

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	1/02/2017
		Página	1 de 1

INSTRUCTIVO: el siguiente formato es para ser registrado en este, el Documento Consolidado de PAT Colectivo que da evidencia del ejercicio investigativo desarrollado por el colectivo (docentes y estudiantes) del nivel de formación (semestre o año). En esta consideración el documento consolidado de PAT Colectivo, debe contener:

Portada

1. Ficha de Identificación

Facultad: CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES		Colectivo Docente	Asignatura
Programa: DERECHO			
Semestre: Quinto semestre	Periodo académico: 2p - 2019	1. Alexander Caicedo 2. Jorge Mejía 3. Luis Jiménez 4. Rodolfo Pérez 5. Ana María Ortega 6. Carlos Cardona	1. Derecho civil familia 2. Derecho administrativo colombiano 3. Derecho internacional 4. Teoría general del proceso 5. Derecho marítimo 6. Derecho laboral II
Docente Orientador del seminario			
Ana María Ortega Gómez			
Título del PAT Colectivo			
¿Cuáles son las incidencias de las concesiones portuarias en el tráfico marítimo colombiano?			
Núcleo Problémico			
Los temas relacionados con el Pat Colectivo que elaboraran los estudiantes de quinto semestre durante el segundo periodo académico de 2019 con respecto a las Incidencias de las Concesiones Portuarias en el Tráfico Marítimo Colombiano son: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Incidencias de la concesión a cormagdalena respecto al dragado del rio 			

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

- incidencias generadas por las condiciones de navegación en los canales de acceso a las concesiones portuarias
- incidencias en las concesiones costeras – portuarias en el tráfico marítimo colombiano

Línea de Investigación

Relaciones jurídicas privadas y globalización

2. Informe del Proyecto Académico de Trabajo Colectivo (PAT Colectivo)

Descripción del Problema

Debido a la temporada de sequía que se ha registrado en el último año, y la gran variedad de profundidades que se presentan en Boca de Cenizas hacia el canal de acceso al puerto de la ciudad, la Dirección general marítima (Dimar), en el pasado mes de marzo mediante el análisis de los planos batimétricos del sector, relevó que las condiciones para las condiciones de navegación de embarcaciones desmejoraron.

En ese sentido, la Dimar anunció en aquel momento que el calado autorizado para el ingreso de embarcaciones con eslora de 180 a 200 metros será de 8,5 metros, con restricción de luz día.

En cuanto a los buques con eslora de hasta 200 metros el calado autorizado será 8,4 metros sin restricciones. Por último, el calado autorizado para embarcaciones menores a 180 metros es de 8,7 metros con restricción de luz día. (Patiño, Eduardo, 2019)

Sin embargo, De acuerdo a los planos batimétricos del canal de acceso analizados el día 27 de agosto de 2019 por la Dimar, a través de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, se determinó que las condiciones han cambiado y se autorizan los siguientes calados de buques para el ingreso al canal:

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

BUQUES (Mts)	ESLORA (Mts)	CALADO HASTA	CONDICION OPERACION	OBSERVACIONES
180 HASTA 200	8.1		LUZ DIA	1 PIE DE ASIENTO POSITIVO CONDICIONES ATMOSFERICAS FAVORABLES
MENORES A 179.9	8.1		SIN RESTRICCION	1 PIE DE ASIENTO POSITIVO. CONDICIONES ATMOSFERICAS FAVORABLES

TABLA 1

(DIMAR , s.f.)

El Puerto de Barranquilla se localiza a orillas del río Magdalena. Ello ha permitido que poco a poco la localidad se haya convertido en un importante puerto fluvial y marítimo, facilitando el desarrollo comercial e industrial de la ciudad.

Allí nacieron industrias que ubicaron sus instalaciones a lo largo de la margen occidental del río.

Entre 1925 y 1943, se construyeron los tajamares de Bocas de Ceniza y el terminal fluvial y marítimo de Barranquilla. De otra parte, entre 1985 y 1988 el canal de acceso al puerto en el tramo comprendido entre Quintal y el terminal, presentó problemas de sedimentación, lo que originó inconvenientes para el ingreso de los buques hasta el puerto. En 1989, se normalizó la situación realizando dragados permanentes tanto en la boca como en el sector crítico, permitiendo el tránsito de buques con calado hasta 9.14 mts.

En 1994 se construyó el dique direccional, entre la punta sur-occidental de la isla 1.972 y la orilla más próxima aguas arriba en la isla Salamanca, departamento del Magdalena, obra que garantiza el acceso de naves en forma permanente al Puerto de Barranquilla.

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

En la actualidad se efectúan trabajos de direccionamiento del río, que buscan en un período corto de tiempo, lograr unas condiciones constantes de calado para las embarcaciones, mediante el aumento del caudal que arrastre los sedimentos hacia la desembocadura del río.

El canal de acceso al puerto de Barranquilla es artificial, protegido por dos tajamares y un dique de contracción, el cual disminuye el ancho en Bocas de Ceniza a 540 metros; tiene una longitud de 22 Km. Profundidades que van de 30 a 50 pies y un ancho mínimo para maniobrar de 50 metros. Las siguientes son las principales características:

Velocidad máxima promedio de la corriente en el canal: 2.3 m/s.

Variación máxima de marea: 0.60 metros.

Caudal máximo en 50 años: 14.000 metros cúbicos/seg.

Caudal mínimo en 50 años: 2.000 metros cúbicos/seg.

Variación máxima de calado por efecto de cambio de agua salada a dulce: 1 pie.

Para el tránsito por el canal se recomienda utilizar la carta 253. Una vez efectuada la recalada siguiendo lo indicado, se inicia la navegación en el canal, siguiendo los rumbos y enfilaciones recomendadas en dicha carta, teniendo presente que por los cambios frecuentes de la batimetría a comentar en la sección (Zonas de Peligro), no se debe considerar tal derrota como permanente.

La máxima velocidad permitida en el canal es de 12 nudos, debiéndose disminuir a 6 nudos, frente a los muelles o a las embarcaciones. (CIOH, s.f.)

JUSTIFICACIÓN

Hoy en día el transporte marítimo, es pieza fundamental para el desarrollo económico de un país el fenómeno de la sociedad de consumo y la globalización económica ha encontrado en el transporte

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

marítimo la solución para la transferencia de mercancías y tecnologías, para la transferencia a nivel internacional.

El río Magdalena como uno de los principales y extensos ríos que baña la región Caribe con (270.000 km²) importante para el tráfico marítimo, en el distrito especial, industrial y portuario de Barranquilla, donde se ha visto en muchas ocasiones con interrupciones de labor o el no llegar a su destino por motivos de encallamientos de las embarcaciones de buque que desean atracar en los puertos (Concesiones de Asoportuaria) que ofrece la ciudad de Barranquilla, por falta de mantenimiento al río, causando grandes pérdidas económicas.

Por los metros cúbicos de sedimentos presentados hoy en el río, una vez más las restricciones en el canal de acceso vuelven a afectar la economía de la ciudad. De acuerdo con lo informado por Asoportuaria, no menos de siete buques ya estaban programados para ingresar en los próximos días con un calado superior a 8,5 metros.

Lo anterior, según lo explica Lucas Ariza, director Ejecutivo de la entidad, afecta las operaciones portuarias y a los importadores y exportadores que programan sus actividades logísticas. “La situación es preocupante y traumática porque toda la cadena logística se programa y la restricción manda al traste toda la planificación y es un golpe fuerte para el sector portuario”, detalló el dirigente portuario. Patiño (2019)

Teniendo en cuenta el presente proyecto sobre las incidencias generadas por las condiciones de navegación en los canales de acceso a las concesiones portuarias, debe decirse que la motivación principal radica en determinar la gestión de calidad, que dichas concesiones junto con la DIMAR le brindan a las embarcaciones al momento de transitar dentro de sus canales de acceso, esto dado de que la actividad portuaria es considerada como un servicio público, que reviste gran importancia actual debido a su influencia en el comercio nacional e internacional, sobre todo en un país como Colombia que cuenta con una posición geográfica privilegiada para este tipo de desarrollo. Y que si bien se requiere por parte de la DIMAR desarrollar prácticas o planes de contingencia para mejorar dichas condiciones.

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

La investigación que a continuación se va a desarrollar será con el fin de determinar dicha problemática. Este trabajo de investigación se realiza bajo la triada (investigación, docente y proyección social), así como también de la metodología impartida por la Corporación Universitaria Rafael Núñez como lo es el constructivismo. Adicionalmente, la presente propuesta constituye una primicia que servirá de referencia para futuros proyectos que fueran implementados en la facultad de Derecho de esta alma máter, la Corporación Universitaria Rafael Núñez (C.U.R.N.)

OBJETIVOS

Objetivo general

Analizar en qué condiciones las concesiones portuarias presta el servicio de tráfico marítimo a las embarcaciones al momento de ingresar a los canales de acceso,

Objetivos Específicos

- Identificar cuales Concesiones portuarias se encuentran registradas en la base de datos de la DIMAR
- Determinar cuáles son los inconvenientes más frecuentes presentados por las embarcaciones a la hora de transitar por dicho puerto
- Definir cuáles son los parámetros mínimos requeridos por las entidades reguladoras del tránsito marítimo para poder operar

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

MARCO DE REFERENCIA

Marco Teórico

El transporte marítimo ocupa lugar privilegiado en la realización de las transacciones en el comercio mundial, ya que tres cuartas partes de ellas se realizan por este medio. La dinámica originada por su demanda creciente, ha derivado en la evolución en el tamaño y capacidad de los buques y por consiguiente, la adecuación y modernización de los puertos, los cuales requieren diversificar los servicios que prestan, maximizando su eficiencia y disminuyendo los costos; condiciones que les permiten mantener y aumentar el mercado en un ambiente de competencia. Nuestro país, privilegiado por su posición estratégica, no ha sido ajeno a esta tendencia ya que el 85% de la carga de comercio exterior se moviliza a través de este medio, con puertos de carácter público o privado bajo la regulación y control del Estado. Es así como a partir de 1991 se implementó un nuevo esquema mediante el cual la gestión de los puertos de servicio público, se atribuyó a actores privados en calidad de concesiones.

El análisis de los puertos marítimos en Colombia es un tema de gran relevancia, por tal motivo se han realizado diversos estudios e investigaciones frente a este tema. De los mayores análisis que se realiza dentro de este tema es el efectuado para la elaboración del Conpes, ya que es allí donde se establecen los lineamientos de política pública, las estrategias e inversiones a desarrollar para el desarrollo oportuno, sostenible y eficiente del modo portuario en respuesta a las exigencias de comercio exterior y de competitividad.

