

PROYECTO FORTALECIMIENTO JURÍDICO DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

Relatoría II Foro Cartagena – 27 de Mayo de 2016

I. Introducción:

El día 27 de mayo del presente año, conforme al cronograma de actividades del Proyecto “Fortalecimiento Jurídico de la Autoridad Marítima”, se realizó en el Hotel Almirante Cartagena de la ciudad de Cartagena el segundo foro de discusión.

Para el desarrollo del foro, se realizó previamente el envío de invitaciones a personas en la ciudad de Cartagena , y el municipio de Coveñas, 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 52 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 señor CN Julio Cesar Poveda, Capitán de Puerto de Cartagena, y el Dr. José Alejandro Garcia coordinador del Grupo Legal Marítimo. 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. De las siguientes Leyes y Decretos Reglamentarios ¿Cuáles y por qué considera necesario actualizar?
 - Decreto Ley 2324 de 1984
 - Código de Comercio colombiano – Libro V
 - Ley 658 de 2001 (Pilotos)
 - Ley 730 de 2001 (Abanderamiento)
 - Decreto 730 de 2001 (Decreto Único 1070 de 2015) (PBIP)
 - Otras que usted considere
2. ¿Considera que las investigaciones por siniestros deben continuar con una norma especial procesal? ¿Por qué? ¿Qué mecanismos o aspectos considera que se pueden implementar dentro del procedimiento para que sea más ágil y expedito?
3. ¿Considera que se debe ampliar/reducir el listado de siniestros marítimos consagrados en el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984? ¿Este debería ser taxativo? ¿Por qué?

4. ¿Considera necesario la creación de Jueces especiales para dirimir los siniestros marítimos en Colombia? ¿Cuál sería el modelo a implementar? ¿Por qué?
5. ¿Usted considera que Colombia debería contar con un Régimen Marítimo especial contenido en una sola norma (Ley de Navegación o Código Marítimo)? ¿Por qué?
6. De los siguientes aspectos y desde el nivel de una norma con fuerza de ley, ¿Cuáles considera que deben estar incluidos en el Régimen Marítimo colombiano? ¿Qué otros aspectos podrían adicionarse? o ¿Cuáles considera que deben estar contemplados en una norma especial individual?
 - Régimen de la nave
 - Remoción, extracción y abandono de naves
 - Navegación
 - Abanderamiento
 - Gente de Mar (Capitán y Tripulación)
 - Pilotos Prácticos
 - Remolque
 - Búsqueda, rescate y salvamento
 - Gente de apoyo en tierra
 - Transporte Marítimo
 - Contratos Marítimos
 - Seguros Marítimos
 - Control a la contaminación marina
 - Investigación Científica
 - Plataformas Offshore y actividades conexas
 - Siniestros Marítimos
 - Codificación de sanciones (conducta y sanción)
7. ¿Cuáles países considera que podrían servir de modelo para ser incluidos en el Régimen Marítimo colombiano? ¿Por qué?
8. ¿Qué aspectos contenidos en la normatividad de la Comunidad Andina relacionados con las actividades marítimas considera que deban desarrollarse en el Régimen Marítimo colombiano? ¿Por qué?
9. ¿Qué tipos de solidaridad considera que deban mantenerse, eliminarse o adicionarse en el Régimen Marítimo colombiano frente a lo establecido en la normatividad vigente?
10. ¿Qué medidas de control administrativo sancionatorio considera que se deben implementar o intensificar a cargo de DIMAR frente al ejercicio de las diferentes actividades marítimas?

11. ¿Qué aspectos adicionales considera que se deben tener en cuenta en la creación de un Régimen Marítimo en Colombia?

12. ¿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?

Las mesas de trabajo tenían como objeto que los integrantes debatieran de forma ordenada y resolvieran el contenido del cuestionario en un tiempo de 3 horas, iniciando a las 10:00 a.m. y terminando la actividad a la 1 p.m.

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: Dr. Fabián Ramos.

Respuestas a las preguntas del cuestionario:

“Muy buenas tardes a todos, las respuestas a las que llegamos en esta mesa fueron las siguientes”:

1. “El Decreto Ley 2324 de 1984, estimamos que era necesario actualizarlo, la mayoría coincidió en el tema concerniente en los siniestros marítimos, creo que fue el tema de fondo, el procedimiento, pero como hay pregunta relacionada con ese tema de los siniestros marítimos, más adelante expondremos las razones por las cuales entendemos nosotros que debe ser modificado el Decreto 2324 del 84”.

“Hay un tema que a nuestro juicio no queda claro en el Decreto 2324, y tiene que ver con la competencia de DIMAR en materia ambiental, aunque hay interpretaciones al respecto, pero entendemos que la Ley en el tema ambiental que es posterior, otorga competencia para que la Autoridad Ambiental sea la que investigue los temas concernientes a derrames y en contaminación en general, entonces, viene la interpretación, como la norma dice sin perjuicios de las competencias dadas a otras entidades, entenderíamos que cuando se trata de una contaminación marítima, particularmente DIMAR continua siendo competente, pero eso se tendría que aclararlo, simplemente si se pretende que la competencia continúe siendo en DIMAR, o pase a la Autoridad Ambiental en la parte marítima, ya así sea en contaminación en la parte marítima”.

“Código de Comercio, establecimos en la parte relacionada en el Código de Comercio que hay que hacer algunas modificaciones, en cuanto a los sujetos de la navegación, la verdad es que conversando nosotros y llegamos a una conclusión

que posteriormente está en unas de las preguntas que se hacía, y es que exista un régimen único, o un estatuto marítimo que se codifique todo lo concerniente a la legislación marítima, sobre eso hablaremos también en el punto que se refiere, pero en lo que tiene que ver en el Código de Comercio establecíamos que habría que hacer algunas modificaciones”:

- ✓ “Una relacionada con los sujetos de navegación, el agente marítimo por ejemplo, entrabamos que se estableciese con claridad hasta donde llega la responsabilidad del agente marítimo en relación con su actuación, aquí había un punto que se exponía, y era que el agente marítimo tramita el zarpe de la nave, y la nave haya zarpado, y esta cae en algunas situación, entonces, ahí nos preguntábamos ¿si todavía el agente marítimo tiene alguna responsabilidad?, teniendo en cuenta que aquí ya ha despacho la nave, digamos, ahí queda un punto para debatir y analizar, algunos pensábamos que la responsabilidad continua siendo hasta que el buque salga de aguas jurisdiccionales colombianas y otros decían que con la actuación del agente marítimo en la Capitanía de Puerto, su última actuación, hasta ahí debería llegar su responsabilidad”.
- ✓ “No está regulado el tema del agente protector en Colombia, sugeriríamos que el agente protector este incluido en la normatividad comercial nuestra y que haya un acápite relacionado a ese agente protector”.
- ✓ “Había otro tema que tenía que ver con el agenciamiento marítimo, es cuando el agente marítimo es denominado por el fletador de la nave, venia la discusión, ¿cuándo lo denomina el fletador?, si por alguna razón, el buque descargo y el buque zarpa, y se comete alguna situación donde el fletador no tiene absolutamente nada que ver, en todo caso, el agente marítimo por haber sido el agente de ese buque, no obstante quien lo denominó fue el fletador, ¿continua siendo solidariamente responsable con el armador de la nave?, también un punto para discutir, porque venía la tesis de un sector de la mesa donde se decía, que el agente marítimo al ser el agente, que en teoría es la personificación de la nave, le da entidad propia, que es el buque, debe ser el agente marítimo el solidariamente responsable con la nave, no obstante que haya sido denominado por el fletador”.
- ✓ “Otro tema en relación con el Código de Comercio colombiano es lo relativo al transporte marítimo, si bien, no estábamos para discutir los convenios internacionales, y proponer que Colombia ratificara los convenios de la Haya, Hamburgo, y Rotterdam; sabemos que Colombia tiene un influjo en su normativa de transporte de la regla de la Haya, pero hoy en día tenemos otras dos convenciones tanto Hamburgo como Rotterdam, que valdría la pena estudiar, y mirar que norma sería conveniente para introducirla en la normativa interna, Colombia en todo coso es un país más que armadores, es un país generador de carga, y habría que en cierto modo pensar, algunos lo establecía así, pensar en favor de los dueños de carga y revisar

por tanto el tema de límite de indemnización, causales exonerativas de responsabilidad, pero para incentivar esto, tal vez, la flota nos falta que haya normas como límites de indemnización entre otras”.

- ✓ “ Esta el tema, por ejemplo, también el de remolque que el Código de Comercio no habla nada en lo absoluto sobre remolque y el régimen de responsabilidad de los remolcadores, valdría la pena también que eso quede plenamente establecido”.
 - ✓ “La Ley 658 del 2001, ¿amerita revisión?, establecíamos que sí, y puntualmente para nosotros como abogados y la mayoría de nosotros que estamos acá, lo que tiene que ver con el régimen de responsabilidad del piloto practico, de pronto esa norma escueta, el uso del piloto practico no exonera del mando al capitán, de ahí sacamos doctrinas, conclusiones, opiniones y demás, y concluimos que valdría la pena que quede plenamente establecido en la norma los alcances de la responsabilidad del piloto practico”.
 - ✓ “La Ley 730 del 2001, sobre abanderamiento, pues obviamente la modificación debería ser... Aquí no detuvimos en un caso muy puntual, que tiene que ver con una circular de 2015 del Ministerio del Comercio Exterior, nos cuentan acá, que una persona que vaya a traer una nave, adquirir una nave, vía compraventa, está casi en la obligación, las palabras que utilizamos acá, no sé si jocosamente, fue que habría de pedir permiso a Cotecmar para hacerlo, porque habría que decirle a Cotecmar que por favor nos certifique si ellos están en capacidad o no de construir una nave con esas características; y nos cuentan acá que así ocurre en el tema de yates, entonces sugeríamos, ahí incluir que ese permiso que tiene una filosofía interesante, porque la consultábamos con Cotecmar, y esto es para proteger el productor nacional, eso es válido, pero eso puede quedar en algún momento por los vacíos normativos ir en detrimento de los armadores nacionales”.
2. “Ahí todos llegamos a la conclusión que sí, por supuesto, un proceso especial necesitan normas especiales, esa es la razón que dábamos”.

“En esos mecanismos o procedimientos, nosotros hacíamos referencias a que el tema de la misma definición de los siniestros marítimos lo armonizamos con la Resolución de la OMI, que regula el tema de siniestros marítimos, aquí hay por supuesto un tema normativo, donde la naturaleza de las investigaciones de la Organización Marítima Internacional que tiene un fin meramente preventivo y nosotros que les estamos dando un fin. Aunque la norma establece que hay que buscar las causas, las consecuencias, establecer responsables, a veces pareciera que el fin nuestro en la realidad se nos ha convertido un fin meramente punitivo, entonces armonizarla, porque pueden ser compatibles una investigación de carácter Jurisdiccional con una investigación finalmente también arroje resultados de prevención a la Autoridad Nacional y por supuesto a la Autoridad Marítima

Internacional, ahí entra el tema entonces con la clasificación de siniestros, y la clasificación que tiene la regla OMI sobre graves entre otros”.

“Decíamos nosotros que los jueces deben ser especiales, debe darse una capacitación porque aquí entramos en una discusión, si los procedimientos por siniestros marítimos se deberían mantener en cabeza de las capitanías de puertos en primera instancia o si deberían delegarlos a jueces especializados en la jurisdicción ordinaria, que haya una jurisdicción marítima especializada, se nos contaba por acá, que habría razones para darle a las capitanías de puertos y a la Autoridad Marítima Nacional, darle respaldo y que sea la capitanía de puerto por su conocimientos técnicos, por lo que ellos manejan, que continúe a cargo con las investigaciones por siniestros marítimos”.

“Y otros en la mesa decíamos que deberían ser los jueces especializados por su puesto capacitados, especialista en temas marítimos los que lleven estas investigaciones por siniestros marítimos y todos los temas relacionados con el aspectos marítimos en general para que sea una jurisdicción especializada”.

