

Bogotá D.C, 17 de junio de 2020

Doctora

DIANA MARCELA MORALES ROJAS.

Secretaria Comisión Sexta de la Cámara de Representantes

comision.sexta@camara.gov.co

Asunto: Traslado Derecho de Petición

Cordial saludo.

*De conformidad con el artículo 21 la Ley 1755 de 2015, me permito dar traslado por razones de competencia del derecho de petición presentado por el señor **LAUREANO ENRIQUE OÑATE RUBIANO**, ante mi oficina con el fin que se le brinde pronta respuesta a la solicitud presentada. La petición consagra:*

“Teniendo en cuenta que la Asociación Colombiana de Ingenieros Navales y Profesionales Afines (ACINPA), como cuerpo técnico consultivo del gobierno nacional de acuerdo con lo establecido en el Artículo 19, Ley 385 de 1997, se permite poner en su conocimiento el presente análisis anexo a este documento, en referencia al tema”

Lo anterior como quiera que este despacho considera que su oficina cuenta con la autoridad y la competencia específica que le permite emitir pronunciamiento de fondo frente a las solicitudes presentadas.

Atentamente,



MYRIAM PAREDES AGUIRRE

Senadora de la República

Anexo 14 folios

correspondientes al Derecho de Petición.



ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y
PROFESIONALES AFINES
ACINPA

[ACINPA 363-2020

Santa Fe de Bogotá, 17 Junio 2020.

Señor Representante a la Cámara

EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO.

Presidente Comisión Sexta, Transporte y Comunicaciones.

Congreso de la República.

Bogotá, D.C.

Respetado Señor Representante:

El pasado 04 Junio 2020 fue aprobado en primer debate el texto acumulado de Proyectos de Ley 023/2019C mediante el cual se pretende "crear y organizar las Autoridades Portuarias Regionales y dictar otras disposiciones", y 188/2019C mediante el cual se pretende modificar la distribución de las contraprestaciones recibidas por las concesiones portuarias.

Con relación al proyecto de ley acumulado citado, **la Asociación Colombiana de Ingenieros Navales y Profesionales Afines (ACINPA), cuerpo técnico consultivo del gobierno nacional de acuerdo con lo establecido en el Artículo 19, Ley 385 de 1997**, se permite hacer el siguiente análisis y presentar consideraciones. El análisis separa los temas de la siguiente manera:

En primer lugar, se citan los apartados pertinentes de la Ley 1 de 1991 (Estatuto de Puertos Marítimos) y alguna jurisprudencia y conceptos de las Altas Cortes en relación con el tema, con intención de establecer la línea base de la situación corriente.

En el segundo apartado se hacen consideraciones con relación a la intención específica de "**crear las Autoridades Portuarias Distritales**", como en realidad pretende el Proyecto de Ley aprobado en primer debate, dado que en el Artículo 3 les agrega funciones, ampliando las determinaciones legales vigentes y cambiando totalmente su naturaleza. **(Atención: de entrada, se hace notar que la naturaleza de "autoridad portuaria" que las leyes han otorgado a los Distritos Portuarios es complementaria a la del CONPES, con derecho de participación en las decisiones relativas a los planes de expansión portuaria con voz, voto y veto:**



ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y
PROFESIONALES AFINES
ACINPA