El documento realizado, el Conpes 3611, del 14 de septiembre del 2011, el cual contiene el plan de expansión portuaria para los años 2009-2011, y donde se establece que el problema central se presenta debido al incremento del comercio lo que generar que la capacidad instalada se vea afectada por el alto tráfico portuario que se presenta, lo que puede inferir en eficiencia operativa con niveles de congestión. También se resalta la relación directa que existe entre la productividad, el movimiento de carga de comercio exterior y la demanda de servicios de transporte marítimo, lo que implica que a medida que la producción exportable y las importaciones crezcan, los puertos colombianos deberán estar preparados a ofrecer una capacidad operativa que cubra los requerimientos que le imponga la demanda, en términos de eficiencia, eficacia y competitividad. Objetivos claves para aumentar la productividad de los puertos marítimos de Colombia, estos objetivos se piensan realizar por medio de la inversión en nuevas instalaciones, reduciendo el impacto ambiental, consolidando instalaciones portuarias eficientes y mejorando la navegabilidad fluvial.

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

La dirección General Marítima (Dimar) es la Autoridad Marítima Colombiana encargada de ejecutar la política del Gobierno en esta manera. Tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas en los términos que señala el Decreto Ley 2324 de 1984 y normas posteriores. Para ello, cuenta con una sólida estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y, el desarrollo científico y tecnológico de la Nación.

Ejerce sus funciones a lo largo y ancho de la jurisdicción marítima colombiana; 928.660 km, equivalentes al 44,85% de todo el territorio nacional, y en los 2900 km de línea de costa (litoral Pacífico y Caribe), además de los principales ríos ubicados en las zonas de frontera y en el Río Magdalena en los 27 kilómetros finales ante su desembocadura al mar. Complementariamente su jurisdicción va más allá de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) respecto a sus actuaciones dentro del concepto de Estado de Abanderamiento.

La actual estructura organizacional de Dimar, se encuentra establecida en el Decreto 5057 de 2009 y en la Resolución Ministerial 2143 de 2010. Dicha estructura tiene como pilar fundamental el enfoque basado en procesos, que se deriva del espíritu del sistema de gestión de calidad de la Entidad, el cual está certificado por SGS Colombia, bajo los requisitos de la Norma Técnica de Calidad en la Gestión Pública, NTCGP 1000 e ISO 9001 desde el año 2008, bajo un alcance de "dirección, coordinación y control de las actividades marítimas en la jurisdicción marítima colombiana".

Ahora desde el punto de vista organizacional, se dispone de una estructura que depende de la Dirección General, conformada por subdirecciones:

Subdirección de Marina Mercante: Su función principal está orientada a la búsqueda de la seguridad integral marítima y el desarrollo de los intereses marítimos del país, a través de la prevención de la contaminación del medio marino causado por las actividades marítimas, la salvaguarda de la vida humana en el mar mediante el control de la gente de mar, las naves, las empresas de transporte marítimo y fluvial, el control del tráfico marítimo entre otros.

Subdirección de Desarrollo Marítimo: Esta subdirección tiene como objetivo fundamental velar por el desarrollo de los intereses marítimos del país a través del control y administración de los litorales, la protección de los

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

bienes de uso público marino-costeros, la elaboración de la cartografía náutica nacional; la promoción de la investigación científica oceanográfica, hidrográfica y marina, la instalación de la señalización marítima y el aprovechamiento de los recursos del mar a través del conocimiento de las condiciones oceanográficas e hidrográficas del territorio colombiano.

Subdirección Administrativa y Financiera: Esta subdirección se encarga de ejecutar los planes administrativos de la Autoridad Marítima Colombiana, a través del control de la gestión logística, administrativa y financiera, mediante la revisión de la facturación y recaudo de fondos autorizados; planeación del desarrollo informático, administración del recurso humano, dirección y coordinación de la asignación de las partidas presupuestales necesarias para atender los gastos de su funcionamiento e inversión, el control del recaudo de las multas que por sanciones imponga la Autoridad Marítima y que van a fondos de la Nación, la supervisión del mantenimiento del parque automotor y el control de inventarios de los bienes muebles e inmuebles.

Marco Histórico

Año 1931, se promulga la Ley 30, primer referente al transporte marítimo. Esta autoriza al Gobierno Nacional a fomentar, por medio de contratos, la formación, organización y desarrollo de una compañía nacional de marina mercante, así como la creación de una sección o departamento de la marina dirigida por oficiales navales colombianos.

Año 1951, Mediante el Decreto 120 de 1951 se asignan a la Armada Nacional las funciones de reconocimiento, clasificación y registro de embarcaciones. Además, se le otorga facultad para estructurar una sección de marina mercante colombiana, con la finalidad de prestar un mejor servicio al sector marítimo y contribuir al fortalecimiento económico del país.

Año 1952, Se expide el Decreto 3183 de 1952, por medio del cual se creó la Dirección de Marina Mercante Colombiana (DMMC), dependiente del Comando de la Armada Nacional, estableciendo entre otros aspectos sus funciones y jurisdicción, lo relativo al personal de la marina mercante colombiana, embarcaciones y sanciones.

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

Año 1971, Mediante el Decreto Ley 2349 de 1971 se creó la Dirección General Marítima y Portuaria, dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, Armada Nacional, teniendo como objetivos la dirección de la marina mercante, la investigación marítima y la regulación y control del transporte marítimo internacional y de cabotaje, así como también de los puertos del país.

Año 1984, Mediante el Decreto Ley 2324 de 1984 se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria, como una dependencia del Ministerio de Defensa, agregada al Comando de la Armada Nacional, estableciendo su jurisdicción, objeto y funciones generales; así como lo referente a las actividades marítimas, procedimientos para investigación de accidentes o siniestros marítimos, facultad sancionatoria, régimen administrativo de la nave y artefacto naval, marina mercante, transporte marítimo, concesiones y permisos de construcción, entre otros aspectos.

Año 1991, Se expide la Ley 1 de 1991, asignando las funciones de autoridad portuaria al hoy Ministerio de Transporte, estableciendo expresamente que Dimar seguirá llamándose Dirección General Marítima y que los capitanes de puerto ejercerán exclusivamente las funciones de autoridad marítima.

Año 2000, Mediante el artículo 30 del Decreto 1512 de 2000 se establece la naturaleza jurídica de la Dirección General Marítima como una dependencia interna del Ministerio de Defensa Nacional, con autonomía administrativa y financiera, sin personería jurídica, en los términos del artículo 54, literal J, de la Ley 489 de 1998. Así mismo, se ubica a la Dirección General Marítima en el numeral 6.3.1 después de los numerales 6.1 Comando General y 6.3 Armada Nacional, dentro de la estructura del Ministerio de Defensa Nacional.

Año 2002, A través del Decreto 1561 de 2002 se modifica parcialmente la estructura del Ministerio de Defensa Nacional, adicionando al artículo 6º del Decreto 1512 de 2000 la estructura de la Dirección General Marítima y determinando las funciones de sus dependencias.

Año 2003, Mediante el artículo 1º del Decreto 049 de 2003 se establece la estructura del Ministerio de Defensa Nacional, derogando parcialmente el Decreto 1512 de 2000.

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

Año 2009, Se expide el Decreto 5057 de 2009, el cual modifica el numeral 6.3.1 del artículo 1° del Decreto 049 de 2003, adiciona la nueva estructura de la Dirección General Marítima y determina las funciones de sus dependencias. Dicha norma también deroga expresamente el Decreto 1561 de 2002.

El citado decreto consagra la actual estructura de la Dirección General Marítima, con el Despacho del Director, Capitanías de Puerto, Subdirección de Marina Mercante, Subdirección de Desarrollo Marítimo, Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico, Señalización Marítima del Caribe, Señalización del Río Magdalena, Señalización Marítima del Pacífico, y Subdirección Administrativa y Financiera.

Año 2010, El Ministerio de Defensa Nacional expide la Resolución No. 2143 de 2010, por la cual se crean y organizan los grupos internos de trabajo en la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional y se determinan sus funciones, dentro de los cuales se encuentran actualmente el Grupo de Coordinación General, Grupo de Planeación, Grupo Legal Marítimo, Grupo Asuntos Internacionales Marítimos, Grupo de Coordinación de Control Interno, Grupo Coordinación Investigación Científica y Señalización Marítima, Grupo de Informática y Comunicaciones, Grupo de Desarrollo Humano, Grupo Intendencia Regional N° 1 (Pacífico), Grupo Intendencia Regional N° 3 (Barranquilla) y Grupo Intendencia Regional N° 4 (Cartagena).

MARCO LEGAL

Marco Legal Internacional

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado

Adopción: 9 de abril de 1965; entrada en vigor: 5 de marzo de 1967.

Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de Instalaciones Portuarias (PBIP)

El código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) tiene como propósito proporcionar un marco regulatorio y consiste para evaluar riesgos, y evitar que, a través de los buques, instalaciones cargas y pasajeros, se cometan atentados terroristas, de narcotráfico, piratería,

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

entre otros, utilizando como vía al transporte marítimo. Este código permite a los gobiernos aumentar en forma coordinada, a nivel internacional, las medidas de protección necesarias para enfrentar las nuevas amenazas. La Dirección General Marítima como Autoridad Marítima Nacional, emite una certificación con reconocimiento internacional en protección en Colombia, que demuestra que las instalaciones cuentan con un plan de protección en el que se establecen estándares de seguridad a partir de la determinación de las amenazas y vulnerabilidades. La certificación se elabora después de una exhaustiva verificación in situ y documental de las regulaciones que deben cumplir las instalaciones portuarias dedicadas al comercio exterior y los buques de tráfico internacional.

Marco Legal Colombiano

ARTICULO 1584. C. de Co. <IMPOSIBILIDAD DE ANCLAJE O ATRAQUE – FONDEO O REGRESO FORZOSO>. Cuando por fuerza mayor el ataque o anclaje de la nave sea imposible, si el capitán no ha recibido órdenes o si las recibidas son impracticables, deberá fondear en otro puerto vecino o regresar al puerto de partida, según parezca más indicado para los intereses de las personas, de la nave y de la carga.

ARTICULO 361 C.P. Los departamentos, municipios y distritos en cuyo territorio se adelanten explotaciones de recursos naturales no renovables, así como los municipios y distritos con puertos marítimos y fluviales por donde se transporten dichos recursos o productos derivados de los mismos, tendrán derecho a participar en las regalías y compensaciones, así como a ejecutar directamente estos recursos.

LEY 1 DE 1991

Reglamentada por el Decreto 4735 de 2009, Reglamentada parcialmente por el Decreto 1589 de 2004, Reglamentada por el Decreto 474 de 2015.

“Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones”

DECRETO 2171 DE 1992

Reestructuró el ministerio de obras públicas y transportes como ministerio de transporte, crea el invias y define a relación de coordinación entre la DIMAR y el MINTRANSPORTE.