“Bueno, tema relacionados a los peritazgos, ha habido casos, en lo personal pues hemos escuchado a veces que los peritos intervienen en las investigaciones de siniestros marítimos y a veces hay un afán de lucro, podíamos entenderlo así, en torno en los honorarios que reciben los peritos en las investigaciones por siniestros marítimos, y como eso no están regulado el criterio de la tasación de los honorarios de los peritos, viene dándose por discrecionalidad del Capitán de Puerto. Como recuerdo en una audiencia, una vez, que me dijo un perito, “los abogados cobran por horas, y entonces, si les cobran lo que quieren a sus clientes, y los abogados pueden ganar también y compartir, entonces, si hay un siniestro que todos ganemos”, eso lo que decía un perito”.

“Olvidando que su actuación es como auxiliar de la justicia, y la justicia tiene un principio según el cual es gratuita, no digo que al perito no se le pague un peso, pero si se debería entenderse que la actuación de un perito no es con ánimo de lucro, sino es con la intención de colaborar a la justicia y que haya unos honorarios razonables para los peritos, así como hay tarifas y tablas para los peritazgos en otros aspectos marítimos, que lo haya también establecidos para las investigaciones por siniestros marítimos”.

“Bueno, aquí vino la discusión eterna que hay sobre el tema de la naturaleza jurídica de estas investigaciones por siniestros marítimos, que de acuerdo a la sentencia de la Corte Constitucional, del Concejo de Estado posteriormente en su concepto, y la sentencia posterior, hoy hemos entendido que son de carácter jurisdiccional, así lo venimos entendiendo, vuelve el tema para la mesa hay quienes que están de acuerdo que son de carácter jurisdiccional y otros entendemos que el carácter jurisdiccional debe darla la ley expresamente y no ni un concepto ni siquiera la jurisprudencia, y por tanto no son investigaciones jurisdiccionales, sino investigaciones de tipo policivo, y que en ese sentido, o hay que entrar de darle las funciones expresamente en la ley, para que las capitanía

de puerto estén investida en facultades jurisdiccionales de modo expreso, o quitarle esas funciones entregársela a los Jueces de la República, eso hay que definirlo y hay que dejarlo expresamente claro, pues si se quiere que sean las capitanías de puertos que en la ley se diga con toda claridad que se le dan facultades jurisdiccionales a los capitanes de puertos”.

“La norma habla del tribunal de capitanes, la misma práctica nos está diciendo que parece como innecesarios, poco observamos que los capitanes de puertos están nominando tribunal de capitanes, salvo en contados casos cuando hay derrames de hidrocarburo, es que recientemente hemos notado que se nombra el tribunal de capitanes, que observa uno la actuación del tribunal y también la entiende como algo innecesaria, entenderíamos que este tribunal podría desaparecer y que siga con la figura de los peritos, ambos son asistentes técnicos del capitán de puerto y creeríamos que con la denominación de peritos sería suficientes”.

“Hay además, el tema de las cauciones o de las garantías que se aportan, la ley permite que se aporten las garantías de los clubes de P&I, y así lo permite el Decreto 2324 del 84, estableciendo dos requisitos”.

“Uno de los puntos que se discutía en la mesa, era mera discusión, bueno eso lo discutimos ahora cuando hablemos de la solidaridad, la intención es que el Capitán de Puerto, pues en la normativa se deje claro que esa garantía debe ser cierta, se debe haber una certidumbre de efectividad de las cauciones y que en ese sentido, o que se limite a las pólizas o carta de crédito de las compañías nacionales, o bien las cauciones de clubes de P&I, pero dándose requisito que nos den aún más certeza de su posible efectividad”.

“Hay recurso de reposición y de apelación, y hay consulta, entonces, uno se pregunta, ¿Si son realmente jurisdiccionales? ¿Si la intención del legislador fue darle facultades jurisdiccionales al Capitán de Puerto en su momento? ¿Por qué entonces consagró la posibilidad de interponer recurso de reposición con subsidio de apelación?, era evidente que esa no era la intención del legislador en su momento, si hoy se le quiere dar facultad jurisdiccional, entonces, eliminar la posibilidad de recurso de reposición que hoy existe, y que se mantenga solo el recurso de apelación, también se proponía eliminar la consulta, si las partes no apelaron que necesidad tendrían a que el expediente pase a DIMAR a segunda instancia, para acumular seguramente el cumulo de procesos en segunda instancia que tendrá DIMAR”.

3. “Nosotros proponíamos que se dejará el listado tal cual como lo establece la Resolución de la OMI, que la idea era armonizar el listado que existe en Colombia, tener nosotros a la luz de la Resolución A0849 (20) de la OMI, establece en materia de siniestros marítimos”.
4. “Una opinión de un sector de la mesa decía que no, que había que fortalecer a DIMAR y que se quedara esas facultades en cabeza de DIMAR que es el que tiene el conocimiento técnico en este tipo de asuntos, otro sector de la mesa decía

que debemos crear los jueces especializado y que haya una primera instancia de jueces del circuito, algunos cuatro juzgados, puesto en las ciudades con puertos”.

“Que en la segunda instancia se conforme un cuerpo colegiado que conozca el tema relacionado a la segunda instancia, y sean jueces especializado con toda la idoneidad, y si eran los capitanes de puerto, el punto es la idoneidad, es un punto central, a veces uno no entiende, aunque la ley no lo exija expresamente, debería regularlo en esa línea, como entiende uno, que los falladores teniendo funciones jurisdiccionales no sean abogados, eso no debería ser”.

“Nosotros vemos que la ley le otorga facultades jurisdiccionales a la rama legislativa, entonces ve uno, como un médico en la cámara de representante se abroga competencia y dice que él va asumir los casos tales y cuales, uno se imagina ese medico disertando con el positivismo, las teorías penales y los clásicos y las teoría de la objetividad y demás, eso yo creo que es un tema que no encaja en un estado de derecho, que si bien se le pueden dar facultades jurisdiccionales a una entidad administrativa, o legislativa lo mínimo que uno esperaría que ese encargado de fallar sea un abogado y en lo posible un abogado especializado en el tema que se va a someter”.

5. “La respuesta fue que sí, que sea una codificación única en la que se regule todos los temas marítimos, y los aspectos que vienen en el listado ahí, nosotros añadíamos la parte de buceo industrial no está cobijada aunque se habla de búsqueda de rescate, salvamento, pero el buceo en todas las disciplinas debería estar cobijado, que la parte que hace referencia a la investigaciones científica debería ser una norma aparte regulada por la autoridad administrativa, ahí no se dice que tipo de investigaciones en particular, los temas de agencia también debe ser regulados ahí o incluidos”.
6. No se desarrolló.
7. “Panamá, Venezuela, España, Argentina, Inglaterra”.
8. “Veíamos nosotros la decisión 487 del acuerdo de Cartagena que regula tres aspectos”:
 - “El embargo preventivo de naves”.
 - “Los privilegios marítimos”.
 - “La hipoteca naval”.

“Esos tres temas están en la normativa de la Comunidad Andina, habría que reglamentarlo internamente, sobre todo el embargo preventivo, cierta discusión que hubo en la mesa, esta posición era minoritaria, decía que se debería revivir la norma que estaba en el art 74, en el Decreto 2324 de 1984, que establecía una cosa muy interesante que se le podía pedir al Capitán del Puerto que negara el zarpe de una nave, si el acreedor manifestaba que iba a solicitar un embargo preventivo de buques ante la jurisdicción ordinaria, entonces, esa norma fue

declarada inexecutable por la Corte Suprema en su momento, alegando que esa era facultades de jueces, pero bueno, si hoy hemos dicho que las facultades de jueces la acepto el Concejo de Estado pues esa norma debería revivir, y permitirle al Capitán de Puerto, entonces, bajo solicitud de unas de las partes que niegue el zarpe para viabilizar el embargo preventivo, una nave causa un siniestro o un hecho el viernes y hay que embargarla solo hasta el martes por que el lunes era festivo, entonces, el Capitán de Puerto la idea pues es que niegue ese zarpe, esa posición fue minoritaria en la mesa, el resto de la mesa, la mayoría, decía que no, que esa seria funciones muy amplias para el Capitán de Puerto y no se deberían otorgar”.

“Hay otras decisiones de la CAN también la 331 y la 393 sobre transporte multimodal que también podría ser incluida si hay tramo marítimo, incluirla en la legislación interna”.

9. “Esta pregunta va dirigida para los agentes marítimos , algunos decíamos que debe mantenerse la solidaridad del agente marítimo, otra posición también minoritaria, era que la solidaridad cuando el agente del armador , cuando un club de P&I aportan las garantías, la ley le dice que debe tener un agente corresponsal permanente en Colombia, pues sería bueno que ese agente o corresponsal en Colombia estuviera ligado patrimonialmente al club que aporta la garantía, que haya una especie de solidaridad entre quien aporta la garantía, el club y el agente que lo representa en Colombia. Eso también fue minoritario en el grupo”.

10. No la respondió.

11. “Y concluyo con la 11, hay una norma en el 2324, que permite las multas por su puesto, las cancelación de las licencias y permite la suspensión de la licencia, en materia de suspensión no establece los parámetros mínimos o máximos de esa suspensión, dice solamente que se puede suspender, una norma punitiva no puede tener semejante ambigüedad, debería incluirla y las sanciones deberían ser graduales”.

“El aspecto adicionales se considera que se debe tener en cuenta en Colombia la idoneidad de los jueces y la idoneidad de los peritos”.

“Que sean debidamente formados los jueces especialistas en temas marítimos e igualmente formados los peritos”.

12. “Que se hiciera más amplia la invitación, porque hay sectores que no está representado, los pescadores por ejemplo como sería un tema mínimo, sería importante escucharlo y las empresas del sector marítimo en general. Muchas Gracias”.

Mesa N° 2

Relator: Dra. Narzly Camargo

Respuestas a las preguntas del cuestionario:

1. “Bueno las conclusiones en la mesa, con respecto”:

- “Al Decreto Ley 2324 de 1984, hay varios aspectos que se consideran que deben ser actualizado”:
 - “Este Decreto ya no es acorde a la constitución de 1991”.
 - “En el art: 5, con respecto a las funciones que tiene DIMAR, estas se sale del ámbito de la aplicación según el libro V del Código de Comercio”.
 - “Se considera que se debe determinar cuál son las funciones que debe tener DIMAR y las funciones que tiene la súper intendencia de puerto, teniendo en cuenta que posterior a la vigencia de la Ley 1° del 1991, este tema no está muy claro y se ha presentado en la práctica varios inconvenientes al respecto, por existir duplicidad de competencias aparentemente, hay que esclarecer bien el tema”.
 - “Con respecto los arts. 25, y 26 de siniestros marítimos que más adelante lo vamos a desarrollar más ampliamente, se considera que se debe tener en cuenta lo establecido en el convenio de la OMI en el A849, se debe separar en dos partes las investigaciones por un lado la de siniestros marítimos que debe ser regulado por e Código General del Proceso, y por otro lado tenemos las investigaciones por violaciones de norma marítima mercante que debe ser desarrollado de acuerdo al Código de Procedimiento de lo Contencioso Administrativo, esta separación también se ha visto en la práctica inconvenientes en este tema”.
 - “Hay un tema que fue debatido en esta mesa con respecto a las funciones jurisdiccionales de DIMAR, según el Concejo de Estado establece que efectivamente DIMAR tiene función jurisdiccional, pero en la práctica se ve que tiene unos inconvenientes al respecto, también se debería evaluar, y tener claro el tema, porque se han presentado problemas al respecto”.
 - “Se considera, que se debe establecer con claridad cuáles son las violaciones de la normas de la marina mercante y sus regímenes sancionatorios, también hace falta actualizar estos temas”.

