

DEL SERVICIO DE PRACTICAJE PARA EL PUERTO DE BARRANQUILLA

“Es mejor quedar mal por decir la verdad, que perder la confianza de alguien por sostener una mentira, con el tiempo es mejor una verdad dolorosa que una mentira útil.” - Thomas Mann

En cualquier parte del mundo, las operaciones marítimas en aguas restringidas exigen gran rigurosidad en la aplicación de las múltiples normas internacionales y locales; son consideradas operaciones arriesgadas o sea, aventuras. El particular caso del Puerto Marítimo y Fluvial de Barranquilla, considerado como el más riesgoso de los puertos colombianos y reconocido mundialmente por sus dificultades, no permite márgenes en la interpretación o aplicación de las normas y recomendaciones; solo es aceptable el estricto cumplimiento de ellas. La verdad dolorosa es que desde hace muchos años distamos de cumplir con las buenas prácticas que ayuden a disminuir los riesgos de la navegación.

Como se ha sostenido en algunos ensayos anteriores, el Puerto de Barranquilla, es una Infraestructura de Transporte (Artículo 12 de la Ley 105 de 1993), propiedad del Estado y a cargo del Ministerio de Transporte para su diseño, conservación y mantenimiento con recursos del Gobierno nacional (Parágrafo al Artículo 34 de la Ley 1ª de 1991), y cuya operación está a cargo de la Autoridad Marítima delegada en DIMAR (Decreto-Ley 2324 de 1984). En ninguna parte hemos logrado encontrar a CORMAGDALENA como encargado de la Infraestructura de Transporte y menos como Autoridad Marítima del Puerto. Sin embargo, algunas funciones del Ministerio de Transporte han sido delegadas indistintamente entre CORMAGDALENA y el INVIAS, con resultados muy deficientes.

Luego de un muy discutible proceso de mantenimiento del Puerto durante 2019 donde hubo tres (3) Urgencias Manifiestas en directa sucesión, algo nunca antes visto, se asignó un novedoso contrato de obra por m³-dragado al consorcio Shanghái Dregdging – INGECON, mediante el cual y en forma continuada debería dragar 1,100.00 m³ durante los últimos cuatro meses del año; las grandes novedades de este contrato fueron:

- a) una inédita campaña de dragado de mantenimiento durante al menos, cuatro (4) meses continuos (hoy ampliado 2 meses hasta el 28 de febrero 2020),
- b) se incluyeron, aun sin estar oficializado, al canal navegable del Puerto: 2,8 Kms del sector marino fuera del KO y zonas de maniobra y fondeo, y
- c) un Acuerdo interadministrativo para con FINDETER, de forma que el proceso fuese administrado por un tercero sin experiencia previa en este tipo de contratación, a cambio de unos honorarios. Una inexplicable tercerización de las funciones del Ministerio de Transporte – CORMAGDALENA.

El resultado de esta inédita campaña “permanente” tiene varios aspectos positivos y un sinnúmero de interrogantes entre los conocedores de este tipo de actividades. No obstante los estructuradores, acaban de publicar el nuevo proceso para el 2020, que a una primera lectura no arroja mejoras notorias en los documentos de iniciación; mucho facilismo en copiar y pegar.

A finales de Noviembre y durante una visita a Barranquilla, la Sra. Ministro de Transporte en declaraciones durante la rueda de prensa, aviso que los pliegos para el proceso de dragado del Puerto de Barranquilla ya estaban colgados en el SECOP. Alguien indujo a la Dra. Orozco a declarar una mentira inútil, pues no había nada publicado.

Pasada la temporada de fiestas de fin de año el día 8 de Enero, el Dr. Cesar Lorduy publica en la red tweet un preocupante mensaje (incluido): Los Pilotos Prácticos podrían recibir \$18.000 millones, equivalentes al 26% del contrato futuro y no publicado en el SECOP. Nuevamente alguien indujo al Dr. Lorduy a publicar una mentira inútil, pues el contrato no publicado no se podía esperar que fuese por \$69.230 millones ni su duración de 365 días dragando permanentemente con Piloto Práctico abordo.



Cesar Lorduy @clorduy · 3s
¡INCREÍBLE!

Pilotos Prácticos Puerto de Barranquilla podrían recibir \$18.000 millones. Igual al 26% del contrato de draga permanente.

Normas sobre prácticaje son sesgadas y con vacíos aprovechables.

@Dimarcolombia tiene la palabra y ojalá descarte sospechas de un yo con yo.