DECRETO 838 DE 1992

Reglamentó el régimen de concesiones y licencias portuarias previstas en la Ley 1 de 1991

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

LEY 336 DE 1996

adoptó el estatuto nacional de transportes, unifica principios y criterios para la regulación, reglamentación y operación del transporte, define para el transporte marítimo la calidad del servicio público esencial.

DECRETO 101 DE 2000

Modificó la denominación de superintendencia general de puertos por superintendencia de puertos y transportes.

DECRETO 2741 DE 2001

Traslado al MINTRANSPORTES las funciones en materias de concesiones y actividad portuaria y limita accionar de la superintendencia a funciones de inspección, control y vigilancia.

DECRETO 1800 DE 2003

Creó el instituto nacional de concesiones INCO y determina su estructura

CONPES 3611, del 14 de septiembre del 2011, el cual contiene el plan de expansión portuaria para los años 2009-2011, y donde se establece que el problema central se presenta debido al incremento del comercio lo que genera que la capacidad instalada se vea afectada por el alto tráfico portuario que se presenta, lo que puede inferir en eficiencia operativa

Marco Conceptual

Canal de Acceso: Son vías de agua cuyas profundidades mantenidas natural o artificialmente permite que buques de determinado calado puedan navegar solamente dentro de ellas. (MARITIMOS, s.f.)

Calados: El calado de un barco o de un buque es la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación y la línea base o quilla, incluido el espesor del casco. En caso de no estar incluido, se obtendrá el llamado calado de trazado. (MARITIMOS, s.f.)

Concesiones portuarias: La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos. (ANI, s.f.)

Control de Tráfico Marítimo: El Control de Marítimo consiste en asistir y monitorear las naves mercantes en su arribo, tránsito y zarpe en las aguas jurisdiccionales colombianas, con el propósito de fortalecer aspectos fundamentales de la navegación como la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino. Por tal motivo, la Dirección General Marítima efectúa este control con una infraestructura compuesta por dos estaciones de control de tráfico marítimo ubicadas en Cartagena, Barranquilla y una próxima en Buenaventura, operadas por personal calificado en las principales áreas portuarias del litoral Pacífico y Caribe.

El control se efectúa a través de un sistema que integra las autorizaciones administrativas para el arribo y zarpe de las naves, el monitoreo que realizan las estaciones de tráfico marítimo y los sistemas VMS (Vessel Monitoring System) y LRIT (Long-Range Identification and Tracking) por sus siglas en inglés respectivamente.

DIMAR: Dirección General Marítima - Es la Autoridad Marítima Colombiana encargada de ejecutar la política del gobierno en esta materia, contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la Nación. (DIMAR, s.f.)

Embarcaciones: Una embarcación es todo tipo de artilugio capaz de navegar sobre o bajo el agua. La mayor parte de las embarcaciones pueden ser descritas como barcos, buques o botes. (MARITIMOS, s.f.)

Navegación Marítima: La navegación marítima es el arte y la ciencia de conducir una embarcación desde una situación de salida (zarpado) hasta otra de llegada, eficientemente y con responsabilidad. Es arte por la destreza que debe tener el navegante para sortear los peligros de la navegación, y es ciencia porque se basa en conocimientos físicos, matemáticos, oceanográficos, cartográficos, astronómicos, etc. La navegación puede ser superficial o submarina. (wikipedia, s.f.)

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

Planos batimétricos: Corresponden a lo que llamamos cartas náuticas en las que se refleja la orilla de litoral y la cota batimétrica (cota de profundidad) referida al nivel cero.

Dichos planos sirven para la realización de proyectos de puertos deportivos y comerciales, escolleras, regeneración de playas, estudios de mantenimiento de arenales, estudios de tipos de fondos (arenas, cascajo, alga, rocas, etc) (ANI, s.f.)

Transporte Marítimo: El transporte marítimo es la acción de llevar personas, bienes (cargas sólidas, líquidas o gaseosas) por mar de un punto geográfico a otro a bordo de un buque o navío. El transporte marítimo es, en el ámbito mundial, el modo más utilizado para el comercio internacional. (maita.com, s.f.)

METODOLOGÍA

Método de Investigación

El método de investigación en este proyecto es analítico ya que por medio de esta estrategia se daría a conocer en qué condiciones las embarcaciones que aspiran a atracar en el muelle de la concesión portuaria de Barranquilla, navegan a través del canal de acceso de este mismo. A demás de los datos que se tomaran a través investigaciones anteriores, y publicaciones realizadas en las páginas web de la Dimar y la capitania puertos, entre otras, las cuales será estudiadas y analizadas minuciosamente, donde se podrán identificar y desarrollar las pretensiones del presente proyecto de investigación.

Todo con el fin de extraer todas las generalizaciones significativas que contribuyan al conocimiento y a la elaboración y desarrollo de este proyecto.

Tipo de investigación

El tipo de investigación que se llevara a cabo en este proyecto es cualitativo, pues se intenta determinar en qué condiciones navegan las embarcaciones a través de los canales de acceso en el puerto marítimo de Barranquilla

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

POBLACIÓN Y MUESTRA

La población objeto de investigación son aquellas concesiones portuarias costeras y un tráfico marítimo en Colombia.

Se tomará como muestra el PUERTO DE BARRANQUILLA – SOCIEDAD PORTUARIA, y, LA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA.

FUENTES DE OBTENCIÓN DE LA INFORMACIÓN

La información necesaria para el desarrollo de la investigación, el logro de objetivos y los resultados se obtendrá directamente del PUERTO DE BARRANQUILLA – SOCIEDAD PORTUARIA y de LA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA, se realizaran investigaciones a fondo con la información obtenida desde cada una de sus páginas web.

Para la elaboración del marco teórico y conceptual se recurrirá a las fuentes bibliográficas disponibles en bibliotecas y en la web.

IMPACTO INTERNO E IMPACTO EXTERNO

La Corporación Universitaria Rafael Núñez, ha incluido a sus estudiantados en el método de investigación, brindando experiencias enriquecedoras, para la formación integral que abarca principalmente problemática actuales del entorno social, es por eso que la investigación pretende abrir que los estudiante de la CURN pueda tener una ayuda didáctica, como tal posee un contenido alto de tema que sirva como punto de partida a otra investigación.

Es un proceso investigativo de gran importancia para la CURN porque permite que los investigadores adquieran conocimiento dentro de la diferente áreas del derecho dando a conocer los mecanismos de medidas o estrategias que ayuden a reducir o resolver este problema.

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

A nivel externo este proyecto sirva como piedra angular, para que trascienda más allá de nuestras aulas de clases, ya que se quiere demostrar la importancia que representa esta temática a nivel local y nacional.

El objetivo de este trabajo es proporcionar a los investigadores, docente, en particular a los estudiante de derecho, establecer pautas esencial para el desarrollo de investigación que pueda responder factores que permite la internalización y el descubrimiento de la investigación.

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

PROYECTO REGLAMENTO TECNICO DE OPERACIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE 2015

“Por medio de la cual se establecen las Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos Acuáticos Colombianos y se dictan otras disposiciones”

CAPÍTULO II

Servicios generales

Artículo 24. Servicios Portuarios Generales. Se refiere a los servicios comunes, de los cuales se benefician todos los usuarios del puerto y que no requieren solicitud ni permiso de los autorizados para su prestación y/o uso, así como aquellos necesarios para el cumplimiento de las funciones de las Autoridades.

Entre los Servicios Portuarios Generales se encuentran los siguientes:

1. Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso.
2. Control de tráfico marítimo a cargo de la Dirección General Marítima - DIMAR.
3. Control de las operaciones portuarias, tanto marítimas como terrestres.
4. Instalación y mantenimiento de ayudas a la navegación a cargo de la Dirección General Marítima - DIMAR.
5. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto.
6. Control de entrada y salida de personas y vehículos.
7. Alumbrado en todas las áreas del puerto.
8. Limpieza general de las instalaciones portuarias.

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

Parágrafo. Los Servicios Portuarios Generales serán prestados de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en las normas nacionales e internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y demás actos administrativos, sin perjuicio que puedan encomendarse a terceros, cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad.

CAPÍTULO III

Servicios básicos

Artículo 25. Servicios Portuarios Básicos. Se refiere a las actividades comerciales asociadas o conexas con las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros, carga y descarga de buques o con las operaciones vinculadas al intercambio de mercancías entre modos de transporte o en tránsito marítimo, siempre que se desarrollen en las naves, artefactos navales, o íntegramente en las zonas portuarias.

Servicios a la Nave.

1. Servicio de Practicaje o Pilotaje.
2. Remolque portuario o de asistencia.
3. Amarre y desamarre de buques.
4. Muellaje.
5. Apertura de escotilla.
6. Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.
7. Reparaciones menores.
8. Aprovisionamiento y usería.
9. Recibo o suministro de lastre.
10. Suministro de combustible.
11. Servicios de lancha.
12. Recepción de desechos líquidos vertimientos.
13. Recepción de desechos sólidos.
14. Servicio de vigilancia.
15. Inspección.
16. Emergencia.
17. Servicios públicos.
18. Servicios a los contenedores.

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

19. Fumigaciones.

20. Alquiler de equipos y aparejos.

Servicios a los Pasajeros.

1. Embarque y desembarque de pasajeros.

2. Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.

Servicios a la Carga.

Servicios de manipulación y transporte de mercancías:

1. Cargue.

2. Descargue.

3. Transbordo.

4. Usería.

5. Estiba.

6. Desestiba.

7. Clasificación.

8. Reconocimiento o inspección de mercancías.

9. Trimado.

10. Trincado.

11. Tarja.

12. Manejo y reubicación.

13. Llenado y vaciado de contenedores.

14. Embalaje y reembalaje.

15. Pesaje.

16. Cubicaje.

17. Marcación y rotulación.

18. Clasificación y toma de muestras.

19. Almacenaje y/o almacenamiento de mercancías.

20. Porteo de la carga o Transporte terrestre.

Parágrafo. Los servicios portuarios básicos, se prestarán a solicitud de los usuarios del puerto, sean estos, personas naturales o jurídicas autorizadas para ello, no obstante, la utilización de los servicios de practicaje,

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

remolque portuario, amarre y desamarre de naves o artefactos navales, se hará conforme lo previsto en las normas vigentes que regulan la actividad.

En caso de incumplimiento de cualquiera de estos eventos, los autorizados podrán informar de inmediato a la Superintendencia de Puertos y Transporte – SUPERTRANSPORTE.