- “Con respecto al art: 26, el listado de los siniestros marítimos, se debe tener en cuenta lo establecido por la OMI, más adelante en el punto hablaremos más extensamente sobre el tema”.
- “Al respecto consideramos también, que DIMAR debe tener un cuerpo dentro de la institución, que establezca un cuerpo técnico de peritos para tener claro en el momento los procedimientos para que las personas sean expedita en el tema”.
- “En los temas de contaminación ambiental marina, que la competencia la debe tener DIMAR, porque se han presentado también inconvenientes, no debe ser la ANLA sino realmente DIMAR”.

“En cuanto al Decreto 2324 a grosso modo encontramos todo esto”:

- “En cuanto al Código de Comercio colombiano libro V, toda la mesa estuvo de acuerdo que debe ser actualizado en su totalidad, hay que revisar los artículos”.
- “Respecto a la Ley 658 del 2001, se llegó a la conclusión que la legislación no debe ser cambiada sino debe ser regulada, regulada en qué sentido, que se cree una reglamentación técnica, para cada uno de los puertos, que en cada puerto debe haber un comité técnico para reglamentar el tema, sin presiones comerciales, y crear los procedimientos técnicos de cada terminal”.
- “Bueno, respecto a la Ley 730 de 2001, abanderamiento, hay un tema específico acá, que es el contemplado en el art: 32, que establece que los artefactos navales, las construcciones, las reparaciones que se vienen haciendo en el país son excluido del IVA, esto es un tema que debe ser revaluado, teniendo en cuenta que al seno de este proyecto de Ley antes que saliera la idea para fortalecer la flota mercante que fuera exento de IVA, pero desafortunadamente, al momento cuando sale la Ley sale como excluido, lo que es gravísimo para el sector tanto de astilleros como de armadores, porque al estar excluido que es el peor escenario que puede haber los astilleros y los armadores no puede cruzar su IVA, se le genera un mayor costo del valor recibido, y esto a comparación con los armadores extranjeros, según el art: 481, del estatuto tributario establece que ellos son exento de IVA, digamos lo que se ha hablado en el gremio de la protección negativa, al respecto, en vez de haber una protección para el abanderamiento, hay una protección negativa al sector, porque se ve reflejado en materia tributaria claramente que está en mejores condiciones el armador extranjero que el armador nacional”.
- “Respecto al Decreto 1070 de 2015, la mesa concluye, que hay que separar el Decreto marítimo del sector de defensa, hacer un solo Decreto recopilatorio del sector marítimo”.

- “También traemos a colación la Resolución 020 del 2013, que también se considera que debe ser modificada, teniendo en cuenta que en el art: 1, de esta resolución se ordena que todos los artefactos navales deben converger a doble casco independientemente de su tonelaje y todas las naves que lleven combustibles, esto en paralelo con MARPOL anexo uno, en la regla 13F, establece, que solo se aplica a los petroleros de 600tpm, acá es independientemente del tonelaje, lo cual es gravísimo, para el sector marítimo, para el gremio, por un lado esta Resolución en este aspecto de nota una falencia de nuestro punto de vista, también respecto al art:2, el régimen de transición, la Resolución establece que el régimen de transición será de 2 años, para hacer la conversión a doble casco, vemos que MARPOL en su momento le dio de 25 a 30 años a los armadores para que hiciera la conversión, pues vemos ahí la situación compleja en la que se está colocando el gremio en este momento”.
 - “También la legislación de la operación off shore que no tenemos nada regulado, también se debe tener en cuenta para entrar a regularla”.
2. “Respecto a este punto, consideramos que se debe continuar con una norma procesal especial, con un procedimiento oral expedito, ajustado al Código General del Proceso, tiene que haber un mecanismo más ágil, tiene que tener una estructura real, unas salas de audiencia para que se pueda llevar acabo ese procedimiento más ágil y expedita”.
 3. “Consideramos que el art: 26 debe estar acorde a lo establecido por la OMI, no debe ser taxativo, debe ser enunciativo, y se debe regular otros aspectos como remolques, avería gruesa”.
 4. “Este punto fue bastante debatido por la mesa y consideramos, que lo ideal sería crear una jurisdicción especial marítima, y tratamos de aterrizar en el tema de lo que sería viable en nuestro país, teniendo en cuenta temas presupuestales, y como se está manejando el tema de la rama judicial actualmente en Colombia, llegamos a la conclusión en fortalecer a DIMAR, pero dentro del sistema interno de DIMAR, en su organismos internos que haya unos funcionarios especializados y exclusivamente para desarrollar el tema de siniestros y todo lo que tengan que ver con la responsabilidades extracontractuales, las averías, ósea, que debe haber un órganos interno en DIMAR exclusivo para desarrollar estos temas jurisdiccionales y adicionalmente debe haber un órgano técnico interno de peritos e inspectores idóneos para adelantar todos los tramites de las investigaciones dentro de del proceso de siniestros”.
- “Igualmente se debe crear el control jurisdiccional a DIMAR, es decir que en primera instancia si conoce el Capitán de Puerto, en segunda instancia lo conoce el Director Marítimo, y haya el recurso de reposición y en recurso de casación lo estaría conociendo la Corte Suprema de Justicia, entonces, para

que haya un control jurisdiccional y que no se convierta esto en jurisdicción de juez y parte, sino que haya un tercer control al respecto”.

“También al respecto al tribunal de capitanes, se concluyó que se debe dejar claridad que ellos son un órgano asesor para la toma de decisiones consultivo, pero no toman directamente decisiones, se ha visto en la práctica que estas funciones de ello sea tergiversado”.

5. “Consideramos que sí, que debería haber un Código de Navegación Marítima, donde debe estar contenida toda la regulación y la normatividad en temas marítimos, porque en estos momentos todo está disperso”.
6. “Dentro de esta clasificación que nos entrega DIMAR, consideramos, que todo debe estar en este Código, dentro de esta norma especial, menos la investigación científica y marina, consideramos, que es una norma especial que debería estar en sector de defensa, debe ser excluido, y falto incluir el tema de arbitraje, tribunal de arbitramento marítimo”.
7. “Panamá, en lo que respecta al tribunal marítimo, se considera que debe hacerse un estudio juicioso del tema para mirar qué forma se puede implementar, también respecto al abanderamiento. Las matriculas, los expeditos que ellos son en estos tipos de procedimientos, razón por la cual muchos armadores deciden matricular afuera y no en Colombia por la agilidad que se presenta allí. En México respecto a la licencia de gente de mar, se debe revisar, respecto a Brasil los temas off shore, la protección que ellos tienen a su gente de mar, este es un tema que va entrar en auge acá, o ya está en auge el off shore en Colombia, precisamente que se traiga toda esas normas y desarrollo excelente que ha tenido que ha tenido Brasil con ese tema, de Estados Unidos consideramos, que tenemos que tener en cuenta el Marat que busca la protección e incentivar y mantener una flota mercante nacional, entonces ese tema también lo debe entrar a estudiar DIMAR”.
8. “Consideramos, que el embargo preventivo de las naves se debe traer a colación, teniendo en cuenta lo engorroso que es esta situación acá en Colombia, la visa de tripulante también, es un tema que se debe tener en cuenta”.
9. “Acá se establece que se debe revisar la solidaridad respectos a los agentes marítimos y a los pilotos prácticos”.
10. “Consideramos, que debe ser la seguridad marítima y portuaria; y la medida de control sancionatorio de los pilotos prácticos”.
11. “Se debe tener en cuenta la unificación marítima internacional, se debe tener en cuenta los convenios, en el debate en la mesa todos llegó en la conclusión que no se debe intentar crear o inventar, si no adoptar lo ya normado, lo establecido por varios organismos internacionales que son expedito en el tema

e implementar un sistema de respuesta a la contaminación, también es necesario similar a OPA, también se considera que se debe implementar este sistema de respuesta o algo similar. Eso es en conclusión lo que llegamos en la mesa”.

Mesa N° 3

Relator: Dra. Karime Puello

Respuestas a las preguntas del cuestionario:

“Buenas tardes, el cuestionario sometido a la consideración realmente es un cuestionario extenso que cada punto de por si daría a una serie de reflexiones interminables, de hecho encontramos que el tiempo asignado para esto es bastante corto, sin embargo, podríamos extractar lo que consideramos las anotaciones más importantes, y a ello le pido a la doctora Belkis de Cotecmar que me refuerce en aquello que podría quedar por fuera o que se me pasa por alto”.

1. “El Decreto Ley 2324 de 1984, yo creo que todos coincidimos en una respuesta positiva para ello, de hecho creemos que estamos en una mora increíble de la actualización, de la revisión de ese Decreto Ley 2324 de 1984, y llegue un poquito tarde acá a esta reunión, pero me comentaron que tal vez había una limitante o una restricción, en cuanto a pronunciarse respecto a las funciones que establece el Decreto Ley 2324 de 1984, a cargo de la Dirección General Marítima, pero coincido con la compañera del grupo 2, en donde habló de la necesidad de revisar esas funciones como el derrotero inicial de la discusión, ósea cualquier recomendación de revisión del Decreto parte necesariamente de la revisión de las funciones”.

“También habría que anotar que coincidimos que es una norma que es ante de la constitución de 1991, es una norma de antes de la Ley 1 de 1991, del estatuto portuario, y por consiguiente tendría todas las inconstitucionalidades que podría representar el hecho de una confrontación con la constitución, entonces, el Decreto Ley 2324 del 84, habría que revisarlo, no solamente en los siniestros marítimos, sino de verdad, por ejemplo en materia de procedimiento de concesiones”.

“Bueno, para anotar con respecto a los siniestros marítimos y dados esa condición de autoridad jurisdiccional y naturaleza jurisdiccional de las decisiones que toma la Dirección General Marítima, allí se han creado unas mixturas para también reconocerle una condición de autoridad administrativa disciplinaria con decisiones administrativas sancionatorias, y de cómo en últimas, ese fallo de una investigación por siniestros marítimos en muchas ocasiones involucra un pronunciamiento respecto a una responsabilidad en materia administrativa sancionatoria, frente a quien se consideró a quien habría infringido una norma de marina mercante, lo que vemos en última, en la gran mayoría de los casos se llevó a cabo una investigación cuyo parámetros generales están contenido en el

Decreto, y muchas ocasiones se declara una responsabilidad administrativa sancionatoria frente a una persona que se enteró que la estaban sancionando por una situación que solo hasta el fallo conoce, entonces, ¿que vemos ahí?, que no se contempla el procedimiento administrativo sancionatorio que regula el Código de Procedimiento Administrativo para el caso de las infracciones, es decir, de que se le haga un cargo previamente a quien se podría ser sancionado por la violación de una norma de marina mercante, y resulta que no se le reconocieron las oportunidades de defensa, no se le hizo conocer previamente, y termina sancionado”.

“Entonces, yo creo que el procedimiento como tal, tendría que ser revisado, para ajustarlo a ese aspecto, otra cosa es, por ejemplo, dado desde el punto de vista jurisprudencial se le ha venido reconociendo un carácter jurisprudencial, pues entonces, dotarlo pues de que jurisprudencialmente correspondería, porque lo que tenemos entonces una asignación de naturaleza jurisprudencial, pero con un cercenamiento de otras facultades que le corresponderían como por ejemplo convocación definitiva frente a los perjuicios, digamos darle la posibilidad de que pudiera imponerlos y perseguirlos de manera coactiva y ese tipo de cosas”.

“En materia de concesiones, ahorita yo creo que, digamos urgente, la necesidad de revisar el Decreto Ley 2324 de 1984, dado a que la misma Dirección General Marítima expidió una Resolución el año pasado la 0489 del 2015, donde ha generado un procedimiento especial para las concesiones marinas y clubes náuticos o deportivos, entonces, ahorita mismo tenemos dos procedimientos vigentes, entiendo yo, una para aquellos que no son catalogados marinas ni clubes náuticos, y otra, para quien si lo sean, entonces ahí siento, como unos privilegios de una frente a la otra, unas cargas que se simplifica para una y para otros no, yo creo que ese tipo de cosas obliga a una revisión urgente, sobre todo es que tengo la sensación que con esa Resolución 0489 de 2015, se están modificando procedimiento contenido en el Decreto Ley 2324 de 1984, en lo cual estaría afectando la legalidad de la manera que estaría modificando un procedimiento de norma superior, eso es mi apreciación personal sobre el tema, podría no ser compartida por mucho de ustedes”.

