



LA ASOCIACIÓN
COLOMBIANA DE
DERECHO MARÍTIMO
PRESENTA
NEWSLETTER MARÍTIMO
Y PORTUARIO

BOLETÍN INFORMATIVO

*Primera edición
Junio 2020*

WWW.ACOLDEMAR.ORG

03

NOTA DE BIENVENIDA

por Junta Directiva ACOLODEMAR

04

Artículo

**IMPACTOS DEL COVID-19 EN EL
SECTOR PORTUARIO
COLOMBIANO**

por Elizabeth Salas

07

Artículo

**CONVENIOS INTERNACIONALES
MARÍTIMOS O LEYES
NACIONALES PARA EL SECTOR
EN COLOMBIA: ¿UN FALSO
DILEMA?**

por Javier Franco

10

NORMATIVIDAD

Normatividad colombiana del sector marítimo y portuario expedida a raíz de la emergencia sanitaria ocasionada por el COVID-19

APRECIADOS ASOCIADOS DE ACOLDEMAR Y AMIGOS DE LA COMUNIDAD MARÍTIMA:

Nos sentimos muy complacidos en compartir con ustedes la primera edición del Boletín Informativo Acoldemar, el cual hemos diseñado con la finalidad de crear un espacio de permanente comunicación y divulgación de novedades legislativas y jurisprudenciales sobre los temas de nuestra Asociación, artículos de interés, proyectos de legislación en curso, y en general, reflexiones sobre el quehacer marítimo.

En esta oportunidad, y gracias a los esfuerzos conjuntos de la junta directiva de la Asociación, nos pareció especialmente relevante dar a conocer las novedades normativas aplicables a las actividades marítimas y portuarias adoptadas recientemente por nuestras autoridades con ocasión de la situación causada por el Covid-19.

Para futuras ocasiones, estamos seguros de que el Boletín Informativo Acoldemar se irá nutriendo de la colaboración de todos los miembros de ACOLDEMAR y amigos de la Comunidad Marítima, a quienes invitamos desde ya a enviarnos sus ideas, aportes y contribuciones. Por supuesto, cada edición del Boletín Informativo también incluirá información sobre próximos eventos, al igual que otras noticias de la Asociación.

Aprovechamos también para dar la bienvenida a todos los nuevos asociados de ACOLDEMAR, y agradecemos a todos sus votos de confianza en la gestión desarrollada hasta la fecha.

Finalmente, somos conscientes que el Boletín Informativo renace en un contexto atípico. Sin embargo, esperamos que esta iniciativa promueva no solo el interés de nuestra comunidad, sino también un mensaje de ánimo y positivismo entre nuestros asociados. El Boletín, efectivamente, es muestra de que la Asociación sigue y seguirá avanzando en beneficio de todos a pesar de las circunstancias.

ACOLDEMAR – JUNTA DIRECTIVA

Artículo

IMPACTOS DEL COVID-19 EN EL SECTOR PORTUARIO COLOMBIANO

Varios expertos coinciden en que el Covid-19 ocurre en un entorno muy complejo para la industria marítima que no se ha recuperado completamente de crisis anteriores. Al exceso de oferta de buques, la guerra comercial entre China y Estados Unidos, la caída de los precios del petróleo y otros bienes primarios, el proceso de implementación de la regulación IMO 2020 y las nuevas tecnologías en desarrollo aplicables a la construcción de buques, por citar algunos, se suma esta emergencia sanitaria mundial que ha cambiado las expectativas económicas y comerciales de 2020.

Sin embargo, el flujo del comercio marítimo mundial no se ha detenido, o al menos no ha sufrido una reducción tan dramática como otros sectores de la economía mundial. Desde el inicio de la crisis del Covid-19, las agencias especializadas de Naciones Unidas han venido emitiendo recomendaciones para gobiernos y autoridades nacionales con el objeto de apoyar la facilitación del comercio marítimo, mantener la continuidad de la cadena de suministro global, especialmente el flujo de mercancías esenciales, el compromiso de mantener abiertos los puertos, el de colaborar y compartir las mejores prácticas y protocolos de seguridad, instrucciones para el uso seguro y efectivo de equipos de protección personal, así como el marco de protocolos para garantizar el cambio de la tripulación de los buques y los viajes seguros.