CAPÍTULO UNO

CONCESIONES PORTUARIAS REGISTRADAS EN LA BASE DE DATOS DE LA DIMAR

Para identificar cuáles son las concesiones portuarias debemos saber que es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

Teniendo en cuenta lo anterior se identifica las concepciones portuarias para asegurar un mayor acercamiento con el factor marítimo y proporcional una gestión de calidad, agilidad transparencia y facilitación, DIMAR, cuenta con una amplia infraestructura compuesta por 17 capitanía de puertos, encargadas de dar cumplimiento a legislación relacionada con la actividad marítima y fluvial en los literales pacíficos y caribes, áreas insulares, en los ríos con tráfico internacional y en los 27 km antes de la desembocadura del río Magdalena en el mar

CAPITANIAS MARITIMO FLUVIAL

Capitanía de Puerto De Buenaventura

Capitanía de Puerto De Tumaco

Capitanía De Puerto Santa Marta

Capitanía De Puerto Cartagena

Capitanía De Puerto Barranquilla

Capitanía De Puerto Riohacha

Capitanía De Puerto San Andrés

Capitanía De Puerto Turbo

Capitanía De Puerto Coveñas

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

Capitanía De Puerto Bahía Solano

Capitanía De Puerto Guapi

Capitanía De Puerto Providencia

Capitanía De Puerto Pto Bolívar

Capitanía De Puerto Pto Carreño

Capitanía De Puerto Leticia

Capitanía De Puerto Pto Inírida

Capitanía De Puerto Pto Leguiza

CAPÍTULO DOS

INCONVENIENTES MÁS FRECUENTES PRESENTADOS POR LAS EMBARCACIONES A LA HORA DE TRANSITAR.

Asoportuaria manifestó su preocupación por la pérdida de confiabilidad que está teniendo el Puerto de Barranquilla.

Cómo ha sido frecuente en los últimos años, las noticias negativas en torno al canal de acceso y la zona portuaria de Barranquilla continúan. La avería de la draga 'Francis Beaufort', que no pudo continuar los trabajos de dragado en el río Magdalena, ha provocado que las operaciones continúen afectándose.

Lucas Ariza, director Ejecutivo de la Asociación de Puertos del Atlántico, Asoportuaria, informó que desde la avería de la draga son cuatro las embarcaciones que han tenido que aligerar carga a puertos vecinos, debido a que el calado que traen supera al vigente y autorizado por la Dirección General Marítima, Dimar.

Las embarcaciones que fueron desviadas —detalló el dirigente portuario— venían a la ciudad con cargamentos de clincker (un componente del cemento) y con maíz.

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

“Se ha visto afectado el tráfico por los buques que han tenido que aligerar carga. Hay operaciones de importación y exportación que no se hacen y se pierde la confiabilidad del puerto, entonces para nosotros sí es una situación muy crítica y lo que se necesita es la draga disponible”, manifestó Ariza Buitrago.

NUEVA DRAGA

Lucas Ariza confirmó que la draga ‘Medway’ estaría arribando a la ciudad, proveniente desde Curazao, el próximo jueves. Con esta embarcación las autoridades pretenden continuar con el dragado en Bocas de Ceniza y otros puntos críticos del canal, para mejorar las condiciones y evitar que más buques sigan desviándose hacia Cartagena o Santa Marta.

A través de un comunicado, Cormagdalena aseguró que la draga ‘Medway’ continuaría con los trabajos de remoción de sedimentos, según lo informado por la empresa European Dredging Company Sucursal Colombia.

Ariza detalló que ya se adelantan los diferentes trámites aduaneros y visas de permisos de trabajo para el personal que llegue con la embarcación.

Cabe recordar que los trabajos de dragado en el canal de acceso al puerto de Barranquilla prevén remover un volumen aproximado de 226.895 metros cúbicos de sedimentos, comenzado por el sector Bocas de Ceniza, con el objetivo de disminuir los riesgos de encallamiento de buques o cierre del canal navegable y paralización del servicio público.

Actualmente el calado autorizado para el ingreso y salida de embarcaciones a la zona portuaria local está en 8,2 metros y 8,4 metros, de acuerdo a la eslora del buque. Este calado, de acuerdo con lo informado por la autoridad marítima, estará vigente hasta nueva orden. (Patiño, Eduardo, 2019)

Si bien las condiciones de navegación del puerto han mejorado, el calado de 36 pies aún no es suficiente, pues pone en desventaja a Barranquilla, en términos de competitividad, frente a los puertos de Cartagena (hasta 45 pies de calado) y Santa Marta (hasta 60 pies de calado) por los costos de los fletes. De hecho, por las restricciones de profundidad, el puerto de Barranquilla no recibe buques Panamax (294,1 metros de eslora y

39,5 pies de calado), que son los buques del tamaño máximo permitido para pasar por el Canal de Panamá, y mucho menos buques Post-Panamax (400 metros de eslora y 50 pies de calado), que son barcos que al transportar mayor cantidad de carga obtienen mayores beneficios de las economías de escala del transporte marítimo. Hoy en día el puerto solo recibe buques con un calado autorizado de 30 pies, aunque dependiendo de las condiciones de navegación del día pueden recibirse embarcaciones con un poco más de calado. Otra desventaja del puerto de Barranquilla es la formación de la barra y las malas condiciones climatológicas que se presentan en la temporada de huracanes en Bocas de Ceniza. Estos dos factores, en conjunto, han causado el encallamiento de algunas embarcaciones cuando intentan superar la barra para entrar al canal del puerto. Por esta razón, los pilotos prácticos de la Capitanía de Puerto adoptan distintas maniobras para la entrada y salida de buques del canal de acceso.

CAPÍTULO 3

PARÁMETROS MÍNIMOS REQUERIDOS POR LAS ENTIDADES REGULADORAS DEL TRÁNSITO MARÍTIMO PARA PODER OPERAR

DIMAR como entidad reguladora: AUTORIDAD MARÍTIMA COLOMBIANA

La dirección General Marítima (Dimar) es la Autoridad Marítima Colombiana encargada de ejecutar la política del Gobierno en esta manera. Tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas en los términos que señala el Decreto Ley 2324 de 1984 y normas posteriores.

Ejerce sus funciones a lo largo y ancho de la jurisdicción marítima colombiana; 928.660 km, equivalentes al 44,85% de todo el territorio nacional, y en los 2900 km de línea de costa (litoral Pacífico y Caribe), además de los principales ríos ubicados en las zonas de frontera y en el Río Magdalena en los 27 kilómetros finales ante su desembocadura al mar. Complementariamente su jurisdicción va más allá de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) respecto a sus actuaciones dentro del concepto de Estado de Abanderamiento.

Estructura de la Entidad DIMAR: Para asegurar una mejor prestación del servicio y ejercer sus funciones y atribuciones, la Dirección General Marítima cuenta con una estructura administrativa que le permite un mayor acercamiento con el sector marítimo, mediante una gestión con calidad, agilidad, transparencia y facilitación.

Además, sus actuaciones se desarrollan bajo el concepto de tres figuras: Estado Ribereño, Estado Rector del Puerto y Estado de Abanderamiento:

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

Estado Ribereño: Dimar desarrolla sus funciones en los espacios marítimos y vías fluviales fronterizos a través de una normatividad propia para tal fin. De esta manera, su trabajo se centra en la administración, conservación y exploración de los recursos naturales, el control del tráfico marítimo para asegurar el cumplimiento de la reglamentación en materia de la salvaguarda de la seguridad integral marítima, con el fin de evitar accidentes por fallas operacionales de buques, errores humanos, contaminación y la reducción de amenazas que pongan en riesgo la integridad del territorio colombiano.

Estado Rector del Puerto: Dimar ejerce el control administrativo, operativo y legal de los buques extranjeros que arriban a los puertos colombianos, con base en normas sobre seguridad marítima y protección del medio marino.

Estado de Abanderamiento: La Autoridad Marítima. Además de hacer cumplir las normas que rigen la construcción, equipamiento, gestión y protección de las embarcaciones matriculadas en el registro colombiano, se consolida como la entidad responsable para la formación y titulación de profesionales interesados en el ejercicio de actividades marítimas.

CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO

El control de tráfico marítimo consiste en asistir y monitorear las naves mercantes en sus arribos, tránsito y zarpe en las aguas jurisdicciones Colombianas, con el propósito de fortalecer aspectos fundamentales de la navegación como la seguridad de la vida o más en el mar y la protección del medio ambiente marítimo. Por tal motivo, la dirección general marítima efectúa este control con una infraestructura compuesta por dos estaciones de control de tráfico marítimo ubicadas en Cartagena, Barranquilla y una próxima en Buenaventura, operadas por personal calificado en las principales áreas portuarias del litoral pacífico y caribe.

DECRETO LEY 2324 DE 1984

“Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria.”

TITULO VI

Nota: Título reglamentado parcialmente por el Decreto 1423 de 1989.

Régimen administrativo de la nave y artefacto naval.

CAPITULO I

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

Disposiciones generales.

Artículo 84. Individualización. Las naves colombianas se individualizan en el orden interno y para todos los efectos legales, por su nombre, número, puerto de matrícula y tonelaje de arqueo.

Artículo 85. Nombre. El nombre de la nave no puede ser igual al de otra registrada. A tal efecto, la reglamentación regulará la imposición, uno y cese de dicho elemento de individualización.

Artículo 86. Matrícula, registro y control de naves. La Dirección General Marítima y Portuaria se regirá por lo estipulado en el Código de Comercio para efectos de matrícula, registro y control de naves

Parágrafo. El número de matrícula de una nave o artefacto naval es el de inscripción es el de inscripción en el registro correspondiente.

Artículo 87. Certificado de matrícula. La Dirección General Marítima y Portuaria otorgará a toda nave o artefacto naval que se inscriba en la matrícula nacional, un "Certificado de Matricula" en el que conste el nombre de la nave o artefacto naval, el de su propietario o armador, el número de matrícula y la medida de los arqueos bruto y neto así como los demás datos contenidos en el folio de su inscripción.

Artículo 88. Arqueo. El arqueo de las naves se efectúa por la Autoridad Marítima, de acuerdo con las normas reglamentarias.

Artículo 89. Patente de navegación. La patente de navegación es el documento que autoriza a una embarcación para navegar bajo bandera colombiana, expedido por el Director General Marítimo y Portuario.

Parágrafo. La reglamentación establecerá la vigencia de la Patente de Navegación, los tipos de nave que no la requieran, el documento que la sustituya y las causales de suspensión y cancelación.

Artículo 90. Pasavante. Ante el Cónsul de Colombia se cumplirán las formalidades para la inscripción provisional de embarcaciones adquiridas en el exterior. Cumplidas las mismas el funcionario expedirá un pasavante que provisionalmente reemplazará la Patente de Navegación y que servirá únicamente para su viaje hasta puerto colombiano. El pasavante no podrá tener una validez superior a noventa (90) días.

Parágrafo. Mientras los Armadores o sus representantes completan la documentación requerida para la matrícula, la Dirección General Marítima y Portuaria, mediante resolución motivada, podrá conceder permiso provisional de operación por un término de tres (3) meses improrrogables.