“El Código del Comercio igual amerita una revisión, en cada uno de los aspecto y máxime si se revisa el Decreto Ley 2324 de 1984, se tendría que revisar norma por norma para guardar la absoluta coherencia entre un estatuto y el otro, pero por acá algunos integrantes de la mesa hacían anotaciones de las definiciones respecto a artefacto naval y tal vez la posibilidad de revisar esas definiciones que trae el Código de Comercio sobre ese aspecto, y tal vez eliminar lo que se define como artefacto naval para a su vez acoger una definición que está establecida en el Col Reg 72, respecto de buque como todo aquello que flote”.

“La Ley 658 de pilotos, créanme que en la mesa contamos con uno de los más connotados miembro del gremio, entonces, acá planteaba inquietudes como mira lo que pasa, es que la Ley dice que solo por vocación de la Ley se podría establecer algunos criterios para pasar de una licencia a otra si, solo por ley se

establece criterios, y en ese caso por ejemplo tantas maniobras realizadas en un buque y resulta en algunos casos quienes aspiran pasar de una licencia a otra físicamente le es imposible completar el número de maniobras, porque no está dentro de su posibilidad hacerlo, porque no hay maniobras, porque no hay buques donde hacerlo, y entonces como se maneja ese aspecto, entonces, tal vez mirar la posibilidad de revisar ese aspecto, para que sea DIMAR atendiendo las condiciones reales del renglón, del segmento que pudiera una mayor amplitud y decidir el tema pero no mediante una Ley, sino una decisión que tuviera al alcance de la entidad”.

“Respecto de la Ley 730 del 2001, coincidimos, en cuanto a las anotaciones de la compañera, hay un aspecto que está relacionado con las matriculas provisionales o los permisos provisionales, y las matriculas definitivas, que al revisar en realidad no se encuentra, que en la práctica no se pudiera deducir una ventaja referente a los términos, es decir, sacar una matrícula provisional es casi tan complicado y casi tan representativo en materia de términos como sacar una matrícula definitiva, entonces, ese aspecto digamos que recomendamos revisarlo para que la matrícula provisional realmente corresponda a la provisionalidad que su nombre indica y no que se convierta en un trámite idéntico a sacar una matrícula definitiva, porque en ese caso no se está generando ningún beneficio para quien están en el interés en abanderar y matricular una embarcación acá en Colombia”.

“Igual en materia de extensiones tributarias, de IVA en donde están exentos del pago de dicho impuesto de quienes van a matricular en Colombia una embarcación usada o proveniente del exterior pero en cambio no lo están las nuevas construcciones que están haciendo acá las empresas dedicada a la construcción básicamente, entonces, en ultimas lo que se evidencia es un desestímulo de la industria naval en el aspecto, porque quien va a construir está obligado a pagar esos impuesto”.

2. “Si, definitivamente consideramos, que como materia especial que es, debe seguir regulada por una norma especial, con un procedimiento especial, tal vez tener en cuenta en dotar en la Dirección General Marítima de mayores facultades con más poder coercitivo, digamos perfeccionar también el procedimiento para que se contemple los procesos administrativo sancionatorio previsto en el Código de Procedimiento Administrativo, y se contemple ahí dado que se puede tener un pronunciamiento en doble sentido, es decir, en el aspecto del siniestro marítimo como de aspecto de violación de una norma de marina mercante que ya habíamos anotado”.
3. “Consideramos que de alguna manera ese enlistamiento que hay en el Decreto Ley 2324 de 1984, está bien, consideramos que se debe conservar el carácter enunciativo y que se le debe seguir reconociendo a la Autoridad Marítima su facultad de interpretación en la hora de establecer si un hecho pudiera ser considerado si es siniestro marítimo o no, tal en la forma como viene prevista y tener igualmente en cuenta las orientaciones que dice la norma internacional”.

4. “La verdad en este aspecto nosotros estamos mayormente identificados en el sentido que, tal vez, lo mejor sería fortalecer la propia Autoridad Marítima antes que crear unos jueces especiales, esto creo que viene en sentido muy similar con todo lo que he venido hablando hasta ahora, ósea, es inclusive practico, porque se tienen una experiencia recorrida, se tienen identificados los errores, se tiene identificados las cosas que se pueden corregir, y prácticamente existe toda una infraestructura y un conocimiento generado alrededor que debe ser necesariamente mejorado y este debe ser la mejor opción”.
5. “Si, nosotros estamos completamente de acuerdo en que Colombia debe contar con un régimen marítimo especial contenido en una sola norma, ahora bien, lo que pasa es que lo que tenemos en este momento le da unas facultades a la Dirección General Marítima para investigar siniestros marítimos, si nosotros pensamos en la posibilidad que Colombia tenga una sola norma como dice acá un régimen marítimo especial, ese régimen marítimo especial que consideramos que debería quedar en cabeza de la Dirección General Marítima, incluiría dotar a la Dirección General Marítima de unas facultades especiales para conocer no solo en los hechos que se ha considerado como siniestro marítimo, sino inclusive todos aquellos hechos que pudieran estar en el amparo de una relación contractual marítima, entonces, en esos aspecto pasaríamos al punto seis”.
6. “Si ustedes miran esa enunciación hay casos de remolques, transporte marítimo, contratos marítimos, ósea que la Dirección General Marítima debería quedar investida de facultades para investigar sobre esos temas, si vamos a tener una Ley Marítima única y estamos hablando del fortalecimiento de DIMAR, tal vez sería el momento para pensar que DIMAR tiene la facultades en ese aspecto, o no sé, de todas maneras es un tema que no es pacífico, pero ahí en ese aspecto Doctor me refiero en la anotación que usted había hecho antes, respecto en revivir el art:72, como darle facultades a la Autoridad Marítima para que impongas cauciones, ahí sí creo que no, porque o es una Autoridad Jurisdiccional con la posibilidad de conocer de temas contractuales, o no, y si no lo es, entonces mal podría entrar a fijar ese tipo de garantía, creo yo, sería como arriesgado”.
7. “Panamá, España, acá hablaron Argentina, inclusive algunos hablaron de Paraguay, yo creo que todas esas legislaciones se podría comparar para tomar todo aquello que sirva”.
8. “Bueno, yo creo que el tema de los créditos marítimos privilegiados siempre ha sido neurálgico ante los juzgados, ante los jueces, yo creo que los jueces en estos momentos aun a pesar de que ya son muchísima las acciones que se presenta, cada vez siguen teniendo como una inseguridad en el manejo del tema, siguen teniendo mucho temor, temor que a su vez, entiendo que se ha generado por desconocimiento del mismo, entonces, yo creo que tal vez sería muy bueno que se adoptaran esos temas en la legislación interna para darle un poco de tranquilidad al momento de aplicar la norma, si es caso a los jueces o sino a la misma Autoridad Marítima”.

9. “En este aspecto me voy a permitir tocar algo que he venido expresando de manera reiterada ante la Dirección General Marítima que en última yo considero, que el tema en materia de solidaridad entre agentes marítimos y armadores para toda clase de obligaciones que contraigan en el país, y que responda civilmente por la culpa del capitán, yo considero, que eso está bien, lo que yo siento que no está bien, es cuando la Dirección General Marítima hace una declaratoria de responsabilidad en materia sancionatoria, frente a un capitán o frente a un armador y lo hace solidariamente con el agente marítimo o con el armador”.

“Yo, en mi opinión, y esto fue algo que compartí acá con los miembros de la mesa, yo creo que no existe responsabilidad en materia sancionatoria, el único caso que conozco que existe, y de todas maneras escucho a ustedes sus aportes sobre la materia se lo agradecería, el único caso que conozco de solidaridad está debidamente definido en la Ley, y es de materia pesquera, ya sin embargo, en muchísimas ocasiones veo que la Dirección General Marítima, Capitanía de Puerto, establece digamos una responsabilidad por la violación de una norma de marina mercante de un capitán de una embarcación cualquiera y establece una responsabilidad solidaria con el armador, ósea, yo no le veo fundamento legal a eso, de hecho la responsabilidad sancionatoria, digamos la interpretación en materia sancionatoria está totalmente restringida constitucionalmente, yo no veo porque una persona tenga que ser solidariamente responsable de las faltas disciplinarias de otra”.

“Si veo que existe una responsabilidad en materia civil, en materia contractual, en materia de un cumplimiento de un contrato, en materia sancionatoria realmente es visto que DIMAR lo hace de manera reiterada no, no estoy de acuerdo con eso, considero que no está bien, no tiene fundamento legal, y desde ese punto de vista me permitiría recomendar que se revise”.

10. “Bueno yo creo que sería como, no sé si la Dra. Belkys podría anotarme algo ahí, si yo creo que de alguna manera viene con todo lo relacionado con lo que se ha venido hablando antes”.
11. “Yo creo que este tipo de evento es de fundamental importancia, me ha parecido un ejercicio muy interesante, muy enriquecedor, me permitiría recomendar que se haga de manera más frecuente y con más tiempo porque definitivamente es mucho, mucho lo que hay que hablar en la materia y todas las anotaciones que hacen cada uno que me han antecedido y seguramente que harán quienes continúan en el uso de la palabra son importantísimas, dado que están en el medio, yo creería que no hay más cosas por el momento que anotar, no se quien más del grupo.., gracias”.

Intervención del Dr. Juan camilo Monsalve:

“Listo doctora muchas gracias, alguien de la mesa quiere complementar algo, teniendo en cuenta que en varias de las intervenciones la Dra. Karime entiendo que habló a título personal, no sé si alguien quiera complementar, debatir, apartarse etc. Obviamente que

los de DIMAR se apartarán mucho de las cosas que dijo ella no, pero no sé si los integrantes quieran agregar”.

Intervención de uno de los integrantes de la mesa:

“Digamos que la Doctora si bien de pronto dio en su posición, de pronto dio unos conceptos a título personal, pero igualmente lo debatimos y pues en la gran mayoría tuvimos de acuerdo con ella”.

Mesa N° 4

Relator: Señor: Juan Carlos Paez.

“Bueno, muy buenas tardes a todo, me disculpa pero he estado muy mal de la garganta, mi nombre es Juan Carlos Paez, no soy abogado, vengo en representación de Coremar Off Shore, sin embargo, trabaje tres años en DIMAR como inspector de bandera, y anteriormente fui oficial de la armada, tratare de ser lo más escueto posible, para no demorarlos tanto y no repetir lo que los grupos previamente han expresado, cabe resaltar que en la mesa era la mayoría miembro del sector de los armadores, pocos abogados”.

1. “La respuesta no la voy hacer por cada uno de las leyes enumeradas, sino en general, nos gustaría que reevaluaran los siguientes aspectos en estos documentos”:
 - “Permitir la integración entre el tema marítimo y el tema fluvial, esto lo expuso un compañero representante de un astillero fluvial, y uno de los compañeros armadores que tiene equipo de navegación fluvial, la solicitud va encaminada a operar obviamente bajo los estándar de calidad a equipos fluviales o astilleros fluviales que construyan sus equipos fluviales dentro de algunas áreas que están reguladas por DIMAR, sin muchas de las trabas que actualmente se le imponen a estos equipos y darle la oportunidad que se pueda trabajar así, se pensaba que hubiera una especie de permiso de operación por el tiempo específico que va durar una contratación o un trabajo en algún puerto o un terminal que lo permita”.
 - “El segundo aspecto, que es válido para todo los decretos leyes es buscar términos más ágiles y que las investigaciones de los siniestros sean más ágiles”.
 - “Empezar a implementar dentro de las investigaciones de siniestros la parte de la oralidad para hacerlo más ágil, esto en concordancia con el punto anterior, y en concordancia con lo primero que dijo que se buscara unificar las autoridades que rigen los astilleros tanto la parte fluvial como la marítima”.

