



## COMUNICADO DE PRENSA

26 de Julio de 2021

### Consideraciones frente al proyecto de Ley 295 de 2020 aprobado en Primer Debate

- *El proyecto de Ley 295, como está planteado actualmente, no brinda seguridad jurídica a navieros, Armadores ni operadores marítimos; no acata convenios internacionales derivados de la OMI; afecta los estándares internacionales de seguridad en Cartagena y puede afectar la competitividad en los puertos colombianos. La mezcla entre lo fluvial y lo marítimo, no debería decidirse por estándares de seguridad del primero que en Colombia son menos rigurosos.*
- *El proyecto de Ley 295 tiene 2 artículos con posibilidades de ser inconstitucionales, 9 artículos técnicamente incorrectos, 2 inconvenientes, 9 artículos excluyentes, 5 artículos que plantean imposibles jurídicos, 2 artículos que no presentan claridad en el objetivo que se persigue; además de que existe una desconexión importante entre la Exposición de Motivos y el articulado.*

ANPRA (ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA), ha seguido atentamente las discusiones del Senado sobre el Proyecto de Ley 295 de 2020 aprobado recientemente en la Comisión Sexta en Primer Debate con la promesa de adoptar las propuestas de modificación y poner de acuerdo a los Ministerios de Defensa y Transporte, según lo anunciado por el H.S. Horacio José Serpa, autor y ponente.

Sobre este Proyecto de Ley, ANPRA felicita el trabajo previo al proyecto y la voluntad de todos los actores nacionales en buscar consensos, sin embargo, encuentra puntos que se deben tratar a profundidad y en los que expresa su preocupación:



**ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS  
PRÁCTICOS DE COLOMBIA**

[www.anpracolombia.org](http://www.anpracolombia.org)  
[anpra@yahoo.com.co](mailto:anpra@yahoo.com.co)



1. En el debate, se presentaron las solicitudes realizadas por MinDefensa con cambios, que básicamente buscan evitar mezclar lo marítimo y lo fluvial y reducir la intención de la viceministra de Transporte, Carmen Ligia Valderrama, de sujetar a Dimar al control del Ministerio y de restarle competencias en lo marítimo fluvial. Este aspecto, por fuera del debate, no fue expresado solamente por el Ministerio de Defensa sino por **todos los gremios marítimos** que actúan en Cartagena y en el país.

Solicitamos a los Honorables Congresistas que harán parte de la discusión en Segundo Debate, estar atentos a recuperar lo expresado por varias organizaciones y evaluarlo al lado de lo que los Ministerios proponen en la anunciada conciliación que el Senador Serpa realizará.

2. Desde ANPRA compartimos la necesidad de apoyar el multimodalismo, de mejorar las vías fluviales, de invertir en infraestructura con muelles, obras contra las altas sedimentaciones, terminales, barcazas, facilitar la construcción de empresas y de mejorar las normas ambientales que permitan desarrollar de manera sostenible el transporte fluvial, de garantizar la seguridad para que los ríos y las comunidades ribereñas se desarrollen y avancen. Lamentablemente **este proyecto de Ley NO desarrolla esos objetivos**, al contrario, produce una mezcla entre lo fluvial con unos estándares de seguridad y lo marítimo con estándares distintos que son superiores.

3. El atraso técnico y administrativo de las Inspecciones Fluviales comparado a la fortaleza que muestran las Capitanías de Puerto, son otro factor por considerar. Invitamos a los Senadores para que visiten aquellas jurisdicciones, ciudades y municipios en el que se encuentran presentes ambas organizaciones para que saquen sus propias conclusiones.

4. En el debate, el H.S. Horacio José Serpa expresa, de manera transparente, de donde surge la mezcla que el Ministerio de Transporte pretende crear con este proyecto: *“tiene que ver con el uso de remolcadores, la necesidad de Prácticos y el cobro de muellajes en las instalaciones portuarias, que reducen la competitividad fluvial del país”*. Si se analizara en cifras dicha situación se observará y se concluirá que esos gastos de las empresas fluviales como Trafigura no son los que afectan la competitividad, ni mucho menos los que impiden el multimodalismo, por el contrario,



**ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS  
PRÁCTICOS DE COLOMBIA**

[www.anpracolombia.org](http://www.anpracolombia.org)  
[anpra@yahoo.com.co](mailto:anpra@yahoo.com.co)



hacer que se quiten remolcadores y se permita que Capitanes Fluviales naveguen en zonas dinámicas sin Práctico pone en **grave riesgo** los estándares globales de seguridad marítima, puede generar accidentes e incidentes y con ello ahí sí afectar la competitividad, no para los ríos, sino para el país.

