

Bogotá D.C., 23 de junio de 2021

Señores  
**Miembros de Junta Directiva**  
**Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI)**

Señor  
**Bruce Mac Master**  
**Presidente**  
**Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI)**  
Calle 73 No. 8-13, Piso 7 Torre A  
Ciudad

Estimado Señores,

Por medio de la presente, Naviera Central S.A., e Impala Terminals Colombia S.A.S., en calidad de afiliados a la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), nos dirigimos a usted con el fin de expresarle nuestra seria preocupación respecto de la forma y términos en los que fue emitido el comunicado de prensa del pasado 17 de junio de 2021 por la Gerencia de Comunicaciones de la ANDI en relación con el Proyecto de Código de Tránsito Fluvial. Lo anterior, teniendo en cuenta que: 1) el contenido de dicho comunicado no fue consultado con los transportadores fluviales agremiados en la ANDI, y 2) la falta de rigor técnico y la falsedad de las aseveraciones de dicho comunicado que inevitablemente genera un efecto dañino en la opinión pública respecto de la importancia de desarrollar el multimodalismo y el transporte fluvial en Colombia. Adicionalmente, un comunicado de prensa oficial, cuyo contenido es falso, genera serios cuestionamientos sobre la credibilidad de un gremio tan respetado como la ANDI.

Lo primero que debe resaltarse es que es completamente inaceptable bajo cualquier consideración que la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) haya emitido un Comunicado de Prensa sobre un proyecto de Código de Tránsito Fluvial, sin haber consultado la opinión y posición técnica **de las 2 navieras fluviales más grandes que tiene el país**: Naviera Central e Impala Terminals Colombia, las cuales son agremiados activos de la ANDI.

Lo segundo que debe mencionarse es que este tipo de declaraciones realizadas de manera irresponsable por la dirección de la Cámara Marítima y Portuaria, y legitimadas por el comunicado de prensa en cuestión, es una muestra de la ligereza en la revisión del texto propuesto en el proyecto de ley y del desconocimiento respecto de los temas que pretende regular. A continuación, desvirtuamos cada una de las manifestaciones falsas que se hacen en el comunicado de prensa en cuestión:

- A) En su comunicación la Cámara Marítima y Portuaria afirma “*Este proyecto sin embargo se enfoca fundamentalmente en la Bahía de Cartagena, dejando de lado el resto de la conectividad fluvial nacional.*”

Al respecto, lo primero que es importante mencionar es el artículo 1 del proyecto de ley que define el objeto del mismo de la siguiente manera:

“*Artículo 1.- Objeto. La presente Ley tiene por objeto expedir el Código **Nacional** de Tránsito Fluvial, mediante el cual se regula el tránsito fluvial, se determinan las autoridades administrativas, regulatorias y de control operativo, así como el régimen de infracciones, sanciones y los procedimientos de control.*”

En este sentido, el ámbito de aplicación del proyecto de ley abarca todo el territorio nacional, y no únicamente la bahía de Cartagena, como de manera equivocada y maliciosa, pretende presentarlo la Cámara Marítima y Portuaria para restarle legitimidad e importancia al articulado en cuestión, el cual resulta necesario para poder fortalecer el transporte fluvial a nivel nacional.

Adicionalmente, debemos resaltar que el proyecto en todo su articulado (79 artículos) hace referencia a la Bahía de Cartagena únicamente en su artículo 4 al definir vías fluviales como “*vías para la navegación fluvial los ríos, canales, caños, lagunas, lagos, ciénagas, embalses y la bahía de Cartagena, aptas para la navegación con Embarcaciones Fluviales y Artefactos Fluviales.*” Esta definición no es más que una referencia al artículo 4 de la ley 1242 de 2008, Código Nacional Fluvial, el cual se encuentra vigente que define a las vías fluviales como “*vías para la navegación fluvial los ríos, canales, caños, lagunas, lagos, ciénagas, embalses y la bahía de Cartagena, aptas para la navegación con embarcaciones fluviales.*”

Así pues, resulta evidente que la afirmación de la Cámara Marítima y Portuaria desconoce del contenido y vigencia la ley 1242 de 2008, limitándose a hacer juicios de valor respecto del texto propuesto sin siquiera hacer una investigación sumaria de la normatividad vigente aplicable a navegación fluvial en Colombia.