2. "La respuesta era si, como todos lo han contestado, se propuso como diferente implementar la parte de la oralidad. Y hay un artículo del 2324 que obliga que todo vaya a consulta de DIMAR después que ha fallado el capitán de puerto, se sugiere a que no todo tenga que ir al Director General Marítimo, sino que este pueda simulando a la Corte Constitucional seleccionar algunos de los fallos que lo rectifique, y que esta forma se va cuadrar rápidamente las investigaciones que llegan de las capitanías".
3. "No, la recomendación era actualizar básicamente".
4. "Básicamente la idea es recomendar más que uno jueces especializados, se creara un cuerpo, y en lo posible también consideraran que sea imparcial, porque muchas veces un siniestro no es responsabilidad del capitán, de la tripulación, sino que también el Estado muchas veces por negligencia o por fallas, se colocaba como ejemplo, unas bollas estuvieran apagadas, y hubieran causado el siniestro, entonces, a la hora de llegarse una investigación, el fallador que es parte de DIMAR pues si de pronto no va hacer tan objetivo, como si quien hace a investigación y quien falla tiene una independencia con respecto a DIMAR.

"Y la otra es, la parte que es muy difícil que una sola persona conozca técnicamente cualquier situación que se le presente en el mar, es decir, una persona experta en tanqueros, así sea mercante, no va hacer competente para investigar un buque que tenga un siniestro en el tema off shore, entonces, los que se surgen es que haya un cuerpo especializados que sea aparte de este sistema".
5. "La respuesta es que sea unánime, es que si, que sea una sola norma".
6. "En concordancia de los demás grupo que se mantengan las que están".
7. "Básicamente, pensamos en Panamá, en concordancia con lo que dijeron los grupos anteriores, en caso particular me gustaría recomendar Chile, que es un referente creo que para todo latino américa, y es uno de los países más avanzado en temas marítimo y en legislación marítima".
8. "Lo que se propuso los armadores de artefacto navales que se incluyeran el estudio de las normas de construcción naval en este aspecto de artefactos navales".
9. "Básicamente, hablamos de los agentes marítimos, para recomendar que conserven el tema de la solidaridad de estos".
10. "La recomendación es no, que no haya otro adicional, es más bien fortalecer lo que ya tiene DIMAR y que realmente sea ágil y eficiente, más que buscar otra medida de control sancionatorio por parte de la Autoridad Marítima".

11. "Que se tuvieran en cuenta en buscar la simplificación de los tramites que ya lo hemos dicho todo, adicionalmente, estimular la bandera, porque vemos que mucha de las normas, y ya lo ha expresado los demás compañeros, lo que hemos hecho con el paso de los tiempo es desestimular el abanderamiento, la sugerencia es, que en este ejercicio del fortalecimiento de la Autoridad Marítima en temas jurídicos lo que se busque es fortalecer nuevamente y estimular el abanderamiento, y lo mismo en facilitar el licenciamiento de nuestras tripulaciones".
12. "Es una recomendación mía para DIMAR y para optimizar mejor el tiempo en el momento que envíe la invitación, y es anexar el cuestionario previamente para que uno prepare los temas que uno va a trabajar en el taller, para que este ejercicio sea más ágil".

Intervención del Dr. Juan Camilo Monsalve:

"Muchas gracias Capitán, simplemente con el tema del cuestionario, pues en la invitación estaba la temática general que se iba a trabajar, siniestros marítimos, código de comercio, normatividad, pues creo pues si el tiempo es muy medido, pero hemos hecho bien el ejercicio pese a no tener mucho tiempo. No sé si la mesa cuatro quiera complementar algo, Dr. Hernán Rojas, no, seguimos con la mesa N°5 el Dr. Guillermo, ¿o quien va hacer la relatoría?".

Teniendo en cuenta que los integrantes de la Mesa No. 4, quisieron complementar las respuestas a todas las preguntas del cuestionario, hicieron entrega en físico de la siguiente información:

1. Se considera que el Decreto 2324 de 1984 debe mantenerse, pero con la debida actualización en los siguientes aspectos:
 - ✓ Fomentar Astilleros.
 - ✓ Definir competencias con lo fluvial, asumirlas o zanjarlas; por ejemplo: los fluviales no pueden trabajar en la Bahía, una solución podría ser que la DIMAR expida permiso de navegación, ya que sacar una matrícula es un trámite demasiado largo.
 - ✓ Agilidad en los trámites de matrículas, pueden durar hasta dos años.
2. Se considera que sí debe existir una norma especial procesal por la especificidad de la materia, y se debe tener un régimen sancionatorio especial, se recomienda lo siguiente:
 - ✓ Términos más ágiles en las investigaciones, señalar términos procesales precisos (ejemplo: Primera audiencia que no pueda durar más de 3 meses, pues con suspensiones puede durar mucho tiempo).

- ✓ Implementar las Salas de Audiencia en el sistema oral.
 - ✓ Que no todos los siniestros marítimos que no se apelen tengan el grado de consulta, a veces todas las partes están de acuerdo y no se hace necesario, sin embargo, con el fin de preservar la legalidad de las decisiones que se realice una selección como se hace en la Corte Constitucional con las tutelas por ejemplo, o se realice la selección en razón a la cuantía.
 - ✓ Que el capitán de puerto tenga la facultad de abrir o no investigación, pues hay siniestros que no ameritan la apertura de una.
3. Sí, debe ser taxativo, está completo, no se ve qué otra clase de siniestro pudiera existir, sólo debe actualizarse en alcance o contenido.
 4. Hay dos posiciones:
 - Una dice que sí, se debería crear una jurisdicción propia, en la cual los jueces fueran independientes de cualquier órgano de la administración, deberían tener facultades de decretar medidas cautelares por ejemplo.

No debe estar en cabeza de DIMAR, dado que existen muchos trámites que esta misma entidad concede, y chocan con la imparcialidad que como jurisdicción pueda tener. Además, el Capitán de Puerto no debe ser juez, pues no tiene la formación para tal labor, por lo cual no puede emitir un fallo en derecho y tampoco en la mayoría de los casos tiene formación como mercante.
 - La otra posición dice que no, que se debe mantener como está, y formar a los capitanes de puerto para fungir como jueces, evitar la rotación del personal especializado en la materia, pues es muy difícil que la rama judicial tenga el presupuesto requerido para crear una jurisdicción de esta naturaleza y se lo atribuiría a los jueces civiles, quienes son totalmente ajenos a estos temas.
 5. Sí, una sola norma especial, por funcionalidad y practicidad, más ágil.
 6. En concepto de la mesa es, que este listado se encuentra completo, es posible que los temas que son de naturaleza diferente a los siniestros pueda tener un capítulo especial o llevarlos aparte como por ejemplo Gente de mar, Gente de apoyo en tierra e investigación científica.
 7. Panamá en temas de abanderamiento y registro de naves, Chile.
 8. Artefactos navales, hipoteca naval y embargo de naves.

9. Se debe mantener la del agente marítimo, pues si no es este no hay otro que reemplace la figura y se cuestiona si la póliza será suficiente para cubrir las acreencias.
10. Debe haber más control, más ejercicio de autoridad, operación náutica, operación costera.
11. Se debe mirar el modelo o experiencias exitosas de otras entidades administrativas, para evacuar casos con naturaleza jurisdiccional, como por ejemplo: las Superintendencias de Sociedades y Financiera; simplificar trámites, peritos e inspectores independientes.
12. Enviar el cuestionario con la invitación.

Mesa N° 5

Relator: Dr. Guillermo Sarmiento.

“Fue conjunta pero me delegaron la palabra, muchas gracias señor coordinador y gerente del proyecto, primero debo felicitar a la Dirección General Marítima por estos diálogos que ha establecido, esta convivencia, esta identidad de criterios que nos va a llevar una legislación más armónica y más justa en su práctica, en segundo lugar debo agradecer la participación de todos los miembros de la mesa que en una forma muy democrática expresaron sus sentimientos, en tercero en vista del tiempo que solo me queda como tres minutos de acuerdo al horario, vamos hacer breves y no vamos a repetir las preguntas si no a contestarlas entonces”:

1. “La contesta la mesa así, todos debidamente coordinados”.
2. “Si, definitivamente armonización con la creación de una jurisdicción marítima regulada, con todos los aspecto de responsabilidad sobre el control extracontractual y embargo de buques”.
3. “Si, aglutinándolo con la iniciación de las obligaciones de suministros portuarios, y accidentes portuarios que se presenten en los puertos, pero sin normas taxativas pero si enunciativas”.
4. “Sí, pero armonizándolo con la respuesta N°2”.
5. “Si, una sola Ley, pero analizando los diferentes aspectos y especialidades”.
6. “Sí, es conveniente desarrollar la legislación laboral marítima”.

7. "Recomendamos, tener como referente no copias, sino como referente la legislación española, venezolana, y la chilena que son la más reciente que se han expedido".
8. "Debe tenerse en cuenta el embargo preventivo, y el transporte multimodal".
9. "Se debe mantener las existentes, de acuerdo lo acertado con la empresa sobre la actividad con la excepción sobre la responsabilidad solidaria del agente marítimo, hubo una discusión bastante interesante sobre la responsabilidad solidaria del agente marítimo, una sola persona, participante en la mesa, no estuvo de acuerdo con que se continuara con la solidaridad del agente marítimo frente a la responsabilidad del armador y del capitán del buque. El resto de la mesa manifestó que debe continuar con la legislación vigente como esta".
10. "Es necesario delimitar con flexibilidad y poner principio de legalidad".
11. "Los Convenios Internacionales y los precedente judiciales".
12. "Son condiciones socioeconómicas del país".

"Esto fue el acuerdo que llego la mesa para responder de manera muy precisa las preguntas, quiero hacer una claridad a la exposición que hizo el vocero de la mesa N°1, el Decreto 2324 que puedo hablar con propiedad, porque tuve el honor y la distinción de haberlo redactado, si pensó el autor, que era actividades jurisdiccionales los fallos y decisiones de los Capitanes de Puerto y del Director General Marítimo".

"La interpretación que son actos administrativos, fue una entelequia que apareció de alguien que quería demandar la inexecutable del Decreto 2324, fue un profesor de Derecho administrativo de la Universidad de Santo Tomas de Aquino, quien ponía a sus estudiantes a presentar demandas y esta fue una de las que se inventó, ese Decreto 2324 fue demandado 27 veces sin éxito alguno a que se declarará la inexecutable de los aspectos jurisdiccionales de la Dirección General y de sus Capitanías de Puerto".

"Para mi es una gran experiencia que sumo a la poca trayectoria que he tenido en este aspecto. Muchas gracias".

Intervención del Dr. Juan Camilo Monsalve:

"Bueno aquí tenemos derecho a réplica, Dr. Fabián".

Intervención del Dr. Fabián Ramos:

"Dr. Sarmiento muchas gracias por su intervención y su aclaración, respetando a lo que usted manifiesta, y habla con toda la autoridad porque participo en el Decreto 2324 de

1984, yo le hago dos anotaciones de mi poco conocimiento, porque no participe, ni tuve ninguna intervención en esa redacción, pero es imposible que el legislador hubiese pensado en las facultades jurisdiccionales, y si lo pensó el legislador se sometía a una clara inconstitucionalidad, porque la constitución del 86, no le permitía el legislador que le otorgase facultades jurisdiccionales a una entidad administrativa, eso era impensable en el 86, y que se haya demandado sin éxito, más de 27 demandas, se haya demandado sin éxito las facultades jurisdiccionales y que no haya hecho carrera o eso no haya fructificado”.