ANPRA invita al Senador Horacio Serpa y a la viceministra Carmen Ligia Valderrama, a recordar que al menos el 95% de las exportaciones e importaciones en Colombia se mueven por mar y en vías fluviomarítimas. Arriesgarse a producir un accidente de repercusión mundial de un barco portacontenedores de 300 m de eslora (largo) con 15.000 contenedores porque un convoy fluvial de 200 m conducido por un capitán regulado por una inspección fluvial que no lo controla y un Viceministerio de Transporte que se enfoca en reducir la seguridad marítima en lugar de aumentarla, **si es arriesgar gravemente al país.**

5. Desde la Asociación solicitamos respuesta de la viceministra de Transporte, a las siguientes preguntas:

- ¿Por qué el Ministerio de Transporte quiere desconocer leyes internacionales que son útiles para la prevención de accidentes e incidentes en el mar?
- ¿Entiende el Ministerio de Transporte las diferencias en la maniobra, navegación, tamaños de los barcos, para querer volver insegura una de las bahías con más tráfico en Colombia en la que un solo accidente tendría repercusiones globales?

El uso del Piloto Práctico es una obligación mundial suscrita en Tratados internacionales y sustentada en nuestra nación con la ley 658/2001, el practicaaje es obligatorio para todas las embarcaciones de bandera nacional y extranjera de más de 200 TRB, que realicen maniobras y navegación de practicaaje. Por lo anterior, el Ministerio de Transporte no tiene la potestad para dejar de exigir piloto práctico en embarcaciones de más de 200 TRB que naveguen por la bahía de Cartagena o en las Dragas de bandera extranjera que aparezcan en el territorio.

6. En cuanto a la exposición de motivos del Proyecto se propone “evitar que se aplique la reglamentación marítima en la navegación y actividades fluviales que usan la vía marítima en Cartagena”. Esa intención le quita los artículos que debería tener el proyecto para ser de todos los ríos de Colombia y el desarrollo del multimodalismo en ellos.



**ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS  
PRÁCTICOS DE COLOMBIA**

[www.anpracolombia.org](http://www.anpracolombia.org)  
[anpra@yahoo.com.co](mailto:anpra@yahoo.com.co)



7. Por último, nos permitimos comunicar que, en una revisión detallada del articulado, encontramos, a parte de las constancias que el H.S Serpa anunció en los futuros acuerdos con el señor ministro de Defensa, que el nuevo artículo 5 propuesto por MinTransporte no debería quitar las facultades de la que gozan Gobernadores y alcaldes sobre el control de tránsito fluvial. Se reitera lo publicado en el mes de octubre de 2020 que, en resumen, muestra los artículos con posibilidad de inconstitucionalidad, los inconvenientes, los que van contra otras leyes que han adoptado tratados internacionales y la observación de que **no se surtieron los procesos de socialización previos con las comunidades que un régimen sancionatorio requiere.**

Por las anteriores razones, manifestamos que el proyecto de Ley 295, como está actualmente, no brinda seguridad jurídica, al no acatar los convenios internacionales, pues afecta los estándares internacionales de seguridad, como también afectaría la competitividad en los puertos colombianos, al saber un naviero que no tienen las garantías necesarias de seguridad para poder navegar en puertos del país.

En ANPRA representamos a los Pilotos Prácticos de Colombia, desde 1993. Los Prácticos son quienes velan por la seguridad de la navegación y la protección de las instalaciones portuarias, la carga, el buque y el medio ambiente marino, en los canales de acceso a los principales puertos de la nación. Estas obligaciones se derivan de Convenios Internacionales adoptados en Colombia y cuyos contenidos y conceptos son universales por la naturaleza de su ámbito de aplicación. Lo que significa que todos los países miembros de la Organización Marítima Internacional que son Estados Ribereños, aplican idénticas normas en su actividad Marítima y Portuaria.

ANPRA pone a disposición su experiencia de 28 años para entablar una conversación técnica y comprometida con la seguridad marítima del país, en donde en conjunto se construya el mejor Proyecto de Ley que contribuya al desarrollo real de la actividad fluvial de Colombia.



**ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS  
PRÁCTICOS DE COLOMBIA**

[www.anpracolombia.org](http://www.anpracolombia.org)  
[anpra@yahoo.com.co](mailto:anpra@yahoo.com.co)