- B) En la comunicación, la Cámara Marítima y Portuaria sostiene que el proyecto de ley “*propone cambios en la institucionalidad del sector, como desconocer la naturaleza marítima la Bahía de Cartagena, por donde sale el 51% de las exportaciones colombianas, conecta a Colombia con 750 puertos en el mundo en 150 países, y en la cual el 90% de los barcos que transitan llevan carga de comercio exterior.*”

Sobre este punto debemos aclarar que la propuesta no incluye modificación alguna a la institucionalidad del sector y tampoco desconoce la naturaleza marítima de la Bahía de Cartagena. Como se explicó, el proyecto puntualiza que la Bahía de Cartagena, aparte de ser una vía marítima, también es una vía fluvial. Es falso y malintencionado afirmar que al reconocer la bahía de Cartagena como una vía fluvial se esté desconociendo que es una vía marítima: las 2 condiciones (marítima y fluvial) coexisten cómo han venido coexistiendo desde hace muchos años. Si no se reconoce la bahía de Cartagena como una vía fluvial los transportadores fluviales no podrían recoger ni entregar carga en dicha bahía pues explícitamente el Código de Comercio establece en su artículo 1767 la siguiente

prohibición: “**ARTÍCULO 1767. PROHIBICIÓN DE NO EMPLEAR EMBARCACIONES FLUVIALES. Las embarcaciones fluviales no podrán emplearse en la navegación marítima.**”

Respecto a los supuestos cambios en la institucionalidad, como se explicará a continuación, no se propone ningún cambio a las facultades ni competencias de las diferentes autoridades por lo cual carece de total fundamento la afirmación citada lo que la hace completamente falsa.

- C) La comunicación de la Cámara Marítima y Portuaria afirma que el proyecto “*elimina la competencia de Dimar (capitanía de puerto) para autorizar maniobras de atraque y zarpe, en la bahía de Cartagena.*”

Al respecto, es esencial aclarar que el texto propuesto en el artículo 6 del proyecto de ley concuerdan exactamente lo que ya está establecido y vigente en artículo 11 de la ley 1242 de 2008 que dispone:

<b>Ley 1242 de 2008</b>	<b>Proyecto de Ley</b>
<p><b>ARTÍCULO 11.</b> &lt;Artículo modificado por el artículo <u>113</u> del Decreto Ley 2106 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:&gt; La autoridad fluvial nacional es ejercida por el Ministerio de Transporte, quien define, orienta, vigila e inspecciona la ejecución de políticas en el ámbito nacional de toda la materia relacionada con la navegación fluvial y las actividades portuarias fluviales. El Ministerio de Transporte y las entidades del Sector Transporte promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en el presente código.</p> <p>Corresponde a la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa ejercer su potestad legal y reglamentaria sobre las naves y artefactos navales marítimos tanto nacionales como extranjeras que realicen tránsito en vías fluviales. Así mismo, le corresponde expedir el documento de cumplimiento a las instalaciones portuarias ubicadas en áreas fluviales que reciban tráfico internacional marítimo que hayan acatado los requisitos y requerimientos del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> La vigilancia y control que realiza el Ministerio de Transporte a través de las inspecciones fluviales se refiere al control de la navegación, las condiciones técnicas y de seguridad de las embarcaciones y aptitud de la tripulación, con el apoyo de la Policía Nacional o quien haga sus veces.</p>	<p><b>Artículo 6.-</b> Autoridades de Tránsito fluvial. Serán autoridades de tránsito, vigilancia, inspección y control fluvial en sus respectivas jurisdicciones las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ministerio de Transporte a través de sus Inspecciones Fluviales</li> <li>2. La Dirección General Marítima – DIMAR</li> </ol> <p><b>Parágrafo 1. Sin perjuicio de las atribuciones que corresponden al Ministerio de Transporte y a sus Inspecciones Fluviales según la ley, la Dirección General Marítima - DIMAR del Ministerio de Defensa Nacional ejercerá el control del tránsito fluvial, en los últimos 27 kilómetros del río Magdalena y en la bahía de Cartagena, con sujeción a la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte.</b></p> <p><b>Artículo 10.-</b> Dirección General Marítima – DIMAR. Sin perjuicio de las atribuciones que corresponden al Ministerio de Transporte y a sus Inspecciones Fluviales, a la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, le corresponde en su jurisdicción adelantar las investigaciones derivadas por presuntas infracciones a las normas de tránsito fluvial, independiente de la bandera o tráfico en las que se realice, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984 y demás normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan. La Dirección General</p>