es decir, facultad plena para participar en el planeamiento de y en las decisiones sobre los mismos. Pese a que el proyecto de ley acumulado se refiere en su objeto a "fortalecer las autoridades portuarias distritales", en su Artículo 3 amplía de manera considerable sus atribuciones, asumiendo funciones de la Superintendencia de Puertos y Transporte y de la Dirección General Marítima, asignando roles de autoridad tanto administrativa como operativa, tanto portuaria como marítima, y extendiendo las facultades a otras actividades tanto públicas como privadas, a saber, por ejemplo: regulación de servicios portuarios, administración plena de los bienes de uso público, fomento de actividades industriales y comerciales, coordinación de los diferentes modos de transporte, participación en sociedades o asociaciones con inversionistas privados, o ejercer funciones que otras entidades públicas le asignen, fórmula perfecta para estructuración de fortines políticos. Claramente, la expresión "fortalecimiento" en el objeto del proyecto de ley acumulado esconde lo que realmente es una "creación" de una figura de autoridad portuaria distrital nueva, que excede las definiciones legales vigentes, y que concuerda con las recurrentes iniciativas de Congresistas barranquilleros (para señalarlo claramente) en la materia; se vende la noción de que existen las autoridades portuarias distritales en la forma en que ellos las conciben (no en la forma que señalan las leyes), pero sutilmente se crean, sabiéndose que no existen pero deseando crearlas a su acomodo).

En el tercer apartado se hacen consideraciones con relación a la intención de "fortalecer las Autoridades Portuarias Distritales".

En el cuarto apartado se hacen consideraciones con relación a la modificación de la distribución de los recaudos por contraprestaciones de las concesiones portuarias.

La separación de los temas en la forma descrita se considera conveniente además por el hecho de que la fusión de dos proyectos de ley de naturaleza distinta ha generado confusiones, y porque recurrentemente se han intentado iniciativas de esta índole, desde perspectivas diferentes.



ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y
PROFESIONALES AFINES
ACINPA

**A. POSTULADOS DE LA LEY 1 DE 1991, ESTATUTO GENERAL DE PUERTOS.
JURISPRUDENCIA RELACIONADA.**

ARTICULO 1º. Principios Generales. En desarrollo del artículo 32 (actual artículo 334 de la Constitución Política), la dirección general de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con esta ley.

Las sociedades portuarias, oficiales, particulares y mixtas y los operadores portuarios, que desarrollen actividades en los puertos de servidos públicos, deben adelantarse de acuerdo con reglas de aplicación general, que eviten privilegios y discriminaciones entre los usuarios de sus servicios; y abstenerse de toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar la competencia desleal o crear prácticas restrictivas de la misma.

ARTICULO 2º. Planes de Expansión Portuaria. El Ministerio de Obras Públicas y Transporte presentará al CONPES para su aprobación, cada dos años, los planes de expansión portuaria. Los planes de expansión portuaria se expedirán por medio de Decretos Reglamentarios de los planes y programas de desarrollo económico y social de los de obras públicas que apruebe el Congreso, y de esta ley.

ARTICULO 3º. Condiciones Técnicas de Operación. Corresponde al Superintendente General de Puertos, y de conformidad con esta definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de carga; servicios a las naves; prelación y reglas sobre turnos, atraque, desatraque de naves; períodos de permanencia; tiempo de uso servicios; documentación; seguridad industrial y las demás que han estado sujetas a la empresa Puertos de Colombia, en cuanto no oponga a lo dispuesto en la presente ley.

Las obras se harán siempre de acuerdo con un plan, que debe ser aprobado por el Superintendente General de Puertos, previo concepto de la Dirección General Marítima y de la entidad encargada especialmente de la preservación del medio ambiente en el sitio donde se han de realizar las obras, dentro de los noventa (90) días siguientes a la solicitud.

Jurisprudencia: Consejo de Estado. Consulta sobre delimitación de competencias entre la Dirección General Marítima y la Superintendencia General de Puertos. Radicación No. 484. Diciembre 15 de 1992. Sala de



ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y
PROFESIONALES AFINES
ACINPA

Consulta y Servicio Civil. Consejero ponente Javier Henao Hidrón: "La Superintendencia General de Puertos es la dependencia oficial competente para otorgar por medio de resolución motivada, las concesiones portuarias sobre las instalaciones que han sido incorporadas al concepto de puerto que define el numeral 5.11 del artículo 5 de la Ley 01 de 1991, o sea, los terminales portuarios, muelles y embarcaderos destinados a la realización de operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, así como el intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y fluvial. Todas las demás actividades no portuarias deben ser autorizadas, vigiladas y controladas de conformidad con la ley, por la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa".