Artículo 91. Cancelación de la matrícula. La matrícula de una nave y la patente de navegación se cancelarán por la Dirección General Marítima y Portuaria cuando exista alguna de las causales señaladas en el artículo 1457 del Código de Comercio.



**FORMATO REGISTRO DOCUMENTO
CONSOLIDADO PAT COLECTIVO**

Cod-Doc	FT-IV-015
Versión	1
Fecha	16/01/2017
Página	1 de 3

Artículo 92. Lista de tripulantes y pasajeros. Los Capitanes de embarcaciones mercante nacionales, en puerto extranjero, están obligados a presentar a la autoridad marítima del lugar y a la consular colombiana, cada vez que éstas lo requieran, la lista de tripulación y pasajeros.

Artículo 93. Reserva naval. Todas las naves de bandera colombiana constituyen reserva naval. Cuando las necesidades de defensa nacional lo requieran o circunstancias especiales lo exijan, el Gobierno Nacional podrá prohibir la permanencia o tráfico de embarcaciones en zonas navegables o portuarias.

Artículo 94. Uso de bandera, uniformes e insignias. Los reglamentos de la Dirección General Marítima y Portuaria determinarán el uso de las banderas nacionales y extranjeras a bordo de embarcaciones mercantes colombianas y de los uniformes e insignias del personal de la Marina Mercante.

Artículo 95. Permiso de fondeo y atraque. Ninguna embarcación, cualquiera que sea su clase y nacionalidad, podrá fondear o atracar en lugares que no estén habilitados para el comercio dentro del territorio de la República, sin el previo permiso del Capitán de Puerto respectivo, salvo el caso de arribada forzosa o fuerza mayor.

Artículo 96. Identificación de la nave. Toda embarcación de matrícula colombiana deber izar en lugar visible el pabellón nacional y llevará su nombre marcado en cada lado de la proa, en la popa y en lugares destacados de los costados de la case de gobierno. En la popa llevará además, el nombre del puerto de matrícula.

Artículo 97. Zarpe y certificado de navegabilidad. Toda nave debe obtener el documento de zarpe, el cual se expedirá el respectivo Capitán de Puerto, cuando reúna los requisitos para ello. No se autorizará el zarpe a las embarcaciones que no exhiban el certificado de navegabilidad vigente que garantice que la nave reúne las condiciones de seguridad necesarias para la navegación.

Artículo 98. Certificados de navegabilidad expedidos en el exterior. Los certificados de navegabilidad expedidos en el exterior serán válidos en Colombia siempre que hayan sido otorgados por autoridad competente o Sociedad Clasificadora reconocida por la Dirección General Marítima y Portuaria.

Parágrafo. El Gobierno reglamentará los requisitos para otorgar el certificado de navegabilidad, su término de vigencia y la utilización de peritos para expedirlos.

Artículo 99. Requisitos adicionales para naves de matrícula colombiana. En las naves de matrícula colombiana, el Capitán, los Oficiales y como mínimo el ochenta por ciento (80%) del resto de la tripulación, deberán ser colombianos. El castellano deberá usarse obligatoriamente en las órdenes de mando verbal y escrito y del servicio de la nave y en las anotaciones, libros o documentos exigidos. La Dirección General Marítima y

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

Portuaria autorizará a los armadores la contratación de personal extranjero, cuando en el país no lo hubiere capacitado o idóneo en número suficiente.

Artículo 100. Cargos a bordo. En circunstancias normales, los cargos a bordo de las embarcaciones de la marina mercante colombiana deben ser ocupados por personal cuyas licencias sean iguales o superiores al cargo, pero en ningún caso inferior.

Artículo 101. Embarcaciones extranjeras. Toda embarcación de bandera extranjera, excepto las pesqueras, que operen en aguas colombianas por un término mayor de seis (6) meses continuos o discontinuos a partir de la fecha de expedición del respectivo permiso, queda sometida a lo dispuesto en el artículo 99 del presente Decreto.

Artículo 102. Prohibición de embarcar armas y municiones. Ninguna embarcación mercante nacional podrá embarcar armas de guerra ni municiones para su servicio, sin autorización del Gobierno otorgada por el Ministerio de Defensa Nacional. Las contravenciones a este artículo constituyen infracciones a las normas de la marina mercante, sin perjuicio de las demás sanciones de ley.

CAPITULO IV

De las condiciones de seguridad de naves y artefactos navales.

Artículo 110. Condiciones de seguridad. Las naves y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad previstas en la ley, en convenios internacionales incorporados al ordenamiento jurídico nacional y en las reglamentaciones.

Artículo 111. Determinación de las condiciones de seguridad. Las condiciones de seguridad de las naves o artefactos navales a que se refiere el artículo anterior, se determinarán de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y de la navegación que efectúen.

Artículo 112. Vigilancia técnica. La vigilancia técnica sobre las condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales es ejercida por la autoridad marítima, mediante las inspecciones ordinarias y extraordinarias que establezcan la reglamentación y los convenios internacionales aplicables en Colombia.

CAPITULO VI

De las certificaciones de seguridad.

Artículo 116. Certificados de seguridad. La Dirección General Marítima y Portuaria otorgará los correspondientes certificados de seguridad a las naves y artefactos navales inspeccionados cuando reúnan las

condiciones de seguridad previstas en la ley, en los convenios internacionales incorporados al ordenamiento jurídico nacional y en los reglamentos.

Parágrafo. La autoridad marítima podrá delegar el otorgamiento de estos certificados en los organismos internacionales de inspección y clasificación de buques, reconocidos por Colombia.

Artículo 117. Facultades de la reglamentación. La reglamentación establecerá la forma, contenido y plazo de duración de los certificados de seguridad.

Artículo 118. Exhibición de los certificados. Los certificados de seguridad hacen parte de los documentos exigidos a las naves y deben ser presentados cuando la autoridad marítima los solicite. La carencia o el vencimiento de los certificados de seguridad, implica para la nave o artefacto naval, la prohibición de navegar o de prestar los servicios a que halle destinado.

TITULO VIII

Del transporte marítimo.

CAPITULO I

Servicios.

Artículo 141. Transporte de carga y pasajeros. El servicio de transporte marítimo se asignará y se prestará separadamente para carga y pasajeros y extraordinariamente en forma conjunta, prevaleciendo las condiciones de seguridad y comodidad para los pasajeros.

Artículo 142. Transporte público y privado. Los servicios de transporte marítimo son públicos o privados. El servicio público se ofrecerá y prestará a cualquier usuario o consignatario de carga. En las autorizaciones para prestar servicio de transporte marítimo privado, la Dirección General Marítima y Portuaria establecerá en cada caso las cargas que pueden ser transportadas y las condiciones del servicio.

Artículo 143. Transporte internacional y de cabotaje. Los servicios de transporte marítimo pueden ser internacionales o de cabotaje. Los servicios internacionales se prestan entre puertos extranjeros y puertos colombianos y los de cabotaje entre puertos colombianos.

Parágrafo. Cuando en desarrollo de una operación de transporte de cabotaje se efectúe cargue o descargue de mercancías o se embarque o desembarque pasajeros en un puerto extranjero, se considerará para todos los efectos como transporte internacional.

Artículo 144. Transporte de carga general. El servicio público de transporte marítimo para la carga general debe ser eficaz, regular y continuo, seguir rutas definidas, cumplir frecuencias e itinerarios preestablecidos y

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

someter a la aprobación de la Dirección General Marítima y Portuaria las tarifas de fletes y sus variaciones, recargos o cualquier cuantía que altere el valor integral del transporte.

Parágrafo. Los itinerarios deber publicarse por lo menos con un mes de anticipación.

Artículo 145. Transporte de carga al granel. El servicio público de transporte marítimo de carga al granel debe ser eficaz y continuo en él se deben utilizar naves especializadas.

Artículo 146. Rutas y servicios. Las rutas y servicios asignados no constituyen derechos exclusivos del Armador autorizado y pueden ser compartidos por otros armadores colombianos, cuando exista suficiente carga a movilizar o cuando se estime necesario para mejorar los servicios o para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

Artículo 147. Convenios de transporte. Los armadores colombianos autorizados para prestar servicio público de transporte marítimo internacional, podrán celebrar convenios de transporte marítimo entre sí o con armadores extranjeros dedicados a la misma especialidad dentro del transporte, por un término no mayor de dos (2) años, con el objeto de mejorar los servicios que tengan asignados.

Artículo 148. Reciprocidad de los convenios. Los convenios a que se refiere el artículo anterior deben someterse a la aprobación de la Dirección General Marítima y Portuaria, quien verificará y controlará que se pacten y desarrollen en condiciones de reciprocidad e igualdad de tratamiento y que los armadores colombianos movilicen por lo menos el cincuenta por ciento (50%) de su cuota de carga en naves de bandera colombiana.

Parágrafo 1. Los convenios de Asociaciones no constituyen derechos exclusivos de transporte para los asociados y se respetará el derecho de participación de otros armadores colombianos, pero conferirá el beneficio de la reserva de carga a los asociados extranjeros siempre que este derecho se reconozca al armador colombiano.

Parágrafo 2. Los armadores asociados podrán utilizar buques de su propia bandera o de terceras banderas.

Artículo 149. Las conferencias marítimas no son asociación. El hecho de pertenecer a una Conferencia Marítima no implica que los armadores miembros de ella sean asociados a la bandera colombiana.

Artículo 150. Reserva de carga para cabotaje. El servicio de transporte marítimo de cabotaje se reserva a las naves de bandera colombiana. La Dirección General Marítima y Portuaria podrá autorizar que este servicio se preste por nave extranjera, por viajes determinados, cuando no exista nave nacional en disponibilidad o en capacidad de prestar ese servicio, de acuerdo a las condiciones técnicas o de tiempo requeridas para el mismo.

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

Artículo 152. Rutas para cabotaje. Para los servicios públicos de transporte marítimo de cabotaje se asignarán rutas, las cuales pueden ser compartidas por dos o más armadores de acuerdo con las necesidades.

Parágrafo. Sólo en casos excepcionales se autorizará provisionalmente el servicio de cabotaje en artefactos navales.

Artículo 153. Informes. Todos los armadores colombianos y los armadores extranjeros asociados, tienen la obligación de rendir semestralmente a la Dirección General Marítima y Portuaria un informe sobre los servicios prestados, pasajeros o carga movilizados, naves fletadas o arrendadas utilizadas en ese lapso.

Artículo 154. Transporte multimodal. Los operadores de transporte multimodal deberán obtener licencia de la Dirección General Marítima y Portuaria para desarrollar sus actividades en lo correspondiente al transporte marítimo.

CAPITULO III

Procedimientos.