Sin perjuicio de las atribuciones que corresponden al Ministerio de Transporte y a sus Inspecciones Fluviales según la ley, la Dirección General Marítima DIMAR del Ministerio de Defensa Nacional y la Armada Nacional ejercerán el control del tránsito fluvial, en los últimos 27 kilómetros del río Magdalena y en la bahía de Cartagena.

**PARÁGRAFO 2o.** La inspección fluvial de una jurisdicción o quien haga sus veces conocerá también de aquellas vías fluviales contenidas en la misma cuenca hidrográfica donde no exista inspección fluvial.

**PARÁGRAFO 3o.** Todas las autoridades civiles, militares y policiales existentes en el territorio de la jurisdicción de la autoridad fluvial, o de quien haga sus veces, a requerimiento de estas, les prestarán el apoyo que fueren necesarios, para el cumplimiento de sus funciones. Igualmente, los demás empleados oficiales que ejerzan funciones en los puertos fluviales, deberán colaborar con la autoridad fluvial.

Marítima DIMAR adelantará las investigaciones correspondientes, con sujeción a la reglamentación fluvial expedida por el Ministerio de Transporte para dichos efectos. La Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, tendrá jurisdicción de lo establecido en el presente artículo en los siguientes ríos:

1) Río Magdalena: Desde la desembocadura en Bocas de Ceniza hasta 27 kilómetros aguas arriba.

2) Río Guainía o Río Negro: Desde el raudal Venado en el Alto Guainía hasta la Piedra del Cocuy en el Río Negro.

3) Río Amazonas: Desde la Boca Quebrada San Antonio hasta la Boca Atacuarí.

4) Río Orinoco: Desde Puerto Carreño hasta la desembocadura del río Guasacabi en el Atabapo.

5) Río Meta: Desde Puerto Carreño hasta la desembocadura del Caño de la Virgen cerca a la Isla Manatí.

6) Río Arauca: Desde Montañita hasta la desembocadura del Brazo Bayonero siguiendo el límite con Venezuela.

7) Río Putumayo: Desde los límites con Brasil hasta Puerto Asís, siguiendo el límite con Perú y Ecuador.

8) Río Vaupés: Desde Mitú hasta los límites con Brasil.

9) Ríos Sinú, Atrato, Patía y Mira: Desde un (1) kilómetro antes de la iniciación de sus deltas incluyendo sus desembocaduras en el mar.

10) Canal del Dique: En el trayecto que une sus desembocaduras en la Bahía de Cartagena hasta la desembocadura en la Bahía de Barbacoas.

Así mismo, ejerce control al tránsito fluvial internacional en coordinación con la Armada Nacional y otorgará la habilitación y el permiso de operación a las empresas nacionales y extranjeras que presten servicio público de transporte fluvial, con destino o procedentes de puertos extranjeros.

	<p>Parágrafo 1. El Ministerio de Defensa podrá modificar la respectiva jurisdicción.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Dirección General Marítima - Dimar, reglamentará la autorización para las empresas nacionales habilitadas ante el Ministerio de Transporte que eventualmente pretendan realizar tránsito internacional, así como los procedimientos armonizados y coordinados para la debida implementación de la misma.</p> <p>Parágrafo 3. Las embarcaciones y artefactos fluviales registrados y autorizados por el Ministerio de Transporte podrán efectuar tránsito y cabotaje por la <u>bahía de Cartagena para el arribo y zarpe en todas las terminales o instalaciones portuarias autorizadas por las entidades concedentes</u>. Estas embarcaciones y artefactos fluviales, no podrán efectuar operaciones marítimas por fuera de las instalaciones portuarias dentro de la misma bahía, ni apoyar a embarcaciones marítimas, sin las autorizaciones respectivas.</p> <p>Parágrafo 4. El Ministerio de Transporte reglamentará que todas las instalaciones portuarias ubicadas en <u>Vías Fluviales, incluida la bahía de Cartagena</u>, incorporen un capítulo de operaciones fluviales dentro de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operaciones el cual deberá ser revisado y aprobado por este Ministerio. El Ministerio de Transporte solicitará las correcciones y ajustes pertinentes para garantizar el acceso al servicio público portuario a las embarcaciones fluviales bajo estudios técnicos de maniobrabilidad y garantizando condiciones competitivas para el desarrollo de la navegación Fluvial.</p>
--	--