5.2. Concesión Portuaria. La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

ARTICULO 7º. Monto de la Contraprestación. Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, por vía general en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben dar quienes se benefician con las concesiones portuarias. Esta contraprestación se otorgará a la Nación y a los municipios o distritos en donde opere el puerto, en proporción de un 80% a la primera y un 20% a la segunda.

Jurisprudencia: Corte Constitucional. Sentencia No. C-526 /94 del 24 de nov- 1994. Demanda de Inconstitucionalidad del artículo 9 (parcial) y 15 (parcial) Ley 1 de 1991. Magistrado ponente Antonio Barrera Carbonell. Al respecto anota: "Hecha una confrontación entre las normas demandadas y las disposiciones de la Ley 99 de 1993, antes relacionadas, se llega a la conclusión de que la materia relativa a la declaración de impacto ambiental fue regulada dentro de un conjunto normativo sistemático que contiene el diseño de una política global en materia de preservación y conservación del ambiente y de los recursos naturales renovables, la cual ejecutada, a través del Ministerio del Medio Ambiente, las Corporaciones Autónomas Regionales y demás autoridades a quienes se les ha confiado la ejecución de dicha política".

ARTICULO 23º. Las Autoridades Portuarias. Son autoridades portuarias el Consejo Nacional de Política Económica y Social, quien aprueba o



ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y
PROFESIONALES AFINES
ACINPA

Imprueba los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Obras Públicas y Transporte; el Ministro de Obras Públicas y Transporte quien programa, evalúa y ejecuta en coordinación con la Superintendencia General de Puertos, los planes de expansión portuaria aprobados por el CONPES. Cuando se considere necesario, la Superintendencia General de Puertos ejercerá sus funciones en coordinación con la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

Parágrafo. Los Capitanes de Puerto de la Dirección General Marítima ejercerán exclusivamente las funciones de autoridad marítima.

ARTICULO 24°. Consejo Nacional de Política Económica y Social, y adopción de Planes de Expansión Portuaria. Corresponde al Gobierno Nacional, por recomendación del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES, y previo estudio del Departamento Nacional de Planeación, adoptar por medio de decretos los "Planes de Expansión Portuaria". El mismo procedimiento se seguirá para reformar tales planes.

Jurisprudencia: Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Expediente No. 2217. Sentencia de agosto 13 de 1993. Consejero Ponente: Miguel González Rodríguez. Acción de nulidad contra la Resolución No. 113 de 1992: "En primer término se debe dilucidar el aspecto relativo a la competencia de la Superintendencia General de Puertos para expedir la Resolución acusada..."

Sobre el particular expresó la Sala en providencia de 26 de marzo del presente año al resolver la solicitud de suspensión provisional, y ahora lo reitera, que del contenido de los artículos 5°. numeral 5.2. de la Ley 01 de 1991, que define la concesión portuaria como el contrato administrativo en virtud del cual la Nación por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica en favor de la Nación y de los municipios o distritos donde operen los puertos; 38 ibidem que estatuye que "El Gobierno Nacional, por conducto de la Superintendencia General de Puertos procederá a definir de inmediato los términos en los cuales se otorgarán concesiones portuarias"

B. CONSIDERACIONES CON RELACIÓN AL PROYECTO DE "CREACIÓN DE AUTORIDADES PORTUARIAS DISTRITALES DISTINTAS A LO CONTEMPLADO EN LA LEY 1617 DE 2013, ARTICULO 80, CON TOTAL



ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y
PROFESIONALES AFINES
ACINPA

AUTONOMIA, SEGÚN EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL SEÑOR HR CESAR LORDUY MALDONADO.