Asoportuaria y 9 más

EL HERALDO - Jueves 9 de enero de 2020 LOCALES 3A

Asoportuaria asegura que esta obligación, establecida por ley, podría superar los \$6.500 millones, llevándose el 28% del presupuesto para el contrato de dragado 2020.

Advierten de "excesivo" costo de pilotos prácticos para dragados

Por Eduardo Patiño

Endos semanas el Gobierno publicaría los pliegos para contratar una empresa dragadora que se encargaría de mantener niveles óptimos de profundidad en el canal de acceso al puerto de Barranquilla durante todo el 2020.

Aunque la noticia fue celebrada por los empresarios locales y portuarios, existe una preocupación por el costo que tendría el servicio obligatorio de pilotos prácticos durante el tiempo que dure el dragado en el canal de acceso.

Cabe recordar, que el Estado, a través de la Ley 658 de 2001, reguló la actividad marítima y Fluvial de carácter público en áreas marítimas fluviales. Esta misma establece que cuando un buque de bandera nacional o extranjera ingresa a un puerto colombiano, debe ser acompañado de un piloto práctico, quien se encarga de guiar a la embarcación hasta llegar a su zona de amarre para el respectivo cargo o descarga.

En ese sentido, las embarcaciones que lleguen al puerto de Barranquilla deben entrar con un piloto práctico hasta su muelle de destino, incluyendo las dragas que llegan a remover sedimento del canal de acceso al Puerto.

Teniendo en cuenta que la ciudad estaba acostumbrada a tener dragados reactivos que no superaban las dos semanas de duración, el costo de los pilotos prácticos, estimado en aproximadamente \$24 millones por día, no representaría un porcentaje alto dentro del contrato.

No obstante, la preocupación actual, de acuerdo con Asoportuaria, es que el Gobierno prepara un dragado por al menos 250 días, lo que representaría un costo no menor a \$6.500 millones, que equivaldrían a un 28% del total del presupuesto destinado para el dragado del canal navegable barranquillero, estimado en \$23.500 millones para este año.

"EXISTE UN VACÍO". El director Ejecutivo de Asoportuaria, Lucas Ariza Botago, explicó que existe un vacío en la norma que reglamenta el acompañamiento de pilotos prácticos para actividades de dragado.

"Anteriormente se hacían unas compañías que duraban 10 o 15 días, entonces el capitán se acostumbró a conocer el canal suficiente y siempre tenía el piloto al lado (...), hay un tema de interpretación de la ley porque cuando el estaba en el canal navegable apor-
tamente no necesita el piloto práctico, porque no está haciendo ninguna de las maniobras que están reguladas", explicó Ariza.

En conversación con EL HERALDO, el dirigente portuario relató que al tener una draga permanente en la ciudad, más del 28% del contrato se iría pagando a los pilotos prácticos en participación de la compañía que se abrirá para dragar el canal de acceso durante este año.

El contrato se iría pagando a los pilotos prácticos en participación de la compañía que se abrirá para dragar el canal de acceso durante este año.

DERECHO DE PÉRFIDO. El representante a la Cámara por el Atlántico, Cesar Lorduy, envió un derecho de petición a la Dirección General de Marítimo para que informen cuál es la tarifa a tener de los pilotos prácticos que atienden al capitán de un buque para entrar y salir de un determinado puerto, cuando la actividad que se desarrolla es el dragado permanente.

De igual forma, Lorduy pidió en su derecho de petición, que ya fue recibido por la autoridad marítima, que se informe cuáles son las tarifas de un piloto práctico cuando la actividad sea la entrada y salida del buque de un puerto cuando, por disposiciones ambientales, se vea obligado a usar las normas de estándares de sedimentos de los puertos de Colombia, pero además generados de sospechas porque quienes practican las actividades de pilotaje son todos egresados de la armada", aseguró el congresista Lorduy.

de petición a la Dirección General de Marítimo para que informen cuál es la tarifa a tener de los pilotos prácticos que atienden al capitán de un buque para entrar y salir de un determinado puerto, cuando la actividad que se desarrolla es el dragado permanente.

De igual forma, Lorduy pidió en su derecho de petición, que ya fue recibido por la autoridad marítima, que se informe cuáles son las tarifas de un piloto práctico cuando la actividad sea la entrada y salida del buque de un puerto cuando, por disposiciones ambientales, se vea obligado a usar las normas de estándares de sedimentos de los puertos de Colombia, pero además generados de sospechas porque quienes practican las actividades de pilotaje son todos egresados de la armada", aseguró el congresista Lorduy.