En línea con estas recomendaciones, las autoridades del sector, Ministerio de Transporte, Supertransporte, DIMAR, DIAN y ANI han expedido normativas específicas para esta situación de contingencia, con miras a garantizar la prestación del servicio de transporte fluvial y marítimo de pasajeros en el territorio nacional, necesario para prevenir, mitigar y atender la emergencia sanitaria, así como para garantizar el transporte de carga, el almacenamiento y la logística para la carga de importación y exportación. Dado que los puertos juegan un rol primordial en las cadenas de suministro, conviene hacer algunas reflexiones sobre la situación actual del sector (1), así como los riesgos a los que se ve enfrentado y cómo se podrían mitigar (2).

1. La situación actual de los puertos

De acuerdo con las estadísticas de tráfico portuario de Supertransporte del primer trimestre de 2020, las zonas portuarias movilizaron 44,8 millones de toneladas, registrando una variación negativa del 3.8%, con relación al mismo

periodo del año 2019. La región Caribe movilizó 40,1 millones de toneladas, con una participación del 89,6%; la región Pacífico movilizó 4,3 millones de toneladas, con una variación negativa del 28,9% respecto al mismo período del año anterior y representó una participación del 9,7% del volumen total de la carga movilizada vía marítima. Habrá que esperar los resultados del segundo trimestre de 2020 para continuar evaluando el impacto de la pandemia en el volumen del comercio exterior que genera nuestro país.

Las instalaciones portuarias se encuentran operativas y están aplicando las medidas de prevención y control, así como los protocolos de bioseguridad establecidos por el Ministerio de Salud, DIMAR y Supertransporte. Los incidentes han sido menores y no han afectado en mayor grado la operación de los puertos. Se está, sin embargo, a la espera de que el Comité Nacional de Sanidad Portuaria expida el Protocolo de Bioseguridad para los puertos, que fue anunciado desde finales de abril.

Además de la disminución del tráfico portuario, se han presentado otra serie de dificultades en la cadena logística, dentro de las que vale la pena destacar el represamiento y los sobrecostos por almacenamiento, la desconfianza y percepción de inseguridad para el tránsito por los corredores viales, la desarticulación de medidas con entes territoriales, las penalidades por demoras en la devolución de contenedores vacíos y los bloqueos de carreteras por comunidades. Estos asuntos son objeto de examen por Supertransporte a través de líneas de acción articuladas con el Centro de Logística y Transporte, creado en el marco de la emergencia económica para asesorar en temas de transporte y logística, adoptar las decisiones pertinentes y coordinar la ejecución de las actividades de las entidades del sector transporte y de estas con los demás sectores de la economía nacional.

2. Qué le espera al sector portuario y cómo podemos mitigar los riesgos

La crisis originada por el Covid-19, sumada a la incertidumbre de cuándo terminará, no hace posible predecir la totalidad de los riesgos, aunque es un hecho que nos encontramos ante una nueva realidad del mercado y de la forma tradicional de hacer los negocios.

Los riesgos hasta ahora identificables para el sector portuario son claramente los operativos, los comerciales, los exógenos y en especial los financieros dado su impacto en los contratos de concesión, como son la disponibilidad y costo del fondeo, los cambios en las variables macroeconómicas (por ejemplo, tasa de

interés, tasa de cambio, índice de inflación, tasa interna de retorno), los mayores costos incurridos para controlar y evitar la propagación del contagio y las inversiones no previstas.

