producto se haga una realidad conforme a la programación en el mes de diciembre de este año, y definitivamente pues agradecerle la asistencia, vemos que se cumplió a satisfacción el objetivo del foro con el debate de las preguntas, y pues no más ahí están los correos electrónicos para cualquier cosa”.

Dr. José Alejandro García:

“Bueno, ya para cerrar, primero que todo agradecerles muchísimo, muchísimo de verdad, por parte de la Autoridad Marítima, por parte de este equipo de trabajo, su presencia aquí, para nosotros ha sido un verdadero placer que ustedes estén aquí todo un día con nosotros, es muy importante, es valorable, un día de ustedes yo creo que vale plata, bastante plata, y que hayan dedicado un día para hablar de estos temas, para nosotros es muy valioso, eso muestra que realmente hay un interés, que realmente queremos que la normatividad marítima realmente cambie, de que se actualice, y eso es lo más importante, y lo que debemos valorar para nosotros”.

“Yo quería y me voy a tomar el atrevimiento, porque este es el último foro que se va a realizar fuera de la ciudad de Bogotá, hay unas personas muy importantes por lo cual estos foros se han llevado a cabo, que es el equipo de trabajo que me acompaña, yo quiero que le agradezcamos y le demos un fuerte abrazo a la Dra. Mirsa González, a la Dra. Nathaly Berrio, a la Dra. Paola Paez y aquí el Dr. Juan Camilo, Gerente del Proyecto, realmente nada de esto de lo que se ha podido hacer, de la consultoría, de la evaluación del proyecto, de estos foros sería posible si yo no contara con un equipo profesional, un equipo comprometido, con quien contamos para la realización de esto, también le agradezco mucho la presencia de los asesores jurídicos de la capitanía de puerto de Santa Marta, de la capitanía de puerto de Cartagena, de la capitanía de puerto de Riohacha, la capitanía de puerto de Puerto Bolívar, realmente es muy importante que ellos estén acá, de Barranquilla, es muy importante que ellos estén acá que se haga parte de este proyecto, también le agradezco la presencia a la Teniente Rodríguez, que viene de la Fuerza Naval del Caribe, muchísimas gracias por tu asistencia, una persona que conoce, y que ha estudiado el tema, muy valiosos sus aportes, los esperamos a los que puedan, yo sé que hay varios que van a poder para el último foro en Bogotá, en la que también esperamos que haya una presencia muy nutrida, pasaremos la invitaciones, por su puesto para que quien tenga que sustentar su comisión, con el mayor gusto, pasaremos la invitación, y creo que hemos logrado el objetivo, nos vamos con muy buenas cosas, cerramos aún más, y delimitamos las líneas bases de nuestro trabajo para que nuestro consultor pueda avanzar, un abrazos a todos muchísimas gracias, y un feliz fin de semana. Muy amables”.