1. En Colombia, las Autoridades Portuarias, Marítimas y Fluviales están claramente definidas. Las citas presentadas en los documentos incluidos en este escrito muestran que al respecto hay suficiente jurisprudencia.
2. En Colombia, las jurisdicciones de la Nación, los Departamentos, Municipios y demás entes territoriales regionales están claramente establecidas. También al respecto hay suficiencia de normas y jurisprudencia de las diferentes Altas Cortes. El **Artículo 287 de la Constitución Nacional establece: "Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley.** En tal virtud tendrán los siguientes derechos: 1. Gobernarse por autoridades propias. 2. Ejercer las competencias que les correspondan. 3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. 4. Participar en las rentas nacionales".
3. La jurisdicción y prerrogativas de los diferentes Distritos Especiales han sido claramente establecidas por la Constitución Nacional y las leyes, y han sido ratificadas, clarificadas y ampliadas por fallos y conceptos de las Altas Cortes. Para este caso particular han sido citadas las leyes 768 de 2002 y 1617 de 2013, que han dado tratamiento especial a los Distritos Especiales, Culturales, Industriales, Portuarios, Históricos y Turísticos.

Definiendo claramente las funciones de las "autoridades portuarias adicionales a las ya establecidas por ley" la Ley 1617 de 2013, Artículo 80, establece: Régimen Portuario. Las autoridades portuarias adicionales a las ya instituidas por ley, es decir, los Distritos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura, así como los demás distritos portuarios que se creen, intervendrán en la formulación de los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte al Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), definiendo en los territorios de su jurisdicción las regiones en las que sea conveniente o no la construcción y funcionamiento de puertos y demás instalaciones portuarias. En el trámite de las concesiones portuarias y en el de las modificaciones de las mismas, la Superintendencia General de Puertos y Transporte o la entidad encargada de aprobarlas, recibirán y escucharán los conceptos, recomendaciones y oposiciones que formulen los Distritos en los que



ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y
PROFESIONALES AFINES
ACINPA

se pretendan localizar los puertos e instalaciones portuarias. Cuando este concepto fuere contrario a la solicitud, no podrá otorgarse la concesión o modificación que se tramita. Igual prerrogativa tendrán estas entidades territoriales respecto de los trámites de aprobación de obras de beneficio común a las que se refiere el artículo 40 de la Ley 1 de 1991 y del otorgamiento de licencias portuarias para la construcción y operación de embarcaderos, muelles y demás instalaciones portuarias”.

4. **En Colombia (y en todo el mundo) los puertos, las zonas de litoral (playas y terrenos de bajamar, definidos por la Constitución Nacional como bienes de uso público inembargables, imprescriptibles e inalienables), los mares y los ríos son bienes públicos de la nación, de interés general, como claramente lo establece el Artículo 102 de la Constitución nacional; no son propiedad de la ciudad o Departamento costero o ribereño, ni de uno solo de los entes mojados por sus aguas, tocados por sus arenas o atravesados por su curso.** Al respecto hay suficiente jurisprudencia nacional y global. Por ello, pretensiones contenidas en el proyecto de ley son contrarias a la Carta Magna, a leyes de la Republica relacionadas con el tema, a normas globales, a prácticas universales, al sano criterio y a la equidad en el goce y usufructo de los bienes comunes a la que tiene derecho toda la nación.
5. Según las exposiciones de motivos, se contempla la creación de unas Autoridades Portuarias Distritales, con total autonomía, pero controladas por la SIPT, que **ES AUTORIDAD PORTUARIA** de acuerdo con la ley y determinaciones de las Altas Cortes. Siendo así ¿por qué no propender entonces porque se creen directamente las oficinas regionales de la SIPT, tarea que de todos modos debe adelantar el Estado, en vez de generar doble burocracia? De esta manera, y considerando además las facultades muy especiales concedidas a los Distritos por las leyes y por la Corte Constitucional, se evitan concentraciones de poder, inequidades y se mantienen la vigilancia mutua y los contrapesos entre administraciones nacionales y regionales.
6. Se considera muy importante señalar que proyectos de ley similares e incluso iguales ya han sido tramitados en el pasado reciente. En el año 2011 fue registrada una Iniciativa por el entonces Senador Roberto Gerlein Echevarría, la cual fue rechazada por Inconveniente. Igualmente, este mismo proyecto de ley fue inscrito en la legislatura pasada, 2018-2019, con radicado 364/2019C, por un grupo considerable de Congresistas, a iniciativa de la Cámara de Representantes. No deja de llamar la atención el hecho de que la insistencia



**ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y
PROFESIONALES AFINES
ACINPA**

sobre el asunto ha sido liderada por Congresistas de Barranquilla (Atlántico). Este tema debe ser vigilado con especial cuidado, teniendo en cuenta que es bien sabido que ha habido siempre, y hay hoy, Congresistas que han tenido o tienen vínculos con Sociedades Portuarias o con partes interesadas en negocios con las mismas. Adicionalmente, porque han circulado amplia y permanentemente las informaciones con relación a la postración que han generado en la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena) las disputas entre clanes políticos de Barranquilla por el control de la misma. Los efectos nocivos de la politización de esta entidad de intención eminentemente técnico-administrativa son evidentes, y el riesgo de que ocurra lo mismo con las eventuales Autoridades Portuarias Regionales se considera muy alto, dado que el proyecto de ley les establece un modelo de gobernanza similar, y dado que se debilitan los contrapesos nación-región.

7. Dado que el proyecto de ley implica una adicional alta segregación de entidades, debilitamiento de contrapesos en cuanto a vigilancia nación-región, y dificultades para homologación y estandarización de procedimientos, constituye un riesgo muy alto para el avance del país en materia de ratificación, implementación y cumplimiento de normas establecidas en convenios internacionales de los que Colombia es parte, y por las cuales se tienen responsabilidades ante la comunidad internacional y ante organismos multilaterales como la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), la Comisión Oceanográfica Internacional (COI), la Asociación Internacional de Señalización Marítima y Fluvial (IALA). Es de resaltar que la implementación y el cumplimiento de estas obligaciones internacionales tiene un impacto directo sobre las evaluaciones del país, y por tanto sobre la competitividad del mismo.
8. El proyecto de ley implica forzosamente un cambio en las reglas de juego a los concesionarios y a las partes interesadas de las Sociedades Portuarias, en general. La inestabilidad en las reglas de juego puede causar inquietudes a las partes; esto resulta especialmente preocupante en el caso de grandes navieras (Maersk, Hamburg Sud, los casos más notables, por estar entre las más grandes y eficientes del mundo) que le han apostado al país y que constituyen hoy los principales clientes de los puertos de Colombia. Suficientes desventajas competitivas y comparativas tienen ya las actividades navieras y de comercio marítimo en el país como para agregarles nuevas incomodidades o francas desventajas.



**ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y
PROFESIONALES AFINES
ACINPA**

9. El proyecto de ley no es compartido por la casi totalidad de interesados del sector marítimo y portuario, pese a lo cual la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes se ha mantenido en contra de sus representados involucrados directamente en el sector.
10. El control operacional de actividades marítimas y portuarias por parte del Estado requiere desarrollos; estos no se logran dividiendo más las autoridades establecidas ni segregando más los producidos por contraprestaciones.
11. En el puerto de Barranquilla se han presentado históricos e insolubles problemas específicos, que se han visto agravados por exceso de autoridades confluyendo sobre una misma jurisdicción pequeña, complicando la gobernanza del río, y ello sin entrar en detalles sobre la ya referida politización de Cormagdalena; sin embargo, se considera que la solución real a los verdaderos problemas del puerto fluvial y marítimo de Barranquilla (se recalca: solución a los reales problemas, no a los apetitos burocráticos) no se alcanza generando otras "Cormagdalénitas", copiando el modelo casi literalmente; tampoco se considera que el intento de solución de los problemas específicos del puerto marítimo y fluvial de Barranquilla deba comprometer al resto de Distritos Portuarios que tienen sus propios problemas y especificidades. La situación del puerto de Barranquilla demanda revisar muy bien el accionar interinstitucional, y muy probablemente una revisión de la Ley 161 de 1994 para simplificar la gobernanza del río, no para complicarla más.
12. No hay modelo, **EN EL MUNDO**, con segregación de lo nacional y de las regiones en favor casi absoluto de una única ciudad o Distrito, como se propone en el proyecto de ley; menos aún, con la inentendible aspiración a delegar a la nación los costos de creación y mantenimiento de infraestructura pública, al tiempo que se incrementan los ingresos de los Distritos beneficiarios sin que estos participen de los costos de la infraestructura. Los modelos de gobernanza eficiente mezclan, como debe ser, la actuación de lo nacional, regional y local; lo público y lo privado, el tratamiento de mar, playas, terrenos de baja mar y ríos y riberas de ríos como bienes comunes de todos los entes tocados por los mismos; el desarrollo integral y sostenible de los mismos; el goce equitativo de los beneficios de toda índole generados; el aprovechamiento múltiple de los mismos no solamente para las actividades marítimas y portuarias o de transporte de bienes, sino además para actividades complementarias de capital importancia como la generación de energía, la irrigación de sembradíos, el uso de excesos de agua, la pesca, el turismo, las actividades recreativas y la gestión de riesgos. Ejemplos de gobernanza eficiente en países de alto nivel de



**ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y
PROFESIONALES AFINES
ACINPA**

desarrollo, utilizando modelos disímiles, que Colombia debería estudiar y seguir son, como muestra, la Comisión del Mississippi y Tributarios, en EEUU; la Compañía Nacional del Ródano (Rhone), en Francia; e incluso la plurinacional Comisión Central para Navegación del Rin (Rhein), en Europa, para nombrar solo los principales de muchísimos ejemplos. Cualquiera de estos modelos de gobernanza de ríos principales que confluyen con mares descalifica al modelo pretendido en el proyecto de ley.

**C. CONSIDERACIONES CON RELACIÓN AL PROYECTO DE
"FORTALECIMIENTO DE AUTORIDADES PORTUARIAS DISTRITALES
DISTINTAS A LO CONTEMPLADO EN LA LEY 1617 DE 2013, ARTICULO 80",
SEGÚN EXPOSICIONES DE MOTIVOS EN PROYECTO DE LEY ACUMULADO
APROBADO EN PRIMER DEBATE EL 04 JUNIO 2020.**

1. El proyecto de ley afecta la Ley 1 de 1991, que ha mostrado claramente sus bondades, y que permitió reconvertir puertos públicos que se habían convertido en antros de mafias políticas y sindicales corruptas, malversadores de recursos de la nación. La concentración de poder y el debilitamiento de contrapesos entre nación y región implicados en el proyecto de ley amenazan con una regresión a un pasado de ineficiencia ya superado.
2. El proyecto de ley cercena funciones importantes de la Superintendencia de Puertos y Transporte (SIPT) y de la Dirección General Marítima (DIMAR), entidades que han crecido de manera importante en décadas, que han mostrado crecientes idoneidad y capacidad, y cuyo desarrollo debe ser reforzado antes que entorpecido.
3. Las pretensiones del proyecto de ley podrían afectar en gran manera las actuaciones del Departamento Nacional de Planeación (DNP), del Ministerio de Transporte, y del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) establecidas en las normas en relación con el trámite de los planes estratégicos nacionales de expansión portuaria.
4. El control del tráfico marítimo y fluvial, el servicio público esencial del practicaje (Pilotos Prácticos de naves), y el sistema de señalización marítima de vías de aproximación y canales son responsabilidades especializadas asignadas a DIMAR, y en adecuado desarrollo por décadas. El proyecto de ley despedaza los esquemas de cada una de estas áreas, largamente madurados, y genera dudas como las siguientes: ¿cada Autoridad Portuaria Distrital generaría sus propios sistemas de control de tráfico, practicaje y señalización? ¿En caso



**ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y
PROFESIONALES AFINES
ACINPA**

afirmativo, no implica ello que al menos seis Distritos Portuarios arranquen de cero? ¿No implica ello que, como en casi todas las pretensiones del proyecto de ley, los Distritos portuarios del Pacífico se vean en más marcadas desventajas aún? ¿En caso afirmativo, como se homologarían las normas y criterios para cada una de estas áreas especializadas? ¿Si la intención es que de todo ello se siga encargando la misma DIMAR, entonces para que el cambio? ¿En caso afirmativo, entonces el proyecto de ley pretende que la nación se siga encargando de los gastos en infraestructura y también de los gastos operacionales de la autoridad central? ¿En caso negativo, no se destruyen entonces esfuerzos de escala, homologaciones, estandarizaciones? ¿No se incrementan a la nación gastos fiscales a la vez que se le niegan ingresos generados por las mismas actividades para cubrir el control operacional de las mismas? ¿Todo ello en aras de qué? ¿Aparte de la concentración de ingresos en un Distrito, cuáles son los beneficios para toda la nación?

5. La implementación y mantenimiento de los canales navegables es responsabilidad asignada al INVIAS. El proyecto de ley genera sobre este asunto interrogantes similares: ¿Cada Autoridad Portuaria Distrital generará su propia capacidad de diseñar, construir y mantener canales? ¿En caso negativo, el desarrollo de esta experticia y la inversión en los mismos también será responsabilidad de la nación? ¿Si es así, para que el cambio? Claramente un ente nacional que atienda en la materia todos los puertos del país es lo eficiente, por razones varias; el país ha estado en excesiva mora de desarrollar esta capacidad; la partición de esfuerzos de escala implicada en el proyecto de ley solo afecta aún más la precaria situación de Colombia en la materia.
6. **Desde la perspectiva de los particulares que las adelantan**, las actividades marítimas y portuarias involucran asuntos administrativos, operacionales y comerciales. **Desde la perspectiva de los funcionarios públicos** las actividades marítimas y portuarias involucran asuntos administrativos, operacionales, normativos y de ejercicio de autoridad. En ambos casos, cada una de estas áreas requiere alto nivel de especialización; aquí (y en todo el mundo) cada área involucrada es atendida por diferentes y específicos grupos de profesionales; pretender fusionar todas las actividades en una sola entidad regional, creando como mínimo seis entidades diferentes en todo el litoral colombiano sobre los dos océanos es generar una concentración ineficiente e inconveniente a nivel local y una disgregación de planeamiento y esfuerzos de escala a nivel nacional; se debe tener en cuenta



**ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y
PROFESIONALES AFINES
ACINPA**

además el alto número de actividades marítimas y portuarias definidas en las normas existentes, e impuestas por la realidad de campo.

7. De todo lo anterior, resulta evidente el alto riesgo de desordenar el esquema vigente, en vías de perfeccionamiento tras larga maduración, en aras de la creación de eventuales entes con claro muy alto riesgo de devenir en fortines políticos ineficientes y focos de corrupción, dados los altos intereses y montos implicados en esta actividad de comercio global.

D. CONSIDERACIONES CON RELACION A MODIFICACIONES EN EL REPARTO DE LAS CONTRAPRESTACIONES ENTRE LA NACIÓN Y LOS DISTRITOS PORTUARIOS,

1. Como hecho que se considera insólito, ninguna parte de la exposición de motivos contiene el más mínimo estudio de impacto fiscal del proyecto, y ello pese a lo evidente que resulta el énfasis en las pretensiones económicas de las eventuales Autoridades Portuarias Distritales, sin plantear que inviertan un solo peso, pues como ya se señaló el proyecto pretende que sea la nación quien continúe asumiendo la creación y el mantenimiento de la infraestructura requerida.
2. Es práctica universal que la explotación de bienes públicos debe adelantarse bajo criterios de respeto al medio ambiente y sostenibilidad; el uso de los mismos debe generar recursos para su sostenimiento, y los excedentes han de ser para beneficio de toda la nación, bajo rubros específicos, para propender por la pertinente utilización y control de los mismos; sin embargo, el proyecto pretende lo contrario: según el mismo, toda la nación debe sostener el puerto y la infraestructura para beneficio exclusivo de la ciudad interesada y de las pretendidas Autoridades Portuarias Distritales.