Artículo 160. Procedimientos para otorgar ritas y servicios. Para la adjudicación de rutas de servicio público de transporte marítimo internacional de carga general, el interesado hará la solicitud por escrito al Director General Marítimo y Portuario, identificándose plenamente, determinando su domicilio, lugar donde recibirá notificaciones y acompañando los documentos que pretenda hacer valer, así como el poder correspondiente.

Suministrará además la siguiente información:

- a) Puertos entre los cuales prestará el servicio;
- b) Frecuencias;
- c) Buques de bandera colombiana que operarán en la ruta, determinando cuáles posee y el plan de adquisición de naves;
- d) Tipo de cargas que pretende transportar;
- e) Estudio de las cargas que se movilizan entre los puertos solicitados;
- f) Manifestación con relación a la aplicación de la reserva de carga en la ruta pedida.

Recibida la documentación, la Dirección General Marítima y Portuaria mediante auto que expedirá dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, ordenará la publicación de la solicitud de ruta a costa del interesado, por tres (3) oportunidades en periódico de amplia circulación nacional, dentro del mes siguiente a la expedición del auto.

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

Cumplido el plazo anterior, se recibirán dentro de los diez (10) días hábiles siguientes las oposiciones si las hubiera. Estas deberán presentarse por escrito y ser motivadas.

Si hubiere armadores opositores, el Directo General Marítimo y Portuario convocará a audiencia dentro de los diez (10) días hábiles siguientes, con participación de los representantes legales o apoderados del solicitante y de los opositores, en la que se ampliarán los motivos de su oposición.

Cumplida la audiencia, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes, el

Director General Marítimo y Portuario expedirá la resolución motivada en la que decidirá sobre la petición y resolverá las oposiciones. Parágrafo. Este mismo procedimiento se seguirá para las solicitudes de servicio público internacional para transporte de carga a granel, pero no se requiere acompañar a la solicitud, los puertos y frecuencias; el estudio se referirá únicamente a los volúmenes de carga de importación y exportación que proyecta transportar.

Artículo 161. Condiciones de las autorizaciones. La Dirección General Marítima y Portuaria para resolver la petición tendrá en cuenta, con base en sus estadísticas oficiales, el servicio que se está prestando por otros armadores colombianos, la oferta de carga y la utilización de naves colombianas en la ruta o servicio solicitados, atendiendo al desarrollo de la marina mercante y a los beneficios para la economía nacional.

Si el solicitante no posee buque de bandera colombiana, en la resolución que adjudique la ruta o servicio se fijará plazo, no mayor a seis (6) meses para su adquisición, como requisito indispensable para empezar a servirlos. Cumplido este plazo, sin que se haya adquirido nave de bandera colombiana, la resolución quedará sin valor ni efecto.

Parágrafo 1. Las autorizaciones de ruta o servicio, tendrán un término de dos (2) años, pudiendo ser prorrogado por lapsos similares a petición del interesado, siempre que el servicio se haya cumplido en las condiciones de la autorización.

Parágrafo 2. En la resolución que autorice la ruta o servicio, Dirección General Marítima y Portuaria decidirá el otorgamiento de la reserva de carga, prevista en el Decreto 994 de 1966.

Las incidencias de la concesión otorgada a cormagdalena respecto al dragado del río

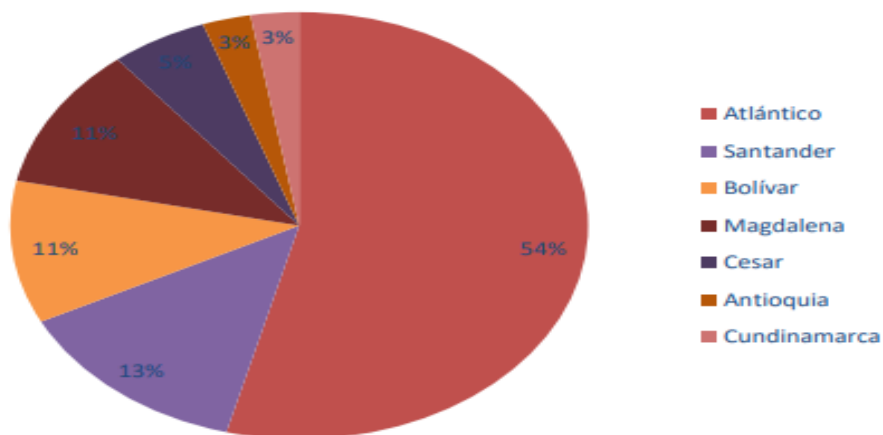
La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – CORMAGDALENA, “fue creada por mandato de la Constitución Política de Colombia¹¹ en su artículo 331 y su objetivo principal, es la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria, la adecuación y conservación de tierras, la

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

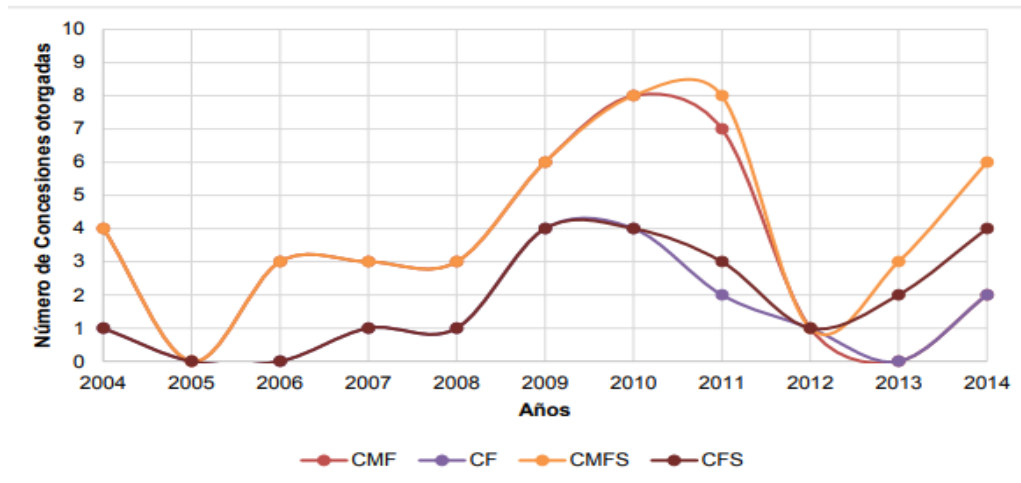
generación y distribución de energía así como el aprovechamiento y la preservación del medio ambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos naturales renovables en el río Magdalena¹² ” (Departamento Nacional de Planeación, 2013, p. 6). En este orden de ideas y en el Marco del Proyecto de Navegabilidad, uno de los actores principales es CORMAGDALENA. Esta corporación investida con las facultades otorgadas por la constitución y en atención al llamado del PND 2010-2014 y del CONPES 3758 de 2013, ejecutó entre el 2013 y el 2014 una serie de acciones siguiendo la senda establecida por el marco normativo reciente, que desembocaron en el “Contrato de Asociación Público Privada para la Recuperación de la Navegabilidad en el río Magdalena” que hoy en día está en ejecución.

Según se dijo previamente, además de la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, CORMAGDALENA, tienen como parte de su objetivo principal, la recuperación de la actividad portuaria. En este orden de ideas, desde el 2004, cuando se transfirieron las competencias del Ministerio de Transporte en cuanto a la administración de contratos de concesión en la jurisdicción de CORMAGDALENA, esta Corporación ha otorgado 37 concesiones portuarias fluviales y marítimas (García, 2014, p. 1). La mayoría de estas concesiones, como se puede ver en la Figura 4-3, fueron en el Departamento del Atlántico particularmente en Barranquilla. Si se asume que las concesiones otorgadas en Barranquilla y Cartagena son marítimas, se tendría que 44% (16 de 37) de las concesiones fueron fluviales sobre el río Magdalena.

Concesiones Portuarias otorgadas por CORMAGDALENA distribuidas según los departamentos en las que se otorgaron.



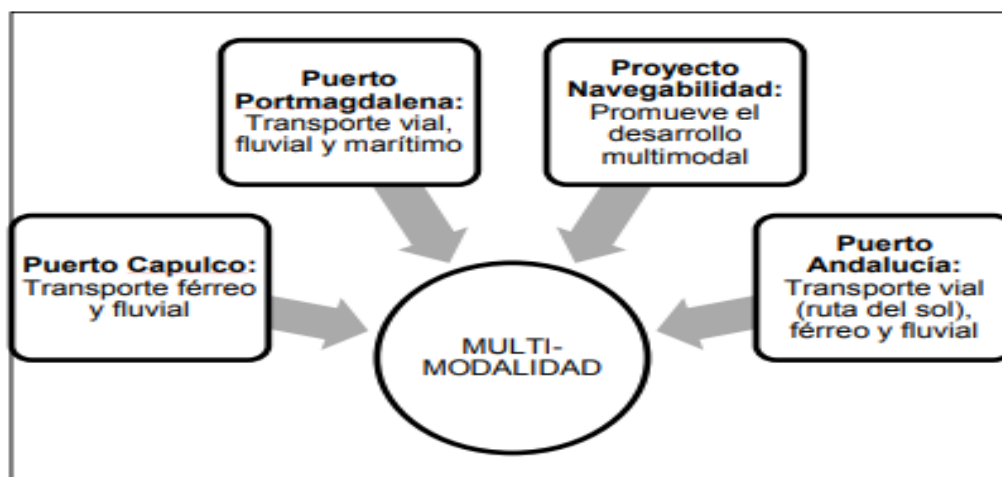
CORMAGDALENA para el establecimiento de nuevos puertos. 54% 13% 11% 11% 5% 3% 3% Atlántico Santander Bolívar Magdalena Cesar Antioquia Cundinamarca Capítulo 4 39 Figura 4-4. Cantidad de Concesiones Portuarias otorgadas por CORMAGDALENA según el año en que fueron otorgadas.



