



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 317

Bogotá, D. C., martes, 7 de mayo de 2019

EDICIÓN DE 72 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 03 DE 2018

(agosto 23)

En la ciudad de Cartagena, el día veintitrés (23) de agosto, de dos mil dieciocho (2018), siendo las ocho y cuarenta y cinco minutos de la mañana (8:45 a. m.), previa convocatoria, los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron en el Auditorio de San Lázaro, con el fin de sesionar.

El señor Presidente de la Comisión, Honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata, da inicio a la sesión y ordena al Secretario hacer el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Llamado a lista:

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Agudelo Zapata Iván Darío

Besaile Fayad John Moisés

Castañeda Gómez Ana María

Gómez Gómez Pedro Leonidas

Lobo Silva Criselda

Tamayo Pérez Jonathan

Trujillo González Carlos Andrés

Acto seguido informa, que hay siete (7) Senadores en el recinto y, que, por lo tanto, hay quórum decisorio.

Asistieron durante el transcurso de la Sesión los siguientes honorables Senadores:

Serpa Moncada Horacio José

Zabaraín Guevara Antonio Luis.

Con excusa dejan de asistir los honorables Senadores:

González Rodríguez Amanda Rocío

Mockus Sivickas Antanas

Romero Soto Milla Patricia.

El Presidente, Iván Darío Agudelo Zapata:

Sírvase dar lectura al Orden del Día, por favor, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión del día jueves 23 de agosto de 2018, a las 8:00 a. m., en la ciudad de Cartagena de Indias.

I

Llamado a lista

II

Citación al señor Comandante de la Armada Nacional, Almirante *Ernesto Durán González*; a los Ministros de Transporte, doctora. *Ángela María Orozco Gómez*; de Trabajo, doctora *Alicia Arango Olmos*; de Comercio, Industria y Turismo, doctor *José Manuel Restrepo Abondano*; de Hacienda y Crédito Público, doctor *Alberto Carrasquilla Barrera*; de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctor *Ricardo Lozano Picón*; y de Educación Nacional, doctora *María Victoria Angulo*; a los señores Directores de la DIMAR, Vicealmirante *Mario Germán Rodríguez Viera*; DIAN, doctor *Santiago Rojas Arroyo*; ANLA, doctora *Claudia Victoria González Hernández*; ANI, *Dimitri Zaninovich Victoria*; SENA, doctor *Carlos Mario Estrada Molina*; y a la Comisión Colombiana del Océano, Secretario Ejecutivo, Capitán de Navío *Alex Fernando Ferrero Ronquillo*, en cumplimiento de las Proposiciones 01-18 y Aditiva.

Invitación a los señores Presidentes de los Gremios del Sector Marítimo, Entremar, doctora *Diana Osorio*; *Óscar Torres*; Agromar, doctor *Manolo del Dago*; Asonáutica, doctor *Gustavo Ángel Sanín*; Armcol, doctor *Francisco Hoyos*; Hincapié & Molina, doctor *Juan Guillermo Hincapié*; Sunrise Consultans, doctor *Enrique Lequerica Otero*; Marítima y Naval, doctor *Orlando Castañeda*; a los señores Presidentes de Asobancaria, doctor *Santiago Castro Gómez*; de la CCIT, doctor *Alberto Samuel Yohai*; y a los señores Directores Ejecutivos de la Federación Colombiana de municipios, doctor *Gilberto Toro*; y de departamentos, doctor *Carlos Felipe Córdoba*.

PROPOSICIÓN NÚMERO 01 DE 2018

Me permito solicitar se apruebe por la honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, asistir conjuntamente con la Comisión Sexta Constitucional de la Honorable Cámara de Representantes, a la audiencia pública en la ciudad de Cartagena, el día jueves 23 de agosto de 2018, sobre los temas de ciencias marinas, su importancia en la navegabilidad y desarrollo en las ciencias, tecnología e innovación; por la importancia y trascendencia en la economía nacional, es esencial escuchar a los protagonistas y autores de la región.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por el honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata, y aprobada por unanimidad en la sesión del 31 de julio de 2018.

La proposición la suscriben la totalidad de los honorables Senadores integrantes de la Comisión.