"Queremos saber cuáles son las tarifas de los pilotos".

"Hay un vacío jurídico y la autoridad debe reglamentar".

LUCA ARIZA
Director Ejecutivo de Asoportuaria

CEGAR LORDUY
Representante

Cuando un buque de bandera nacional o extranjera ingresa debe estar acompañado de un práctico.

El piloto práctico durante una de las maniobras.

El día 9 de Enero, EL HERALDO en su página 3ª y a seis columnas publica un extenso reportaje al Dr. Lucas Ariza, Director de ASOPORTUARIA y al Dr. Cesar Lorduy sobre el mismo tema y calificando de excesivo el costo de Pilotos Prácticos, pero ajustándolo a \$6.500 millones equivalentes al 28% del valor total del contrato, ahora totalizado en solo de \$23.215 millones y considerando 250 días de dragado permanente. Todo esto sucede sin haber sido publicados, en el SECOP, los anunciados pliegos para el proceso.

Y es aquí donde surgen las dudas de esta inesperada campaña, en la cual dos ilustres dirigentes comunitarios se esfuerzan por hacer notar una "injusta" participación de los Pilotos Prácticos en los costos totales de un proceso del cual NO SON ESTRUCTURADORES. Ya la mentira inútil, comienza a tener visos de utilidad sin dejar de ser una mentira.

Este análisis requiere explicaciones y cuestionamientos, para probar que la verdad dolorosa no ha sido debidamente develada y que nuestros dirigentes, a conciencia o no, están tratando de “ayudar” a los funcionarios encargados de la estructuración del proceso PAF-CORMAGDALENA-O-003-2020 para dragar permanentemente durante 10 meses, en el Puerto Marítimo y Fluvial de Barranquilla.

El Dr. Cesar Lorduy elevó un Derecho de Petición a DIMAR solicitando *“Cuál es la tarifa a favor de los Pilotos Prácticos que ayuden al capitán de un buque para **entrar y salir** de un determinado puerto, cuando la actividad que se desarrolla es un dragado permanente (250 días al año), y la entrada y salida del buque (1.750 veces), es porque obligatoriamente debe cumplir con disposiciones ambientales que lo obligan a usar las zonas de botaderos de sedimentos fijados por las autoridades competentes.”* El Sr. DIMAR dio una respuesta ajustada a la pregunta, conforme a lo establecido en la Resolución 630 de 2012, quedando claro la plena aplicación del *“Artículo 9º. La remuneración contemplada en la presente resolución corresponde al valor de la maniobra efectuada por el Piloto Práctico exclusivamente y no involucra ninguna otra actividad conexa”*. Una cosa es la remuneración del Piloto Práctico y otra diferente es el costo del Servicio de Practicaje que conlleva los servicios de estación de radio, transporte terrestre y servicio de lancha cobrados por la Empresa de Practicaje, los cuales NO están regulados ni controlados por DIMAR y que deben negociarse con cada dragador o deberían haberse negociado con los funcionarios estructuradores para ser incluidos en los presupuestos del proceso.

Los pliegos fueron publicados el día 14 de Enero y serán analizados en otro ensayo, pero es claro que los funcionarios estructuradores no hicieron la debida diligencia para conocer los costos del Servicio de Practicaje. Ojala, conozcan el resto de la normatividad.

El pasado viernes 17, los representantes del dragador Shanghái Dregdging se acercaron a las oficinas de la Unión de Pilotos de Barranquilla e iniciaron conversaciones sobre los costos del Servicio de Practicaje; desconozco las cifras resultantes, pero de seguro que son diferentes a todas las ya publicadas, y debo concluir que este era el paso que debería haberse dado desde el mismo inició de las inquietud; dolorosa verdad... !!

Para quienes conocemos algo de estos procesos vemos, con preocupación, como nuestros distinguidos dirigentes locales adelantaron una loable gestión para disminuir los costos de los dragados de mantenimiento, que comprende varios ítems, pero la iniciaron con un claro “bulling” al cuerpo de Pilotos Prácticos de Barranquilla, afectando la armonía que debe existir entre los tres grandes grupos de usuarios permanentes del Puerto.

¿Quién buscaba beneficiarse con esta campaña basada en una mentira inútil?

Enrique Lequerica Otero
Oficial de Marina

Barranquilla, Enero 19 del 2020