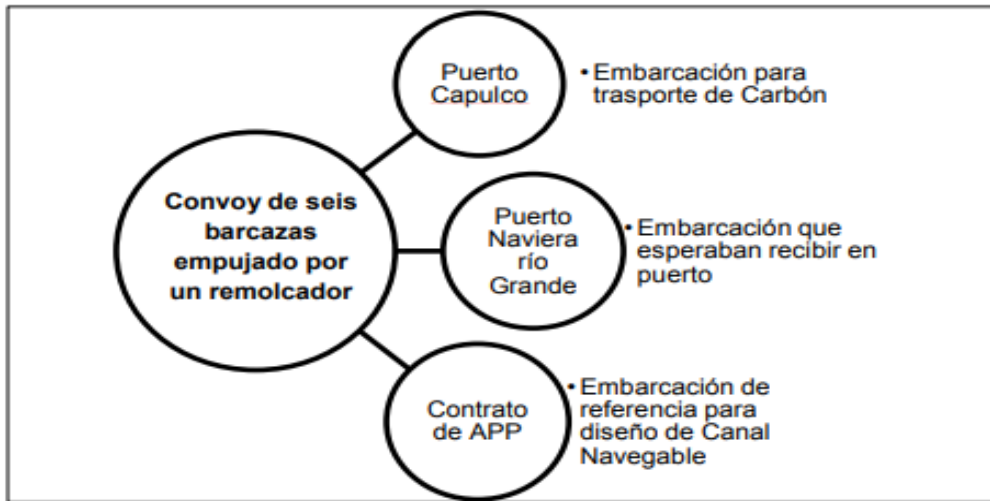
Si se asume que las concesiones en Barranquilla y Cartagena son marítimas y en el resto de municipios son fluviales, entonces: CMF: Concesiones Marítimas y Fluviales (Incluyendo las concesiones otorgadas en Barranquilla y Cartagena), CF: Concesiones Fluviales (Excluyendo las concesiones otorgadas en Barranquilla y Cartagena), CMFS: Concesiones Marítimas, Fluviales y Solicitadas (Agregando las concesiones aún no otorgadas pero ya solicitadas a CORMAGDALENA), CFS: Concesiones Fluviales y Solicitadas (Agregando las concesiones aún no otorgadas pero ya solicitadas a CORMAGDALENA). Vale la pena recordar que tanto el PND 2010-2014, la ley 1508 de 2012 (Sobre las APP) y la ley 1530 de 2012 (Sobre el SGR), fueron expedidos entre el 2010 y el 2012. De la misma manera, durante el 2013 se dio todo el proceso de precalificación que en mayo ya contaba con los primeros tres precalificados y durante el resto del año CORMAGDALENA se dedicó a la búsqueda de recursos financieros y licencias para el proyecto mientras comenzaba a promocionar en prensa las inversiones a que daría lugar el proyecto (Chávez, 2013; Congreso de la República, 2012a, 2012b; CORMAGDALENA, 2013c; Departamento Nacional de Planeación, 2011). De esta manera, se puede inferir una relación entre el Proyecto de Navegabilidad y las Concesiones Portuarias otorgadas por la Corporación, en una doble vía.

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

por el Proyecto de Navegabilidad Por un lado, el aumento en la cantidad de concesiones otorgadas desde el 2008 hasta el 2010, pudieron ser interpretadas como un aumento en la demanda de uso del río Magdalena como medio de transporte de las cargas embarcadas en los puertos, y por tanto motivar el diseño y puesta en marcha del proyecto. Por otro lado, las acciones encaminadas a hacer del Proyecto de Navegabilidad una realidad, así como su promoción en diferentes medios de prensa, pudieron motivar el establecimiento de nuevas sociedades portuarias solicitantes de nuevas concesiones para el aprovechamiento de las ventajas que traería el proyecto, reflejado en el ascenso de las curvas desde 2013 hacia 2014. Adicionalmente tras una revisión de algunos de los contratos suscritos por CORMAGDALENA entre 2010 y 2015 para concesiones portuarias, se pueden encontrar algunas particularidades que suman evidencia al supuesto de una relación entre el Proyecto de Navegabilidad y las concesiones portuarias. Entre estas la apuesta por el transporte multimodal y las coincidencias entre las embarcaciones usadas en los puertos y la usada como referencia en el Proyecto. Coincidencias entre los Contratos de Concesiones Portuarias y el Proyecto de Navegabilidad en cuanto a la Multimodalidad.

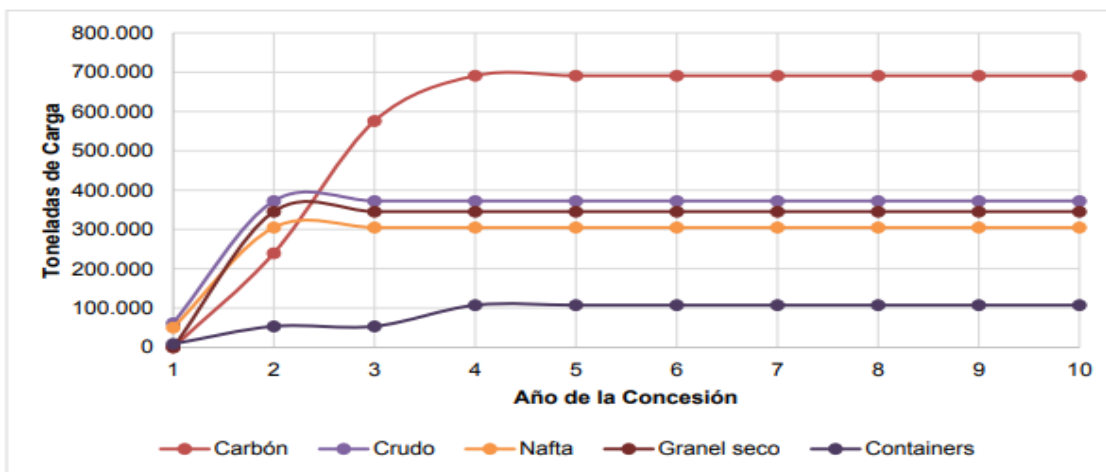


Coincidencias entre los Contratos de Concesiones Portuarias y el Proyecto de Navegabilidad en cuanto al tipo de embarcación:



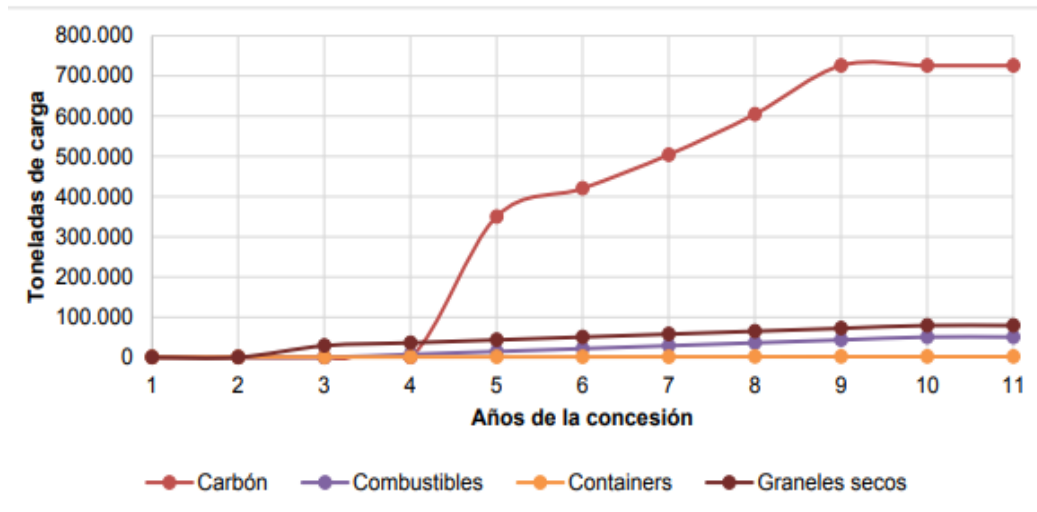
Resalta además el hecho que, la Terminal Fluvial de Andalucía, fue el primer contrato de concesión portuaria firmado luego de la suscripción del acta de inicio del Proyecto de Navegabilidad, y que la relación del mismo con el contrato de concesión, así como con el fomento del multimodalismo, fueron resaltados por la Ministra de Transporte (C. Pardo, 2015). Finalmente, una evidencia muy contundente es el contrato de concesión a la Sociedad Puerto Impala S.A, en Barrancabermeja. En éste, de manera explícita se cita la importancia de este puerto a nivel nacional, tanto en relación a la política del CONPES 3758 de 2013, como a la necesidad de hacer inversiones adicionales a las del Plan de Recuperación de la Navegabilidad, para suplir la demanda de transporte en el río, probablemente relacionada con el aumento de las concesiones portuarias. Si se acepta el supuesto que existe una relación entre el Proyecto de Navegabilidad y las Concesiones Portuarias previas y posteriores a la suscripción del contrato de APP en relación al mismo, también habría que contemplar el supuesto que ambos están relacionados de forma importante con el impulso dado en los últimos años a la extracción Puerto Capulco •Embarcación para transporte de Carbón Puerto Naviera río Grande •Embarcación que esperaban recibir en puerto Contrato de APP •Embarcación de referencia para diseño de Canal Navegable Convoy de seis barcasas empujado por un remolcador 42 Conflictos Ambientales por el Proyecto de Navegabilidad y exportación de hidrocarburos y minerales como el carbón, a lo que se ha llamado reprimarización de la economía (León, 2012). Sumado a lo expuesto en el capítulo anterior, a dicha conclusión se llega tras revisar las proyecciones de carga plasmadas en los contratos de

concesión. Por ejemplo, el de la Sociedad Terminal Fluvial de Andalucía S.A. (2015) y el de la Sociedad Puerto Impala S.A. (2014), en los que si bien, se habla de puertos multipropósitos destinados a diferentes tipos de carga, las proporciones en la carga hablan por sí mismas Conjuntamente, según el texto del contrato, la concesión a la Sociedad Portuaria Coal Corp S.A. (2010), sería para dedicación exclusiva al cargue de carbón, mientras las concesiones a la Sociedad Portuaria Naviera Río Grande S.A. (2014) y la Sociedad Portmagdalena S.A. (2013) sería para puertos especializados en hidrocarburos.. Volumen de carga a embarcar proyectado para la concesión portuaria otorgada a la Sociedad Puerto Impala S.A.



La concesión fue otorgada con un plazo de 30 años, pero la figura muestra solo los 10 primeros años para mayor claridad en la lectura y porque la tendencia en las proyecciones desde el año 10 hasta el año 30 se mantuvo invariable. 0 100.000 200.000 300.000 400.000 500.000 600.000 700.000 800.000 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Toneladas de Carga Año de la Concesión Carbón Crudo Nafta Granel seco Containers.

Volumen de carga a embarcar proyectado para la concesión portuaria otorgada a la Sociedad Terminal Fluvial de Andalucía S.A.



La concesión fue otorgada con un plazo de 20 años, pero la figura muestra solo los 11 primeros años para mayor claridad en la lectura y porque la tendencia en las proyecciones desde el año 11 hasta el año 20 se mantuvo invariable. Delvalle (2017)

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

En el presente proyecto se determinaron parámetros necesarios y requisitos mínimos para el funcionamiento de las concesiones portuarias descritas anteriormente, con este proyecto se buscó identificar las incidencias presentadas por las concesiones portuarias al momento del tráfico marítimo y de sus embarcaciones.

Partiendo desde el punto de las concesiones portuarias registradas en la base de datos de la DIMAR, se determina que Colombia como país socio económico tiene gran fuerza en casi todo el plano nacional desde los mares y los ríos, generando actividades lucrativas en pro de un mejor desarrollo económico para el país, Barranquilla, como una de las principales ciudades que brindan este tipo de servicios y actividades, aún presenta algunas falencias frente a las condiciones de navegación, pero dentro de los proyectos de desarrollos

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

de la ciudad, se espera mejorar cada incidencia y mantener en óptimas condiciones los servicios prestados por la concesiones portuarias.

