



**BOLETÍN DE PRENSA**

**Referente al Convenio Interadministrativo CI-010 DE 2022,  
en contravía de la seguridad marítima y fluvial del puerto de  
Barranquilla.**

**Bogotá, 31 de marzo de 2022**

En el marco del proceso licitatorio adelantado por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), que tiene por objeto la elaboración de diseños para el dragado de mantenimiento de un sector del Río Magdalena (Tramo Dimar), la operación del canal navegable y la prestación de los servicios de apoyo a la navegación se publicó **el Convenio Interinstitucional CI 010 de 2022** firmado en enero 28 entre la ANI, Cormagdalena y la Dimar.

El Convenio suscrito tiene varios artículos que transgreden el ordenamiento jurídico y cuya aplicación pondría en riesgo la gestión de la seguridad integral marítima y fluvial, otorgando prerrogativas especiales a dragadores extranjeros.

Cuando el Convenio establece que *"La obtención de la licencia de piloto práctico y la contratación directa de pilotos prácticos por parte del Concesionario para la realización de las actividades de dragado en ejecución del Contrato de Concesión, sin la exigencia de que forme parte de una empresa de practicaje"* se constituye una flagrante violación a la seguridad de la navegación y a la Ley de Practicaje (Ley 658 de 2001). ¿Qué se pretende hacer con un sistema de esa naturaleza? ¿Eliminar las empresas de practicaje y las obligaciones de seguridad que tienen hoy en día? ¿Crear una categoría nueva de prácticos sin empresa de practicaje licenciados y ofreciendo sus servicios como persona particular?, ¿Licenciar marinos de otros países?

El Práctico que presta su servicio avalado y regulado dentro de empresas de practicaje y protegido en su integridad por las de transporte de pilotos ha demostrado la responsabilidad para contribuir en el movimiento económico de Barranquilla.



La vida y la integridad física del práctico en su proceso de embarque desembarque debe protegerse por parte de los Estados como obligación derivada de convenios internacionales, por lo que no es correcto permitir que la prestación del servicio de transporte de un piloto práctico esté en manos de *"cualquier empresa designada por un concesionario"* y mucho menos que en un documento oficial se anuncie que los prácticos *"serán obligados"* a subirse a dicha embarcación.

La seguridad integral marítima y fluvial en Colombia, es un valioso activo, construido durante más de 30 años. El conjunto formado por las instituciones, empresas y gremios combinadas con las normas aplicables en Barranquilla, basadas en 12 convenios internacionales adoptados y la Ley 658 de 2001, han mostrado sus frutos con creces teniendo en cuenta que el número de siniestros es mínimo y que los actores de la maniobra han logrado una interacción ejemplar, a pesar de las restricciones conocidas del canal de acceso al Puerto de Barranquilla y del peligro que representa embarcar en Bocas de Ceniza, célebre por sus estados elevados de mar.

Por ello se invita a la ANI, a la Dimar y a Cormagdalena para que revisen la legalidad de varias de las cláusulas del convenio de colaboración suscrito. Es menester recordar lo sucedido en el año 2015 en un accidente en Cartagena con este tipo de dragas, en el cual movieron una boya sin informar a las instituciones competentes y produjeron un accidente que costó millones de dólares en reparaciones.

Estamos a tiempo para que se corrijan los posibles vicios de nulidad en el proceso licitatorio de la APP, por cuanto los proponentes podrían construir sus ofertas técnico-económicas basados en el convenio. Que prime la seguridad y el cumplimiento de nuestras leyes.