“Le recuerdo que el año 85, la Corte Suprema de Justicia, en su sala constitucional , no había Corte Constitucional, declaró la inexecutable de varias normas del 2324 ,dentro de ella el artículo 74, al que yo hice mención hace un momento y esa inexecutable, la declaro precisamente considerando que se venían otorgado facultades jurisdiccionales, todas esas partes donde también se hablaba de regular, regular, regular, se declaró inexecutable, también en ese caso porque era facultades legislativa, pero hubo si declaración de inexecutable, precisamente por considerar que venían dadas facultades jurisdiccionales a las Capitanías de Puerto y por eso se declaró inexecutable”.

“Simplemente hago esta anotación con el mayor respeto, pero con cierto conocimiento, digamos, no de causa, porque no estuve ahí, pero he tenido la posibilidad de hacer lectura y revisión sobre ese aspecto en particular y puedo con propiedad hacer esas aclaraciones con ánimo meramente académico”.

Intervención del Dr. Guillermo Sarmiento:

“No, no quiero volver esta interesante reunión en un debate, que ya está dado, lo del Concejo de Estado, ya se pronunció respecto sobre la constitucionalidad del Decreto 2324, la Corte Constitucional, acaba en recientes fallos en declarar la executable del Decreto 2324, entonces, son cosas ya superadas, que estamos viviendo, que tenemos que mirar es el futuro, ver como fortalecemos a la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puertos”.

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. GUILLERMO SARMIENTO:

“Gracias, primero manifestar mi alegría por estar aquí, este ejercicio realmente es enriquecedor para todos nosotros, y pues yo desde hace mucho tiempo y mucho que estamos acá estamos buscando un espacio como este, para manifestar nuestras inquietudes y construir, como bien dicen en la introducción de este ejercicio, yo quería simplemente manifestar que sería muy interesante que las memorias de cada una de las mesas les llegaran a ustedes, porque si bien es cierto, hemos dado respuestas a las preguntas, ha habido debates muy interesantes en las mesas muy enriquecedores, también los debates que valen la pena que ustedes tengan esas memorias”.

“Aquí en la mesa hablamos de tema de abanderamiento, hablamos del tema de la necesidad de fortalecer el cabotaje con buque de bandera, y como vamos a buscar las normas para que eso sea posible, y algunos temas importante que si bien es cierto, ya respondimos puntualmente esas memorias, esos debates bien vale la pena que ustedes también los tengan, entonces, eso va para todas las mesas, porque realmente hay gente muy valiosa, todos aquí tienen un concepto, una visión, un universo en el cual se desempeña que vale la pena conocer, ese era uno de mis aporte, ¿Liliana usted quería decir algo?”.

Dr. JUAN CAMILO MONSALVE:

“Déjame dar respuesta a ese puntico, sobre el tema de las memorias tal como se planteó inicialmente, había la posibilidad que las mesas presentaran un documento escrito o por vía electrónica, como quisieran, en el foro de Buenaventura inclusive, recibimos por parte de una mesa, vía correo electrónico la respuestas a las preguntas, y pues estamos abierto a recibirlo sea por escrito, físicamente, no hay ningún problema”.

“Lo que si queremos, es con los listados de asistencia que tenemos, que están las direcciones de correo electrónico, si enviarles toda esa relatoría respecto a que estamos grabando, que finalmente, hacemos un ejercicio de análisis de estructuración, pues todo el insumo que estamos trabajando en el proyecto, pues efectivamente se va enviar esa retroalimentación a los asistente de todos los foros, es una labor difícil porque es casi ocho (8) horas de grabación, pero está contemplado en nuestro proyecto año 2016 terminar con ese trabajo”.

DRA. LILIANA:

“Bueno, simplemente, de pronto el comentario un poco ex temporario siguiendo en estricto sentido el orden del día, era para ampliar un poco lo que decía nuestro relator el Dr. Sarmiento, con relación a la jurisdicción marítima, el grupo, digamos un sector de la mesa importante, también nos referimos a la necesidad, a la urgencia, y a la oportunidad de que la jurisdicción marítima sea una realidad, y sea reglada de manera adecuada, en la ley, sino que este en la ley, que una cosa es la seguridad marítima de la cual DIMAR no puede renunciar, y otra cosa son los aspectos patrimoniales de una verdadera jurisdicción, entonces, esas dos cosas, seguridad marítima y otra cosa es decir sobre los aspectos patrimoniales, responsabilidad civil hagan parte de una jurisdicción marítima, eso lo tocamos en la mesa y gastamos un buen tiempo en eso y es importante que se resalte”.

“Otro tema importante del decreto 2324, es el art: 24, que habla del consejo marítimo, ya no portuario, por lo que ya sabemos, sin embargo, ese consejo que aparece en varias entidades ahí descritas se convoque, se haga ese artículo, habla de una vez mensual, nunca se ha convocado, nunca se ha hecho, es una excelente oportunidad, y es una excelente idea que tuvo las personas que redactaron ese decreto, el Decreto Ley 2324, precisamente que esos escenarios sea de manera repetitiva, y que no se haga una vez cada tanto, entonces retomemos ese artículo 24 del 2324 ,y cumplamos lo empezando por ahí”.

El Dr. Juan Camilo Monsalve le dio la palabra a la abogada de Cotecmar en respuesta de un comentario que hubo en la mesa N° 1.

DRA BELKIS MOSQUERA:

“Buenas tardes a todos, primero yo creo que es un sentir de absolutamente todos que nos encontramos aquí, agradecer a la Autoridad Marítima por permitirnos participar, involucrarnos en este proyecto, que en definitiva lo que va terminar siendo de gran progreso, de gran aporte al país y a todos lo que hacemos empresa en los distintos sectores en lo que nos podamos encontrar, si es fundamental que la Autoridad Marítima nos esté incluyendo, nos esté participando, y este escuchándonos precisamente para regular, reglar sobre las personas o sobre quien tendremos la obligación de dar cumplimiento a las normas, eso en primera medida”.

“Lo segundo, es precisar de acuerdo a la intervención que hizo el relator de la primera mesa, es que existe regulaciones en cuanto al registro de producción nacional en nuestro país, es algo así como traducir, colombiano compra colombiano, es una invitación que hace el Ministerio de Comercio Industria y Turismo para que los importadores antes de realizar los trámites de licencia previa o licencia de exportación revisen, bueno, lo harán ellos o finalmente la Dian o el mismo Ministerio les va a decir, si existen empresas en cualquiera de los sectores económico del país, existen empresas colombianas que tengan registro de producción nacional sobre cualquiera de las partidas arancelarias que requiera importación, tendrá que cumplir uno de dos requisitos”:

- “Pedirle cotización acerca del bien que pretendan importar”.
- “Solicitar una certificación acerca de, si el bien que pretenda importar va a afectar la producción nacional”.

“Eso sí, la norma es muy clara, el manual de importación es muy claro, dice, cuando usted vaya solicitar la certificación o la cotización, debe solicitarle al importador la partida arancelarias, y dos, las especificaciones técnicas completa del bien que se va importar, entonces, no es digamos cierto que tengan que pedirle un permiso a Cotecmar, cualquier empresa que vaya hacer una importación de cualquier tipo de bienes, pero digamos que lo vamos suscripcbirlo al sector astilleros, al sector naval, que vaya importar algún bien que se encuentra de las partidas arancelarias que tenga cotecmar, astivik , cualquiera de los astilleros en el país o talleres de reparación, lo que va a decir la autoridad que lo va a re direccionar para que haga esa solicitud, y el productor cualquiera que sea que se encuentre registrado tendrá que dar la respuesta en un término de diez (10) días hábiles como dice la norma”.

“Entonces, quería precisar eso, porque no quería que quedara en el ambiente, que quedara en la mesa, que hay que pedirle ahora una certificación a Cotecmar cuando no es así, es un requerimiento que hace el Ministerio desde hace varios años a cualquiera de los sectores de la industria a cualquier productor nacional”.

“Por ultimo por su puesto, es que obviamente estando dentro del sector astillero, dentro de las preguntas, y dentro de que digamos de todas las partes de la actualización necesaria de las actividades marítimas, de las que consideramos actividades marítimas añadamos, por supuesto, la inclusión de la construcción, mantenimiento y reparación, es fundamental que eso sea liderado e incorporado por la Autoridad Marítima, sobretodo porque se están haciendo esfuerzo por otros lado de resoluciones, de decretos

reglamentario de regulación, que en estos momento se están dando y es fundamentalmente del comité de astilleros, el gremio como tal, que no solamente trata los astilleros marítimo, sino trata también los fluviales, están incorporando a gentes marítimos y otros actores dentro del sector que por su puesto necesitamos la participación, el liderazgo de la Autoridad Marítima y eso se echó de menos por completo durante las sesiones, entonces, la solicitud es incorporar, incluir y actualizar normatividad relacionada con el sector astillero”.

Dr. JUAN CAMILO MONSALVE:

“Que con respecto al tema específico de los ejes temáticos que están en la pregunta N° 6, es una lluvia de idea simplemente, precisamente, la pregunta, lo que contemplaba, era que las mesas de trabajo propusieran nuevos temas, y pues obviamente el tema que la Doctora mencionaba es importantísimo y hay que tenerlo en cuenta, entonces, no es que se haya excluido por..., si no que era simplemente un listado enunciativo. Voy a cederle la palabra sobre ese punto específico de astillero aquí a la mesa y continuamos con otras intervenciones”.

SEÑOR WILSON BAUTISTA:

“Yo soy Wilson Bautista de PA persona asignada en tierra de Busca Soluciones de Ingeniería, para mí, es muy enriquecedor el grupo de personas que esta acá, es enriquecedor, porque inicialmente cuando me comentaron de la idea, pensé que iba hacer un grupo de abogados hablando de la cuestión jurídica, que siempre se mantiene, pero me preguntaba ¿a donde iba a quedar la realidad de los astilleros, la realidad de las empresas y la realidad de las personas que sin ser abogados tenemos que vivir o tenemos que estar en el trato de la cuestión jurídica todos los días por las actividades que nosotros desarrollamos?, entonces, me parece muy importante, y como sugerencia para futuras ocasiones que siga viniendo el sector marítimo, me entenderá acá el colega el de PA Coremar y de las demás compañías que estamos acá, porque realmente somos nosotros los que vivimos la realidad, y terminamos sumergidos en una cuestión jurídica que sin ser abogados tenemos que afrontar, y de la cual dependen inversiones económicas, tiempo y el desarrollo marítimo de la nación”.

“Y es de eso le quiero hablar a la Doctora con el mayor respeto, el poder marítimo de la nación es algo que se desarrolla desde diferentes frentes, y cuando uno se encuentra encaminado en uno solo, le cuesta ver los otros frentes, los otros puntales de desarrollo marítimo de la nación, como miembro del Colegio Oficiales de Marina Mercante, y Sociedad Armadora y entre otras, uno puede ver los otros ejes que hay, yo estoy totalmente de acuerdo que toca proteger la construcción, reparación y diseño de naves y artefactos navales nacionales, es algo como lo que paso en el TLC, que no voy a entrar en detalles y muchas otras cosas, sin embargo, hay que tener en cuenta los otros enfoques del desarrollo del poder marítimo de la nación, y aterrizarlo.

¿En cuanto a qué?, que no solo es la cuestión de astilleros, que también estamos sacando de la Escuela Naval egresados unos Oficiales Mercante de Altura, que en estos momentos realmente no tienen buques en cuales desempeñarse, en cuales realizar su profesión y llevarla a cabo, y países como Brasil están cerrando todas las oportunidades que tenían para proteger precisamente a sus nativos y por otros problemas económicos que no voy a entrar tampoco en detalle”.

“A esos oficiales, al día de hoy, le he tenido que decirle que no le puedo darle una oportunidad abordo, como empresa, que no le puedo facilitar un buque de bandera colombiana, porque entendiendo su punto, un armador prefiere para cuestiones de economía, agilidad y demás, cambiar a una bandera panameña que abanderar en Colombia, cuando se encuentra con ese tipo de procesos, que se pueden llevar, que se pueden demostrar, que se pueden solucionar, pero que ante la presión de la industria y me entiende los colegas, ante la presión de los contratos, que ante la agilidad que debe tener uno en la parte comercial son irrisorios, entonces, termina ser más fácil abanderar por fuera que de pronto entrar a hacer todo esos procesos en Colombia”.