Teniendo en cuenta que en el actual esquema de concesiones, los riesgos anteriormente mencionados están todos a cargo de los concesionarios y dado que la situación excepcional del Covid-19 merece también soluciones excepcionales, como en efecto han sido todas aquellas que el Gobierno Nacional ha venido implementando en otros sectores fuertemente golpeados por la crisis, considero que esta es la oportunidad para que los actores públicos y privados del sector portuario inicien una discusión responsable y sostenible de corto y mediano plazo, que tenga por objeto la renegociación de las condiciones actuales y redistribución de los riesgos de los contratos de concesión, para tener un horizonte positivo y tranquilizador donde los concesionarios no queden asfixiados con las estipulaciones actuales, con escasa capacidad tanto para cumplir sus obligaciones contractuales como para adelantar nuevas inversiones que redunden en beneficio del comercio exterior colombiano.

En el mismo sentido, será prioritario la modificación de las reglas de concesión que faciliten la inversión privada y que estimulen y apoyen el desarrollo de infraestructura prioritaria para mejorar la conectividad, tanto nacional como regional.

Finalmente, la adaptación a esta nueva normalidad y la respuesta a los cambios que se han venido dando en las estructuras logísticas tradicionales y en las cadenas de suministro, impone otro gran reto a nuestros puertos, donde la revisión y reevaluación de objetivos estratégicos y de procesos logísticos, acompañados de estrategias fundamentadas en la innovación y en la tecnología, jugarán un papel determinante en la nueva era post-pandemia.



Elizabeth Salas
Presidente AcoldeMAR

Artículo**CONVENIOS INTERNACIONALES MARÍTIMOS O LEYES NACIONALES PARA EL SECTOR EN COLOMBIA: ¿UN FALSO DILEMA?**

Con ocasión de la pandemia todos hemos estado muy ocupados tratando de entender el virus y de lidiar con la complejidad que esta ha traído a nuestra sociedad. En particular, además de las nuevas necesidades puntuales que hemos tenido que atender para proteger nuestra salud, los abogados nos hemos visto obligados a realizar un seguimiento detallado de las muy variadas normas expedidas con ocasión de la emergencia.

El sector marítimo no ha sido la excepción a esta tendencia. Afortunadamente puede decirse que DIMAR ha hecho un trabajo organizado y medido expidiendo la normativa (originalmente circulares y finalmente resoluciones) necesaria para hacer frente a asuntos de mucha trascendencia y sensibilidad en el sector como, entre otros, la cuarentena de buques, las medidas a adoptar por los capitanes de puerto frente a la crisis, el manejo de las tripulaciones.

Estos hechos han acaparado la atención de todos en el ecosistema marítimo local. Es lo normal. Llevábamos rato en que como sociedad no hacíamos frente a un reto tan importante, ni a uno que tuviera tan profundos efectos en el tejido social y económico del país.

Todo ello ha hecho que asuntos de gran importancia para el desarrollo normativo del sector marítimo en Colombia hayan quedado por el momento en un segundo plano. Las discusiones de proyectos normativos (o anteproyectos) tan significativos como el de gente de mar, el de abanderamiento de naves o el del Código Marítimo han tenido que aguardar a la espera de una eventual normalización de las circunstancias.

Creemos sin embargo que es importante no claudicar en los esfuerzos que han permitido avanzar en las discusiones de estos y otros proyectos de trascendencia normativa para el sector. No son perfectos, sin duda, y quizá todavía requieren (unos más que otros) ajustes importantes, sin embargo, son iniciativas cuya discusión resulta absolutamente necesaria en un país en el que una inmensa cantidad de normas del sector se encuentran desactualizadas y no responden a la realidad de las actividades marítimas tal y como son ejecutadas en la actualidad.