PROPOSICIÓN ADITIVA A LA NÚMERO 01 DE 2018

Adiciónese a la proposición número 01 de 2018, relacionada con la sesión conjunta de las Comisiones Sextas de Senado y Cámara, a realizarse en la ciudad de Cartagena, el próximo jueves 23 de agosto, citación a los Ministros de Transporte, doctora *Ángela María Orozco Gómez*; de Trabajo, doctora *Alicia Arango Olmos*; de Comercio, Industria y Turismo, doctor *José Manuel Restrepo Abondano*; de Hacienda y Crédito Público, doctor *Alberto Carrasquilla Barrera*; de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctor *Ricardo Lozano Picón*; y de Educación Nacional, doctora *María Victoria Angulo*. Igualmente, cítense al señor Comandante de la Armada Nacional; y a los señores Directores de la DIMAR, DIAN, ANLA, ANI, Sena, y a la Comisión Colombiana del Océano.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por el honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata, y aprobada por unanimidad en la sesión del 14 de agosto de 2018.

CUESTIONARIO ANEXO A LA PROPOSICIÓN ADITIVA A LA NÚMERO 01 DE 2018

Para el señor Ministro de Transporte:

1. ¿Es parte de la agenda del Ministerio, crear una Autoridad Portuaria o entregar la función a otra entidad ya existente, que asuma la

gestión del Estado en materia portuaria, fortaleciendo el desarrollo del transporte marítimo?

2. Como autoridad reguladora del transporte, ¿considera que una forma de incrementar el tonelaje del país, es el establecimiento de un doble registro? O por el contrario, ¿eso afectaría la evaluación de la bandera nacional a nivel internacional?
3. Teniendo en cuenta que el Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte, contempla la profundización de los canales de acceso a los puertos marítimos y su mantenimiento mediante dragados periódicos, como de vital importancia para el crecimiento del comercio internacional del país, ¿a qué suma asciende la inversión durante los últimos cuatro años y a qué porcentaje corresponde de las contraprestaciones portuarias?
4. Como autoridad reguladora del transporte marítimo, ¿qué acciones ha adelantado con el Ministerio de Trabajo para establecer un régimen laboral para la gente de mar, que sea acorde a las circunstancias específicas que se viven en el mar y que estén en consonancia con las directrices de la OIT?
5. ¿Qué proyectos normativos ha adelantado el Ministerio, a efectos de fortalecer el control del tráfico marítimo y fluvial a cargo de la Armada Nacional, Dirección General Marítima en la bahía de Cartagena y el río Magdalena, garantizando su calidad de puertos seguros para el tráfico marítimo internacional?
6. ¿Considera el Ministerio de Transporte que es una necesidad el establecimiento de un seguro obligatorio de accidentes que cubra el transporte marítimo y fluvial? De ser así, ¿qué impacto tiene en los costos del servicio?
7. Teniendo en cuenta el ingreso a la OCDE y los compromisos que ello implica ¿tiene el gobierno presupuestado una hoja de ruta tendiente a cerrar la brecha existente entre los índices del país en desempeño logístico, infraestructura y transporte intermodal, frente a la región y el índice de OCDE?

Para Invías:

1. ¿Considera Invías, que en aras de desligar la seguridad de los puertos a las presiones comerciales, la verificación de los trabajos de dragado que contrata y previo a la recepción de los mismos, esté a cargo de la Autoridad Marítima Nacional en razón a su conocimiento y experiencia técnica?
2. ¿Estima el Instituto que con los contratos de dragado ejecutados en los últimos 5 años en los puertos, se logró el crecimiento del comercio marítimo internacional y el recibo de buques de mayor tonelaje, como producto de la profundización de los canales de

acceso y su mantenimiento periódico, como lo señala el Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte?

3. De acuerdo con la experiencia, ¿se puede afirmar que la forma en que hoy en día se contratan los trabajos de dragado, contempla un sistema de dragado efectivo y eficiente que permite garantizar el mantenimiento de las condiciones técnicas requeridas por el transporte marítimo internacional de manera permanente y segura, así como reducir los costos para ingresar a las instalaciones portuarias? De ser así, ¿cómo explica la problemática del puerto de Barranquilla?
4. ¿Qué gestiones ha adelantado el Invías, especialmente con la Autoridad Ambiental, con el fin de incluir el uso y aprovechamiento de los materiales dragados, así como de obras de ingeniería?
5. ¿Qué explicación tiene, que de acuerdo a la consultoría contratada por el DNP con las firmas Arcadis y Jesyca para la elaboración del “Plan Nacional de Dragados Marítimos”, se concluya una vez analiza la institucionalidad, que la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa es la entidad “con los menores inconvenientes de tipo legal, funcional y técnico” para planificar, monitorear y estructurar los proyectos de dragados portuarios y las obras oceánicas?