De todo lo relacionado, se considera que podrían estar siendo vulnerados o desatendidos los Artículos 102, 122, 158, 169, 209, 210 y 211 de la Constitución Nacional.

Se recaba, además: **Pese a que el proyecto de ley acumulado se refiere en su objeto a "fortalecer las autoridades portuarias distritales", en su Artículo 3 amplía de manera considerable sus atribuciones, asumiendo funciones de la Superintendencia de Puertos y Transporte y de la Dirección General Marítima, asignando roles de autoridad tanto administrativa como operativa, tanto portuaria como marítima, y extendiendo las facultades a otras actividades tanto públicas como**



ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y
PROFESIONALES AFINES
ACINPA

privadas, a saber, por ejemplo: regulación de servicios portuarios, administración plena de los bienes de uso público, fomento de actividades industriales y comerciales, coordinación de los diferentes modos de transporte, participación en sociedades o asociaciones con inversionistas privados, o ejercer funciones que otras entidades públicas le asignen, fórmula perfecta para estructuración de fortines políticos. Claramente, la expresión "fortalecimiento" en el objeto del proyecto de ley acumulado esconde lo que realmente es una "creación" de una figura de autoridad portuaria distrital nueva, que excede las definiciones legales vigentes, y que concuerda con las recurrentes iniciativas de Congresistas barranquilleros (para señalarlo claramente) en la materia; se vende la noción de que existen las autoridades portuarias distritales en la forma en que ellos las conciben (no en la forma que señalan las leyes), pero sutilmente se crean, sabiéndose que no existen pero deseando crearlas a su acomodo).

Por lo expuesto, la **Asociación Colombiana de Ingenieros Navales y Profesionales Afines (ACINPA)** se permite recomendar y solicitar se archive el proyecto de ley en cuestión, por Inconveniente; por falta de consenso alrededor del mismo o mejor, por alto consenso en contra; por insuficiente motivación; por poca consideración y rigor en aspectos técnicos y económicos; por discriminatorio con los puertos que no son Distritos, con lo que se desatiende también la unidad de materia de la norma.

Adicionalmente, Señor Presidente de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, ACINPA se permite solicitar ser invitada a participar en próximos debates de la Comisión sobre el proyecto de norma, a fin de ejercer derecho a controvertir la iniciativa y a registrar formalmente su posición.

Atentamente,

Ingeniero Naval LAUREANO ENRIQUE OÑATE RUBIANO.
Presidente ACINPA.



**ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y
PROFESIONALES AFINES
ACINPA**

Copias:

Poder Ejecutivo: Señor Presidente de la República; Señora Vicepresidenta de la República; Señora Ministra de Transporte; Señor Ministro de Hacienda y Crédito Público; Señor Ministro de Comercio, Industria y Turismo; Señor Ministro de Defensa Nacional; Señor Director Nacional de Planeación; Señor Superintendente de Puertos y Transporte; Señor Director ANI; Señor Director INVIAS; Señor Almirante Comandante Armada Nacional; Señor Contralmirante Director General Marítimo; Señor Capitán de Navío Secretario Ejecutivo de CCO; Señor Director CORMAGDALENA; Señores Alcaldes de Distritos Especiales Portuarios.

Poder Legislativo: Señores Senadores Comisión VI; Señores Representantes Comisión VI; Señores Jefes de Bancada de Partidos Políticos; Señores Representantes a la Cámara, Autores y Ponentes de los Proyectos de Ley.

Gremios: ARMCOL, ANPRA, WISTA, Presidentes de Sociedades Portuarias.