A propósito del renacer de estas discusiones, valdría la pena entonces además abordar un punto que a mi juicio merece una importancia particular. Creemos que en la pre-pandemia de alguna manera se generó el debate que planteaba la disyuntiva entre la ratificación de convenios internacionales versus la adopción de normas locales (a propósito de la existencia de proyectos normativos domésticos en la materia). Es decir, se cuestionaba si era procedente hacer ambas cosas o si, por el contrario, era suficiente una o la otra

A mi juicio, hay que decir claramente que es muy deseable que Colombia pueda ratificar varios de los convenios internacionales que son actualmente de amplio uso en el sector a nivel internacional. Creo que en eso la gran mayoría de abogados maritimistas nos pondríamos de acuerdo sin mayor dificultad. Estamos en mora. Por simplemente citar algunos de los que a nivel internacional tienen mayor trascendencia en la actualidad se podrían traer a colación, entre otros, el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, el Convenio de Atenas Relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar y alguno (o varios) de los convenios que existen sobre contrato de transporte, como por ejemplo, las Reglas de La Haya - Visby. Mas aún, quizás es la oportunidad de revisar si es posible tomar la iniciativa de ratificar también algunos convenios o instrumentos que no obstante aun están en su proceso evolutivo a escala internacional se perfilan como críticos para enfrentar las nuevas necesidades del sector, como es el caso de las Reglas de Rotterdam (que, dicho sea de paso, aunque sugerí en el pasado su ratificación por ser más completas y, en mi opinión, benéficas para los países en desarrollo [1], soy consciente de que aún estamos a la espera de ver qué sucederá con ellas y por esto he considerado desapasionadamente que lo más sensato hoy en día quizás es optar por una solución normativa intermedia a nivel local que permita tener implementado el esquema de las Reglas de La Haya - Visby sin modificaciones garantizando la existencia de un mecanismo que asegure desde ahora la posibilidad de hacer aplicables en el futuro las Reglas de Rotterdam una vez estas entren en vigor a nivel internacional) o el Protocolo Relativo al Fondo Complementario en materia de contaminación por hidrocarburos.

Lo cierto es que con independencia de lo que suceda con los convenios (que reitero, esperamos en muchos casos su urgente ratificación) no es menos cierto que se van a requerir en múltiples asuntos disposiciones locales que den alcance a los parámetros de los convenios a nivel doméstico.

[1] Ver por todos. Franco, J. (2010). Colombian law on carriage of goods by sea: Current regulation and some perspectives towards an eventual ratification of the Rotterdam Rules. *Journal of International Maritime Law*, (16), 476-484.

Es por esto precisamente que varios países con legislaciones recientes en la materia han optado por tener en cualquier caso normas o disposiciones locales que de alguna manera den alcance y coherencia sistémica a nivel local a lo dispuesto por los convenios internacionales ratificados por dichos países. Es el caso, por ejemplo, de España con su Ley de Navegación Marítima y el de Bélgica con su recientemente adoptado Código Marítimo.

Habrá que ver entonces qué pasa con los proyectos que tenemos en Colombia. Sin embargo, considero que acertadamente podríamos aprovechar este alto en el camino generado por la pandemia para revisar los textos propuestos, discutirlos, mejorarlos y eventualmente adoptar aquello que entre todos pueda ser construido como un resultado armónico y coherente con nuestra realidad actual, todo con miras a gestar un entorno normativo que contribuya significativamente al propósito colectivo de facilitar la vida de los actores del sector en la era por venir de la post-pandemia.



Javier Franco
Vice-presidente Acoldeamar

NORMATIVIDAD

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Decreto 569 del 2020

Por la cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.

El Decreto autorizó a los puertos tanto de servicio privado como público para atender las operaciones de carga que tengan como propósito garantizar el abastecimiento de bienes de primera necesidad a las poblaciones que se encuentren dentro del área de la zona portuaria correspondiente, independientemente del tipo de carga autorizada.



MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL

Resolución No. 0000904 del 11 de junio de 2020

Por medio de la cual se adopta el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo del coronavirus COVID-19 en el sector portuario exclusivamente para transporte de carga.



SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

Circular No. 03 del 04 de febrero de 2020

Se imparten lineamientos y acciones preventivas que deben adoptar las sociedades portuarias marítimas y sociedades portuarias fluviales con vocación marítima frente a las infecciones por coronavirus COVID-19.

+info



DIAN

Resolución No. 000036 del 23 de abril de 2020

Por la cual se adoptan medidas aduaneras transitorias dentro del Estado de Emergencia Sanitaria de conformidad con el Resolución No. 385 de 2020 del Ministerio de Salud y Protección Social y se modifica la Resolución 30 de 2020.

+info



ANI

Resolución No. 20201000004985 del 13 de abril de 2020

se establecen medidas transitorias respecto de los trámites que se adelantan en la Agencia Nacional de Infraestructura y se adoptan otras medidas administrativas por motivos de salud pública.

+info



Circular No. 05 del 29 de abril de 2020

Se expiden instrucciones para las Sociedades Portuarias Marítimas, Sociedades Portuarias Fluviales con vocación Marítima, Operadores Portuarios, empresas de transporte marítimo y fluvial, para el uso de los dispositivos de autenticación biométrica, en concordancia con las directrices emitidas por el Ministerio de Salud en el marco de la emergencia sanitaria.

+info



DIMAR

Resolución No. 0156-2020 del 10 de abril de 2020

Se establecieron medidas especiales para el ejercicio y control de las *actividades marítimas* en el marco de la emergencia sanitaria declarada por el Gobierno Nacional por el COVID-19.

+info 

Circular CR-20200059 del 09 de abril de 2020

Por la cual se emiten recomendaciones situación virus COVID-19 en *operaciones marítimas*. Para armadores, capitanes y tripulaciones de Buques, agentes marítimos, pilotos prácticos, inspectores DIMAR y demás autoridades.

+info 

Resolución No. 0140-2020 del 02 de abril de 2020

Por la cual se suspenden términos en algunas actuaciones administrativas y jurisdiccionales a cargo de la Dirección General Marítima con ocasión a la declaratoria de emergencia sanitaria y se dictan otras disposiciones.

+info 

Documento Guía del 16 de junio de 2020

Por el cual se informan algunas *prescripciones internacionales* de la Organización Mundial de la Salud (OMS), la OMI, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Organización Mundial del Comercio (OMC).

+info 

Circular CR-20200055 del 02 de abril de 2020

Por el cual se informan medidas de *facilitación para los pilotos prácticos* ante las medidas preventivas del virus COVID-19.

+info 



DIMAR

Resolución No. 0113-2020 del 18 de marzo de 2020

Por medio del cual se adiciona el Título 2 a la Parte 3 del REMAC 8 “Disposiciones Especiales y Transitorias”, en el sentido de *autorizar a los Capitanes de Puerto a designar zonas de fondeo de cuarentena dentro de su jurisdicción como medida de emergencia con el fin de prevenir y evitar la propagación del COVID-19 y por el tiempo que dure la crisis.*



Resolución No. 0112-2020 del 18 de marzo de 2020

Por la cual se suspenden términos en investigaciones jurisdiccionales y administrativas a cargo de la Dirección General Marítima con ocasión a la declaratoria de emergencia sanitaria.



Circular No. CR-20200044 del 24 de marzo de 2020

Por la cual se emiten *medidas de prevención en la atención presencial por COVID-19. Para comunidad marítima – usuarios / ciudadanos Dimar.*



Circular No. CR-20200014 del 13 de febrero de 2020

Por la cual se informan *medidas Adicionales coronavirus COVID-19, para Capitanes de puertos marítimos.*





ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE DERECHO MARÍTIMO

CONTACTENOS

*Dirección: Carrera 12 No. 93-78 Of. 303
PBX: (+57) (1) 623 23 36
Bogotá D.C. - Colombia*

WWW.ACOLDEMAR.ORG