“Entonces, hay que aterrizarlo y saber qué tipo de embarcación en cuanto a diseño, en cuanto a magnitudes, y en cuanto a tiempo, va poder facilitar los astilleros a las empresas, porque finalmente si una empresa compra un buque o desea adquirirlo, es porque realmente tiene una programación o una proyección para, y no de pronto para mantenerlo quieto mientras que se haga una planeación o una organización de toda esa parte administrativa, los buques se compra para entrar a trabajar, como sabemos todos buque parado no gana flete”.

“Eso por un lado, se está perdiendo la oportunidad de trabajo de los Oficiales Mercantes que después de diez (10) años están egresando de la escuela y todo lo demás compañeros de nosotros, y por otro lado estamos perdiendo buques en el registro de marina mercante colombiana, caso personal en la compañía Busca, estamos perdiendo el registro de una nave, que no hay acá en la guarnición Cartagena, en la bandera colombiana, y estamos cerrando unas oportunidades de trabajo, que a mí como DPA de Busca, Oficial Mercante, y como persona y ciudadano colombiano, me da pena decir a la gente, no le puedo traer un buque, no le puedo dar trabajo”.

“Para culminar, lo que se busca es que el desarrollo del poder marítimo de la nación, no sea solo desde el astillero, no sea solo de la empresa, no sea solo desde la escuela de formación, si no, que seamos consiente en la parte jurídica, que antes de sacar una resolución, una circular o algo que tome decisiones arbitrarias se tenga en cuenta todo el desarrollo del poder marítimo de los diferentes pilares, Gracias”.

SEÑOR HERNANDO CASTAÑEDA:

“Mi nombre es Hernando Castañeda, ingeniero Naval y estoy asistiendo a nombre de la Asociación Colombiana de Ingenieros Navales y Profesionales Afines ACINPA, sobres los temas que nos advirtieron inicialmente, se habló que no se iba a tocar la estructura de DIMAR, únicamente la parte jurisdiccional, pero es importante que se conozca la siguiente situación, el gobierno de Holanda le hizo a Colombia un estudio que se llamó Plan Maestro Fluvial, desafortunadamente en Colombia recuerden que tenemos dos (2) Autoridades acuáticas, tenemos a DIMAR y al Ministerio de transporte, que no debería ser así, y DIMAR en su slogan, y en su definición, pues quiere ser la Autoridad fluvial que tiene toda la razón”.

“Unas de las conclusiones, que planteó el Plan Maestro Fluvial que lo presentó en Barranquilla con la asistencia del Ministerio de Transporte, el Vicepresidente, y que acepto el gobierno, es la creación de la Agencia Nacional de Navegación y Puertos, entonces, esa Agencia Nacional de Navegación y Puertos estaría al mismo nivel de la ANI, ANLA y de todas esas entidades, entonces, advertencia o campanazo para nosotros en la parte marítima, DIMAR no tiene el nivel de Agencia Nacional Marítimo, pero si en el seno del

Ministerio de Transporte, ya están promoviendo el tema de crear una agencia de navegación y puerto, no es ni más ni menos de lo que fue DIMAR en alguna época navegación y puertos, desafortunadamente DIMAR se dejó quitar el control Portuario, que quiere decir eso, que tenemos que aspirar a hacer algo como lo que está proponiendo y aceptando el gobierno de crear una Agencia de Navegación y Puerto para el tema fluvial, se haga o no se haga ya lo acepto el gobierno, lo promovieron y es política del Estado”.

“Entonces la solución para eso es, como se ha propuesto más de un foro, que DIMAR suba un nivel mucho más alto del que tiene, y más de un foro se ha propuesto que DIMAR se convierta en una Unidad Administrativa Especial Náutica Civil, eso es importante, porque es la única manera de recuperar el control que por ejemplo si tiene la Aeronáutica ella tiene el control Aeronáutica y Aeroportuario, de titulación de la gente, de tripulaciones de aviones y la parte de mantenimiento de los aviones”.

“DIMAR tiene que volver hacer eso, tener el control portuario y marítimo, si no, no estamos a la altura de lo que está haciendo por ejemplo el Ministerio de Transporte, entonces la reflexión y la necesidad, es que además de estos foros que estamos hablando de temas netamente de procedimiento jurídico, vayamos pensando como una doctrina, una filosofía convertir a DIMAR en una agencia administrativa especial o en una agencia como la ANI, como cualquiera de estas, que vuelva a retomar los temas, políticamente es difícil, porque aquí en la mesa me decían que si para cambiar el término de exento a excluido en la ley de abanderamiento, pero eso hay que hacerlo y tiene que ser filosofía, la propuesta mi Doctor, señores DIMAR, es que lo tengan en cuenta, porque hay que pensar, bien en grande, para no dejar que aquí a mañana el Ministerio de Transporte con su Agencia de Navegación y Puerto tenga más peso que DIMAR”.

Dr. JUAN CAMILO MONSALVE:

“Haciendo una claridad, en las horas de la mañana se explicó, no que se iba excluir el tema de funciones y estructura, sino que el proyecto, y los objetos, y los entregables que tenemos establecidos en este análisis normativo lo excluye, porque simultáneamente la entidad está desarrollando otro proyecto relacionado con el tema de modelo de operaciones, estructuras y funciones y demás, es por ese tema específico, pero no, yo creo que en el desarrollo del foro no nos hemos entrado solo a lo jurisdiccional, sino a otros asuntos, muchas gracias”.

SEÑOR. ENRIQUE LEQUERICA:

“Buenas tardes, mi nombre es Enrique Lequerica, cuando debatimos el punto uno, sobre todas las modificaciones que debían hacerse en las diferentes leyes relacionadas, el último punto dice: otras que ustedes consideren, y debatimos un poquito largo, porque interactúan en este medio marítimo y comercial, otra serie de normatividad como la que es la de la DIAN, me voy a referir un poquito para poner el ejemplo como lo que dice la Dra. Belkys, haciendo la salvedad, que estoy promocionando dos nuevas construcciones para Cotecmar con el Dr. Roberto Ramírez, diseños en el que estoy interviniendo de puro abusivo, el buque hotel y el famoso barco porta contenedores del río, que el señor Almirante Carreño, te puede hablar, pasa que aquí normalmente con una resolución, con un concepto jurídico aduanero modificamos Decretos y Leyes, y en ese cruce que te cruce se arma los despelotes, dice la norma aduanera que se considera importado a nave

mientras dure las operaciones de cargué, descargue o de mantenimiento, alguien se inventó que subir a dique no es mantenimiento sino reparación, y comenzamos a jugar con esta semántica que nos da el castellano exquisito, de que no es un dragado sino una relimpia, no es tal vaina sino la otra, es mamarnos gallo nosotros mismo ,todo buque que se construya tiene que ir a carenaje por mantenimiento, estamos claro, lo que no lo sepa, por favor pregúntele al ingeniero naval que si lo sabe, los barcos no siempre sube a dique a reparación, tiene que subir a dique por mantenimiento, entonces, esa norma aduanera, es igual para los barcos y para los aviones”.

“En Barranquilla baja el avión, en Bogotá baja el avión, se presenta con su plan de vuelo, va al taller fulanito, le hace su mantenimiento, termina su mantenimiento, dos meses, tres meses, está en mantenimiento, no puso póliza, no hizo importación temporal, no hizo absolutamente nada, saca su plan de vuelo y se va, paga su factura y se fue”.

“El grupo astillero decidió que es una importación temporal, entonces, encargaron colocándoles a los armadores que vienen a mantenimiento, el cuento de la importación temporal, es un comentario para llamar la atención de que a veces el sector marítimo reacciona inadecuadamente en la interacción con las otras entidades del estado”.

Dr. Nicolas Diaz:

“Una cosa que yo quiero hablar y que parece puede ayudar mucho a simplificar los trámites por ejemplo el de abanderamiento de naves, que suele ser muy complicado, muy demorado, una idea y es un poco una imitación que algo que ya existe, es el método que utiliza de Emas Colombia, Usa, y otros países, para dar las visas, la utilización de los medios electrónicos, cuando uno va a pedir una visa, uno se mete a la página web y ahí dice que documentación debe reunir, uno lo escanea, lo resume, paga unos derechos, esos medios electrónicos se podrían utilizar para el abanderamiento, así por ejemplo, el Código del Proceso está encaminado cuando la gente va a demandar lleven sus pruebas en lo posible todas, uno puede asegurarse que cuando se presente la solicitud de abanderamiento, ya la persona lleve buena parte de la documentación que se necesite, y la que le quede difícil conseguir al usuario, se puede hacer un poco como lo que se está haciendo ahora con la ley, con la norma, con concesiones marinas, que DIMAR dentro de la tarifa que se paga por el registro consiga la información que le haga más fácil a DIMAR”.

“DIMAR, se ahorraría mucho tiempo a su usuarios en sus oficinas, llega la notificación por correo electrónico, vea esta pre aprobado, pague el peritaje, el peritaje ya está pagado, por su puesto dentro del instructivo de la página web debería haber un manual de que es lo que se necesita, que el pito, que el espejo, que los remos y listo, entonces, aunque creo que esos de los remos ya lo corrigieron, pero entonces, cuando el perito llega está todo hecho, aquí están los equipo, está su aprobación, ah ojo, sí en ultimas como requisito adicional quiere pedir ya los documentos originales que se mandaron saneado ante de aprobar, pues que los pidan, por ejemplo, el Ministerio de Relaciones Exterior no lo pide, eso, es buena fe, pero eso si el que falsifique un papel de eso se mete en un lio, eso sí que por seguridad, listo ya se pre aprobó con la documentación ya escaneada, se hizo el peritaje, ante de expedirle su matrícula original tenga sus documentos originales solamente para cotejarlos, listo eso es una cosa tan sencilla que yo le aseguro podría simplificar muchísimo el trámite de abanderamiento, es que ahora como decía alguien por acá, que pude durar un año, cuatro meses dependiendo el caso, que es demasiado, ahora tampoco vamos a volvernos que sea en un día como Panamá como por ejemplo,

sobre todo que aquí hay muchos problemas de seguridad de narcotráfico, pero tampoco se debe ser tan ligero, hombre, vámonos a un punto medio, no nos demoremos un año tampoco, aunque nos pudiéramos demorar aunque sea 20 días o un mesecito, huy eso sería un cambio radical, para resumir un poco en dos palabras”:

- “Utilización de medios electrónicos”.
- “Limitar, copiarse en el buen sentido de la palabra como hace el Ministerio de Relaciones Exteriores para las visas”.

“Lo otro que quiero hablar es lo de la Jurisdicción Marítima, no la parte de investigaciones administrativas sancionatoria, sino la parte jurisdiccional, a mí me parece que ahí también se puede imitar la experiencia de la Superintendencia de Sociedades, y la Superintendencia de Industria y Comercio, que ejerce facultades jurisdiccionales a prevención sin derogar la jurisdicción ordinaria, la persona puede elegir a cual jurisdicción acede, y toda esa cosa, hay una segunda instancia, donde un tribunal superior de Justicia Ordinaria llegaría tomar una decisión de fondo, para tener un mayor control de legalidad”.

“Digamos que eso ya está inventado, valdría la pena mirar esa experiencia y ver que se puede aplicar; porque ahora mismo la Jurisdicción Marítima está muy limitada a siniestros, y hay otras cosas que a prevención podría conocer también, pero ojo, en caso a la Jurisdicción no es solo hacer un cambio legislativo, eso es una comunidad de dos cara, la otra cara sería, que hay que tener planeado también el presupuesto para eso, porque eso implicaría, como hace la Superintendencia tienen unos abogados de planta dedicados, que son como los jueces y se especializa en eso, ósea, diseñar una salita de audiencia como la que tiene la Súper industria por ejemplo, como la tiene la Súper, desarrollar un sistema de teleconferencias, si el conflicto marítimo por jurisdicción surgió en Cartagena la gente no tenga que viajar a Bogotá, si como no hay dinero para tener un abogado de esa clase en todo el país, entonces, hay una teleconferencia, las dos partes enfrentadas, eso lo hace la Súper Sociedades, así se puede avanzar muchísimo no solo en tiempo, copiando una experiencia que ya existe”.