Recomendaciones

Se recomienda a los entes regulatorios de este tema buscar y dar a conocer los tipos de problemas presentados por las embarcaciones a la hora de transitar por dichos puertos antes de sus concesión para así minimizar errores, otra recomendación que se puede emplear sería la de inversiones y construcciones por parte de empresas extranjeras incentivando así el tráfico de más embarcaciones extranjeras, el cual generaría más movimientos comerciales y económicos beneficiando ampliamente a Barranquilla y Colombia.

BIBLIOGRAFÍA

Almanza Iglesias, M., Carpintero Mercado, K., & Mercado Villa, L. K. (2018). Estabilidad laboral de la mujer trabajadora en estado de embarazo. *Erg@omnes*, 10(1), 129-155. <https://doi.org/10.22519/22157379.1216>

Antúñez Sánchez, A., & Polo Maceiras, E. (2016). El tratamiento jurídico de la etiqueta-certificación ambiental. Regulación en el derecho cubano. *Advocatus*, (26), 17-40. <https://doi.org/10.18041/0124-0102/advocatus.26.924>

Arrieta, J. P., & Argüelles, P. T. (2015). Política, derecho y post-conflicto. *Advocatus*, (25), 89-104.

Arteta Ripoll, C. (2016). Barbarie y civilización en el pensamiento jusfilosófico latinoamericano. *Advocatus*, (26), 239 - 252. Recuperado a partir de <http://ojsinvestigacion.unilibrebaq.edu.co/ojsinvestigacion/index.php/advocatus/article/view/674>

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

Barrios Arroyabe, Y., & Mejía Turizo, Y. M. (2017). Algunos apuntes sobre el acuerdo Comercial Unión Europea- Colombia: Un Bloque Económico contra una Nación. *Erg@omnes*, 9(1), 169-181. <https://doi.org/10.22519/22157379.1017>

Berrocal Duran, J. C., Mejía Turizo, J., & Villamizar González, R. L. (2018). Razonamientos jurisprudenciales de las altas cortes en la protección de la estabilidad laboral reforzada. *Erg@omnes*, 10(1), 114-128. <https://doi.org/10.22519/22157379.1215>

Berrocal Duran, J. C., & Reales Vega, R. J. (2017). Justicia y eficacia de la ley 1774 de 2016 en el trato de los humanos con los animales. *Erg@omnes*, 9(1), 76-98. <https://doi.org/10.22519/22157379.1012>

Buelvas Mendoza, M., & Florez Campo, O. (2017). Elementos para la discusión sobre la gobernanza y gobernabilidad en el posconflicto en Colombia. *Erg@omnes*, 9(1), 145-168. <https://doi.org/10.22519/22157379.1016>

Castro Alfaro, A. (2019). La correcta funcionalidad de la cadena de custodia como medio de preservación de la capacidad demostrativa de los elementos materiales probatorios y evidencia física. *Erg@omnes*, 11(1), 49-73. <https://doi.org/10.22519/22157379.1395>

Cruz Mahecha, D. E., & Restrepo Pimienta, J. L. (2016). La dignidad de la persona humana, su papel en la conformación del Estado Social de Derecho y en el ejercicio de la función constituyente y legislativa. *Advocatus*, (26), 253 - 261. Recuperado a partir de <http://ojsinvestigacion.unilibrebaq.edu.co/ojsinvestigacion/index.php/advocatus/article/view/675>

De La Hoz Del Villar, K. J. (2017). Desafíos de la víctima frente a la figura del acusador privado dentro del proceso penal colombiano. *Erg@omnes*, 9(1), 99-115. <https://doi.org/10.22519/22157379.1013>

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

De León Vargas, G. I., Ballestas León, D. M., & Martínez Martínez, F. (2017). Amartya Sen, teoría de un desarrollo integral, aportes para la superación de la pobreza extrema y construcción de paz en los Montes de María. *Erg@omnes*, 9(1), 33-52. <https://doi.org/10.22519/22157379.1010>

DIMAR, 2019 - Nuevas condiciones de Navegación para el canal de acceso al puerto de Barranquilla. PágWeb: <https://www.dimar.mil.co/nuevas-condiciones-de-navegacion-para-el-canal-de-acceso-al-puerto-de-barranquilla-dimar>

González García, A. (2016). MUSLIM PROPOSAL TOWARDS A COMMON BASE OF INTERRELIGIOUS DIALOGUE. *Advocatus*, (28). Recuperado a partir de <http://ojsinvestigacion.unilibrebaq.edu.co/ojsinvestigacion/index.php/advocatus/article/view/824>

Huertas Díaz, O. (2016). Emergentes conflictivos y desobediencia civil en las cárceles colombianas, miradas interdisciplinarias. *Advocatus*, (26), 93-106. <https://doi.org/10.18041/0124-0102/advocatus.26.936>

Hundek Pichón, L. (2016). Mujeres reinsertadas. *Advocatus*, 14(27), 65-82. <https://doi.org/10.18041/0124-0102/advocatus.27.921>

Julio Peterson, A., & Sánchez Roca, D. (2016). Percepción del empleador: competencias del egresado de Enfermería de la Universidad Popular del Cesar. *Advocatus*, (26), 227 - 237. Recuperado a partir de <http://ojsinvestigacion.unilibrebaq.edu.co/ojsinvestigacion/index.php/advocatus/article/view/673>

Latorre Iglesias, E., Restrepo Pimiento, J., & Gómez Gómez, M. (2016). La necesidad de repensar el derecho Hiperconsumo y macdonalización de la sociedad. *Advocatus*, 14(27), 175-188. <https://doi.org/10.18041/0124-0102/advocatus.27.935>

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

León García, M. V. (2016). El debate jurídico entorno a la tensión del principio de confianza legítima y la prevalencia del interés general. *Erg@omnes*, 8(1), 83-93. <https://doi.org/10.22519/22157379.784>

Osorio Gutiérrez, M. (2015). Establecimiento de comercio en relación con los hosting web. *Advocatus*, (24), 67-77. <https://doi.org/10.18041/0124-0102/advocatus.24.984>

Pablo Dorantes, C. E., & Villamizar González, R. Iuz. (2019). Derechos humanos y vulnerabilidades de niños nacidos en cárceles. Análisis de casos de mujeres en situación de reclusión en el centro preventivo y de reinserción social de Almoloya de Juárez, Estado de México. *Erg@omnes*, 11(1), 90-103. <https://doi.org/10.22519/22157379.1397>

PATÍÑO, E. (2019) – Desmejoran las condiciones de navegación en el canal de acceso al puerto de Barranquilla. DISPONIBLE EN: <https://www.elheraldo.co/barranquilla/desmejoran-las-condiciones-de-navegacion-en-el-canal-de-acceso-al-puerto-614856>

Pereira Blanco, M. (2016). La regulación energética en el sistema jurídico colombiano: el papel de las autoridades ambientales y energéticas en el contexto de las energías renovables. *Advocatus*, (26), 77-91. <https://doi.org/10.18041/0124-0102/advocatus.26.933>

Pérez Vásquez, R. (2015). La decisión judicial. *Erg@omnes*, 7(1), 30-55. <https://doi.org/10.22519/22157379.742>

Recopilación, clasificación y organización de la información histórica referente a la navegabilidad del río Magdalena

U Nacional de Colombia 2013

<http://web01eja.cormagdalena.gov.co/aplicaciones/AdmonCon/Documentos/ANEXO%2010%20INFORME%20CM-010-12-003%20-%20LP-001-17.pdf>

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

Roca Franco, J. F., & Escobar Alcaraz, J. A. (2015). Doble periodo de vacaciones como derecho de carácter principal a trabajadores catalogados de alto riesgo. *Erg@omnes*, 7(1), 134-149. <https://doi.org/10.22519/22157379.747>

Rodelo García , M., & Berrocal Duran, J. C. (2019). Responsabilidad del Estado colombiano por actos de guerra en el marco del sistema interamericano de derechos humanos. *Erg@omnes*, 11(1), 146-170. <https://doi.org/10.22519/22157379.1503>

Romero Marín, L. C., & Ibarra Lozano, J. E. (2017). La pensión especial anticipada de vejez: Un análisis desde la perspectiva de la teoría de la eficacia simbólica del derecho. *Advocatus*, 2(29), 41-57. <https://doi.org/10.18041/0124-0102/advocatus.29.1656>

Tras Navelena, futuro ambiental del Magdalena es incierto
<https://www.ambienteysociedad.org.co/tras-navelena-futuro-ambiental-del-magdalena-es-incierto/>

Villa Villa, S. I. (2016). Editorial: Evolución de las instituciones de educación superior. *Advocatus*, (24), 12-14. Recuperado a partir de <http://ojsinvestigacion.unilibrebaq.edu.co/ojsinvestigacion/index.php/advocatus/article/view/303>

3. Aporte del PAT Colectivo al DHS (Desarrollo Humano Sostenible)

Si aporta en la medida que si se entiende el desarrollo sostenible como una mejora en la calidad e vida de los seres humanos el crecimiento económico debe ser con justicia social y eso significa que los empleadores y los trabajadores deben obrar correctamente

4. Aportes puntuales del PAT Colectivo al plan de estudios del programa Académico

 CORPORACIÓN UNIVERSITARIA RAFAEL NÚÑEZ <small>PARA QUE TU DESARROLLO CONTINÚE SU MARCHA</small>	FORMATO REGISTRO DOCUMENTO CONSOLIDADO PAT COLECTIVO	Cod-Doc	FT-IV-015
		Versión	1
		Fecha	16/01/2017
		Página	1 de 3

El plan de Estudios está enmarcado en el modelo pedagógico Curricular Investigativo, ya que desde las asignaturas se toma el acervo teórico necesario para que los estudiantes tomen contacto con el entorno social y se enteren en este caso, de los eventos de la estabilidad laboral reforzada apuntando al derecho procesal al derecho laboral, a la filosofía del derecho ya que estos son derechos innominados al derecho constitucional.

5. Impacto del PAT Colectivo en la producción del Programa. De acuerdo con la apreciación del Colectivo Docente, indique como valor agregado, si desde el PAT Colectivo desarrollado entre otros: a) se generará *un artículo, o una presentación en evento (divulgación)*, b) se derivará *un trabajo de grado, o una intervención comunitaria*; c) se convertirá en insumo para Investigación estricta.

Este PAT colectivo se presentara en el encuentro institucional de Pat Colectivo en el 1p-2019 y generara un artículo para la revista Erg@OMNES, y será continuara como trabajo de grado