Cómo queda en evidencia no hay ningún cambio normativo que desconozca las funciones de DIMAR. Así pues, no es posible sostener que el texto propuesto desconozca las competencias y las funciones de DIMAR, cuando cualquier persona que conozca, o al menos investigue, la regulación vigente, sabría que respecto de la navegación fluvial las funciones de la autoridad marítima se limitan específicamente al control de tránsito y no a la expedición de regulación respecto de la actividad fluvial.

- D) Por último, respecto de la posición de la Cámara Marítima y Portuaria al manifestar que “*los puertos que se encuentren ubicados en las vías fluviales, de acuerdo con el proyecto, deberían permitir la operación de embarcaciones fluviales sin cumplir con las normas y reglamentaciones de las embarcaciones marítimas impactando estándares de seguridad y la normativa marítima internacional adoptada por Colombia*” debemos reiterar que este tipo de afirmaciones denotan un claro desconocimiento y descontextualización malintencionada de la Cámara Marítima y Portuaria respecto del tema que el proyecto de ley pretende regular.

Lo primero que se debe aclarar es que el proyecto de ley lo que pretende es que se regule específicamente y con rigor técnico las operaciones portuarias de los sistemas de transporte fluvial. Dice así el proyecto: **“Artículo 73- Puertos y terminales fluviales. Las actividades dentro de los puertos y terminales fluviales, serán reglamentadas por el Ministerio de Transporte. Adicionalmente, el Ministerio de Transporte revisará y aprobará los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operaciones de puertos marítimos ubicados en Vías Fluviales.”**

Es malintencionado y dañino decirle a la opinión pública que los navieros fluviales van o quieren operar “*sin cumplir con las normas y reglamentaciones de las embarcaciones marítimas impactando estándares de seguridad*” cuando precisamente lo que quiere el proyecto de ley en cuestión es que se regule con rigor técnico las operaciones de las embarcaciones fluviales en los puertos del país. Lo que no puede seguir sucediendo es que a las embarcaciones fluviales le apliquen condiciones operativas de embarcaciones marítimas pues al ser equipos y sistemas de navegación de naturaleza distinta, como lo reconoce el máximo referente técnico internacional de reglas de navegación marítima y fluvial, (PIANC), eso sí generaría un riesgo para la seguridad de las operaciones.

Al respecto, la Asociación Mundial para la Infraestructura del Transporte Acuático – PIANC (en inglés: Permanent International Association of Navigation Congresses -PIANC), cuyo objetivo es promover el desarrollo en la construcción, conservación y explotación de las vías navegables interiores y marítimas, zonas costeras y puertos a nivel mundial, publicó las Guías PIANC 141 – Guías para el diseño de canales en vías navegables interiores por las claras diferencias que tiene este tipo de actividad y la navegación marítima: **“Una de las motivaciones para la publicación de PIANC InCom WG 141 es la falta de guías para el diseño de canales navegables interiores aceptadas internacionalmente en contraste con las regulaciones para buques marítimos. Por ello, es necesario las expediciones de nuevas y adecuadas guías, especialmente en un mínimo horizontal de los canales navegables (...)**” (PIANC 141, Pg. 11, 2019)

Así las cosas, PIANC concluye en sus Guías 141 que la navegación fluvial es cuatro veces más segura que la navegación marítima debido a lo siguiente:

**“la navegación de embarcaciones de navegación interior es intrínsecamente menos peligrosa en comparación con los buques de navegación marítima** debido a las velocidades más bajas y su menor masa, por lo tanto su energía cinética es mucho menor que la de los buques de navegación marítima Si se toma como ejemplo una velocidad típica de un buque marítimo de 12 nudos (aproximadamente 22 km/h, utilizada en PIANC MarCom WG 121 con respecto de los diseños para

los canales de acceso a puertos 2014 se define el umbral para tener en cuenta un ancho adicional por la velocidad, en comparación con los 13 km/h de tránsito de las embarcaciones fluviales, lo que equivale a la velocidad mínima del buque en el río Rin que debe ser alcanzable para cumplir con los requisitos para su autorización, y suponiendo que la masa de los buques marítimos es 10 veces mayor que la de los remolcadores más grandes, se termina con un factor de ca. 29 entre la energía cinética y por lo tanto **el daño potencial de los buques marítimos es cuatro veces mayor a las de las embarcaciones fluviales.** Adicionalmente, **los tiempos de reacción de los buques marítimos más grandes es por lo menos 6 veces más lenta que la de los equipos fluviales.** Esto se traduce en que **el daño potencial es mucho menor para las embarcaciones fluviales y que su capacidad para evitar dichos daños es mayor teniendo en cuenta que tienen mejor maniobrabilidad.** Por lo tanto, **los estándares para buques marítimos como se describen en PIANC MarCom WG 121 deberían ser más altos que para navegación interior.**” (PIANC 141, Pg. 18, 2019)

Adicionalmente, PIANC reconoce que las normas de diseño para buques de navegación marítima no deben ser aplicados para embarcaciones fluviales teniendo en cuenta que:

**“A diferencia de buques de navegación marítima, el tráfico con embarcaciones interiores es generalmente menos peligroso. Por ejemplo las colisiones con las protecciones de taludes son más o menos normal en el tránsito por canales interiores. Una razón es que los buques de navegación marítima tienen menos potencia en relación con el desplazamiento y en consecuencia tienen menos capacidad de reacción que las embarcaciones de navegación interior pero navegan con mayor velocidad lo que obliga a establecer altos estándares de seguridad. Por lo tanto, las normas de diseño para buques de navegación marítima como las del PIAN MarCom WG 121 (Guías de diseño de canales de acceso a puertos 2014 generalmente no se aplican a embarcaciones de navegación interior.”** (PIANC 141, Pg. 11, 2019)

Así las cosas, la máxima autoridad internacional en navegación marítima y fluvial concluye que la navegación fluvial es más segura que la marítima por lo cual los estándares y requisitos exigidos para este tipo de equipos no deberían ser los mismos a los exigidos para operaciones con equipos marítimos.

Entre otros, uno de los miembros activos de PIANC en representación de Colombia es la Dirección General Marítima – DIMAR y las guías PIANC 141 fueron acogidas por la DIMAR por medio de la Resolución 882 de 2009, artículo 1.

En cuanto al alcance de los mencionados tratados internacionales es preciso mencionar que estos son aplicables, en cuanto a la materia que regulan, a la navegación de buques interoceánicos y la navegación marítima internacional, por lo cual no es acertado decir que los mismos se desconocen con lo que se pretende regular en el código pues su ámbito de aplicación no tiene nada que ver con la navegación fluvial.

En los términos anteriores nos pronunciamos sobre cada una de las imprecisiones y falsedades contenidas en la comunicación emitida por la Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI. No sin antes reiterar que este tipo de

declaraciones irresponsables genera un efecto dañino en la opinión pública frente al desarrollo del transporte fluvial y multimodal en Colombia.

Agradecemos la atención prestada y respetuosamente solicitamos que se rectifique el comunicado de prensa expedido desmintiendo todas las falsedades técnicas y jurídicas manifestadas en él para no hacer entrar en error de juicio a la opinión pública. Adicionalmente agradecemos su colaboración para evitar que comunicados tan desafortunados como el mencionado sean emitidos por una de las Cámaras de un gremio tan prestigioso y respetado como la ANDI.

Cordialmente,



Pablo Gutiérrez Londoño  
**NAVIERA CENTRAL S.A.**



Carlos Forero Jiménez  
**IMPALA TERMINALS COLOMBIA S.A.S.**