SEÑOR. MANFRED PIZARRO:

“Muy Buenas tardes a todos los presente, mi nombre es Manfred Pizarro de la Agencia Logística Deep Blue, quería aprovechar estos momentos esta instancia para poner un tema que a nosotros como agencia marítima nos viene afectando ,y es el tema de la visita única de los barcos que tocan dos puertos, tres puertos, acá a puertos colombianos, y el tema es básicamente es en la Resolución 042, que mencionan que las entidades pertinentes, ICA, Ministerio de Salud, Dimar, y Migración Colombia, por este tema del TLC acuerdan en facilitar la libre platica en el segundo puerto de llamado, para que las operaciones de carga y descargue sean más ágiles, hablando en tiempos, acontece si bien es cierto, que están involucradas las autoridades pertinentes, cuando el buque toca el primer puerto, se hace la visita, esta se declara única, con presencia de las autoridades portuarias, y el buque procede al próximo puerto de llamado, y en el segundo puerto, yo hablo del caso Cartagena, normalmente nosotros somos segundo puerto, acontece cuando no hacen la visita, vamos nosotros hacer el protocolo de arribo con el capitán, a nosotros como agente marítimo nos toca diligenciar el acta de visita de la capitania de puerto, llenar toda la documentación como se hiciera la visita nuevamente, solo con la situación que no está presente las autoridades, nos toca pedir por el tema de facturación cemar, nos toca llenar, diligenciar el formato, pedir la documentación y pedir copias de los certificados estatutarios y otras documentaciones como copia de international toner, y

después de esto le toma la visita, la firma del capitán, firmamos nosotros y llamar al funcionario de alto bordo a la hora que esta sea, para que firme el documento y luego si, así poder legalizar la segunda entrada del buque en el segundo puerto de llamado”.

“Vemos también que este proceso dice que es para agilizar tiempo, pero si bien es cierto, el barco en teoría puede iniciar operaciones, encontramos que la entidades que hace parte de esto, llamo el caso del ICA en especial, nosotros atendemos muchos buques graneleros aquí en Colombia, podemos decir que del 100% de la carga que entra al país un 55%, me atrevería a decir un 60% lo está manejando Deep Blue, y acontece, que cuando el primer puerto hace las inspecciones de bodega toman muestra de carga, resulta que en el segundo puerto no inician operaciones en estos buques graneleros porque también el ICA necesitan tomar muestras, e inspeccionar”.

“Entonces, encontramos que no hay una relación, una coordinación entre las entidades, si bien es cierto, la norma, la resolución esta, pues cada capitania, o cada puerto tiene una interpretación de lo que ahí se expresa, en Barranquilla, también acontece, y si llega de noche, y termina en Cartagena 10am, llega a Barranquilla a las 18 horas, el ICA no autoriza descargar entre tanto no se tomen las muestras, y por normatividad las muestras de la carga no está permitido en el horario nocturno, entonces, vemos que no hay una coherencia, no hay esa armonía entre las entidades, y nos vemos perjudicados realmente, porque algunas veces el buque queda parado, porque no se ejerce el beneficio que ofrece la resolución 042 de la visita única, para que se inicie el descargue, entonces, yo quiero presentar esto a ustedes, aprovechar este espacio, para ver qué forma se puede mejorar. Muchísimas gracias por darme la oportunidad”.

Dr. JUAN CAMILO MONSALVE:

“Con respecto a ese punto, yo si quisiera decir que conforme a las reglas habíamos dicho no resolver casos específicos, si de pronto la agencia tiene algún tema para solicitar alguna respuesta ante la Autoridad, la agencia tiene todo los medios como derechos de petición etc..., para hacerlo, de pronto a nosotros se nos sale un poquito el alcance del foro para comenzar a dar respuesta a casos específicos”.

Sr. LUIS EDUARDO PEREZ:

“Mi nombre es Luis Eduardo Perez, yo quiero complementar lo del compañero de la agencia el habla lo del ICA, esa parte está expresada a nivel de la misma DIAN, lo que decía Enrique Lequerica de que se necesita una sinergia de todos los participante a nivel comercial exactamente, el mismo Decreto nuevo el 390 que saco la DIAN esta 7 X 24, que todos los actores deben estar dispuestos sobre todo en los puertos, entonces, volver a reiterar de la parte de la misma DIMAR algo que ya está, simplemente es buscar la sinergia que todo el mundo estemos sincronizados para que no tenga ese problema”.

V. Clausura del Foro:

Se realizó por parte del Dr. José Alejandro Garcia, Responsable de la dirección del Proyecto.

“Bueno, yo ante de que hagamos el cierre de este evento, yo quisiera hacer algunas claridades de algunas intervenciones que han tenido durante a lo largo del día, y sobre todo ahora si me pongo la camiseta de DIMAR, y mencionarle lo que estamos haciendo,

en el tema de visita tenemos listo un Decreto, ya está firmado, visita única, donde solamente un funcionario se va a subir al buque, no más funcionarios de DIAN, no más funcionarios de Sanidad Portuaria, no más funcionarios de ICA, solamente funcionarios de DIMAR , se acaba eso de 5 a 6 personas subiéndose a los buques, a hacer una visita única de arribo, ya está listo ese Decreto, ya está firmado, falta que lo firme el Presidente, buen avance solo quería expresarlo, para que lo tengan pendiente, estamos trabajando ese tema, no solamente dentro del ámbito del proyecto, estamos trabajando otros temas también”.

“Otro Decreto que tenemos firmado, solo falta que lo firme el Presidente, la modificación del Régimen de Gente de Mar, la actualización del Decreto 1597 del año 1988, actualizarlo a la enmienda de manila del 2010, ya está firmado. El procedimiento Dra. Karime que mencionaba usted la Resolución de concesión de marinas, Decreto de la Republica, ya está firmado, falta que firme el Presidente, seguimos avanzando en otros temas, es importante”.

“También quería yo mencionarle que, este trabajo que hemos venido realizando y la elaboración de este proyecto nos ha llevado necesariamente a darnos cuenta, no solo a nosotros como Autoridad, sino ustedes los participantes en estos foros, de la cantidad de temas que en marítimo y en el mundo marítimo se mueve actualmente en el país, que no solamente una cosa, no solamente ni en los litorales, no es solamente en los siniestros marítimos, no solamente el practicaaje, no solamente el abanderamiento de buques, una cantidad de temas, diversos temas, estuvimos reunidos ocho horas y no pudimos.., yo creo que no abordamos ni el 5% de lo que es el mundo marítimo”.

“También le quería mencionarle, bueno aquí lo traigo también, el tema de abanderamiento, ¿Se está trabajando el tema de abanderamiento?, si también, se está trabajando, el tema de abanderamiento no es solamente un problema aduanero, no solamente es un problema de Dian, no solamente es cambiar una palabra de excluido o exento, no es solamente eso, porque yo puedo cambiar esa palabra, pero igual eso no me está fomentando el abanderamiento, hay que darle herramienta a los inversores, a los que quiera traer buques, cuáles son sus contratos de estabilidad jurídica, sus contratos de estabilidad tributaria, cuales son los incentivos que van a recibir para hacer empresa en Colombia, y ser armadores en Colombia, que vamos hacer con la legislación laboral marítima en Colombia, que es un gran impedimento para que se abandere buques en Colombia también, porque lastimosamente el Ministerio de Trabajo no hace diferenciación, es exactamente lo mismo una persona que trabaje en tierra a una persona que trabaje a bordo, pues así lo ve el inspector de trabajo, y son completamente diferentes”.

“Hay que trabajar también esos frentes para realmente podamos incentivar una bandera, nada sacamos con exento, excluido, créanme que eso no va a fomentar absolutamente nada, simplemente se cambia una palabra, y dentro de dos o tres años tenemos el mismo fenómeno, se abanderará los buques y dentro de 3 años vuelve a salir. Estamos revisando de regímenes de abanderamiento diferente, estamos hablando posiblemente de una segunda bandera, ¿porque no?, la existencia de un doble registró en Colombia, un registro absolutamente solido muy concreto, que siga siendo un registro colombiano, y habrá una segunda bandera que con todas las facilidades, que digamos de cierta medida que no baje el estándar, pero que le dé una series de ciertas facilidades a las personas, por ejemplo en el tema tributario, porque no hablar de una bandera de San Andrés Colombia, San Andrés tiene un régimen tributario diferente”.

“Pero les menciono la solución y lo que nosotros hemos dislumbrado y lo que hemos podido hablar de manera inter institucional con otros ministerio, no es solamente es de cambiar una palabra, eso no va a solucionar absolutamente nada, es una solución completamente integral, que realmente se vea a los armadores como un sector productivo, que lastimosamente no se ve así, se ve al armador como alguien que tiene mucha plata para comprar un buque, pero no lo ven como un sector productivo, si lo ven como un sector productivo, y se le da ventaja como se le dan al sector petrolero, se le da ventaja el sector textil, etc., y se crea un sector de armadores, con una serie de medidas que realmente fomente ellos su inversión y les aseguren que sus inversiones se van a proteger en el tiempo y van a tener excepciones en impuesto, etc, etc, posiblemente vamos a tener bandera fuerte en Colombia, bandera mercante”.

“Yo quisiera, ya para finalizar, no quitarle más tiempo, agradecerle muchísimo, muchísimo, por parte de la Autoridad Marítima, su asistencia en el día de hoy, ha sido muy enriquecedor, cada una de las mesas ha sido enriquecedora, total, yo creería que podríamos quedarnos una semana discutiendo, y creo que no se nos acabaría el tema”.

“Es muy enriquecedor escucharlos, recibimos todas las observaciones que ustedes nos han presentado, recibimos también las sugerencias, hay que llamar más gremios, si, quisimos hacer foros cerrados ¿porque? , en cierta medida eso ayuda a que la discusión se centre un poquito más, de pronto si uno trae un pescador acá va hablar de otra cosa, y entonces, la discusión se empieza a desviar y etc,etc, quisimos hacer foro cerrados fue por eso, pero recibimos todas las observaciones, nos llevamos toda esa información, con toda esa información como dije al comienzo del día elaboramos una líneas base, no van hacer los únicos temas, hay temas que por ejemplo no hemos tocado, no hemos hablado del régimen del contrato de trasporte marítimo, no hemos hablado de eso, y es muy importante también tratarlo, mirar a ver si Colombia va hacer parte de esos Convenios de Transporte, no sabemos, no me corresponde a mi DIMAR hacerlo, pero si presentar una recomendación, si lo hacemos o no lo hacemos, y hay una cantidad de actividades marítima que necesariamente necesita o la acción de una normativa o por lo menos unas reglas claras, yo comentaba ahoritica en el almuerzo, que una persona tiene claro y no se somete, o no suceden problemas cuando tiene todas las reglas claras, en que momento tiene que hacer, que, como lo debe hacer y que consecuencia surge de no hacerlo, si yo tengo claro eso todo comienza a funcionar, ese es el interés que tenemos como Autoridad Marítima”.

“Yo le agradezco muchísimo, el esfuerzo ha sido grande, el esfuerzo del equipo de trabajo, yo pido un aplauso para el equipo del proyecto, que ha sido muy importante en esta labor, vamos a tener resultados, ojala a mediano plazo si, y este es un esfuerzo que empezamos hoy, que empezamos desde este año, pero es un esfuerzo que a mediano plazo, le puede traer grandes cosas al país, le agradezco a todos que tenga que regresar , etc, muchas felicidades y nos vemos en una próxima oportunidad. Muy amables gracias”.