Para la Superintendencia de Puertos y Transporte:

1. Durante la última década se han radicado ante el Congreso, más de cinco iniciativas con el objeto de establecer instrumentos para la inspección, control y vigilancia del transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios, no obstante, han sido archivadas. ¿Considera que la Superintendencia está en capacidad de asumir lo presentado en dicho proyecto, sin que eso implique la destinación de un presupuesto adicional para implementar regionales e incrementar los costos a los operadores portuarios?
2. En los proyectos en comento, la Superintendencia de Puertos y Transporte busca abrogarse el control subjetivo y objetivo no solo de los operadores portuarios, sino también de los operadores marítimos, a quienes le dan la connotación igualmente portuarios, ¿cuál es la razón de ello, cuando una medida de esa índole necesariamente va a generar un incremento de los costos de operación y generar conflictos de competencia?

Para la Armada Nacional:

1. Como la institución con mayor trayectoria y capacidades en el ámbito marítimo y la seguridad en el mar, ¿qué estrategias tiene

para aportar al desarrollo y fomento del sector desde el ámbito naval militar y desde la Autoridad Marítima Nacional?

2. ¿Considera la Armada que la formación que ha impartido a los Oficiales Mercantes es suficiente para tener una semilla suficiente de gente de mar que permita la reactivación de una Marina Mercante Nacional? ¿Qué planes tiene la Armada Nacional para fomentar la formación y educación que resuelvan las necesidades de la Marina Mercante Nacional?
3. Cuál es el papel que ejerce Guardacostas en el ejercicio del cumplimiento de la ley en el mar, si la mayor ocupación está en la persecución y lucha contra el narcotráfico? ¿Realmente se ejerce el ejercicio de la Autoridad?
4. ¿Por qué razón la DIMAR adquirió un buque con capacidades para la actividad comercial de lo denominado Off Shore? ¿Pretende la Autoridad Marítima hacer competencia a la Industria Marítima Comercial?
5. ¿Cuál es el rol que ejerce el Servicio Hidrográfico en el Plan Nacional de Dragados, frente a los lineamientos de seguridad que dispone el actual Plan Nacional de Desarrollo?
6. ¿Qué impacto tiene la seguridad marítima y los crímenes en el mar y en puerto en la economía nacional y el comercio internacional, y qué acciones está realizando para controlarlo? Del mismo modo, recientemente fue conocido el aumento del crimen y la piratería en el Caribe, ¿qué casos han ocurrido y qué ha hecho la institución?
7. ¿Cuál es el plan de desarrollo de la empresa Cotecmar en tecnología naval y qué otras iniciativas tiene la Armada de Colombia frente a los retos de la Investigación, Desarrollo e Innovación y todo el ámbito de la Ciencia y la Tecnología?

Para el Ministerio de Trabajo:

1. ¿Cuál es la normatividad laboral existente, para todo el personal que se desempeña en el sector marítimo?

Para el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo:

1. Teniendo en cuenta que los Tratados de Libre Comercio han traído más carga a nuestros puertos, ¿cómo ha afectado todo el tema del transporte marítimo y el comercio marítimo a nuestro país?

Para el Servicio Nacional de Aprendizaje (Sena):

1. ¿Qué programas y planes académicos se han generado para el fomento de la actividad marítima en Colombia? ¿Qué inversión se ha efectuado para estos programas?

Para el Presidente de Asobancaria:

1. ¿Cuáles programas o préstamos blandos de financiamiento subsidiado o subsidios se han dado para Cabotaje del Pacífico?

Para el Presidente de la CCIT:

2. ¿Cuál es la posición del gremio de las tecnologías, frente a los intereses marítimos de nuestro país?
 - Ese es el cuestionario presentado y está en cada uno de los correos de los honorables Senadores, y de las citaciones hechas a cada uno de los funcionarios del Gobierno nacional. Si algún Senador desea, por logística, tener nuevamente este cuestionario, ya la parte operativa de la Comisión sacará nuevamente impresión y se lo hará llegar a cada uno de sus cubículos.

Presentado por el honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata.

III

Lo que propongan los honorables Senadores**El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:**

Leído el orden del día, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

En consideración el Orden del Día leído, continúa en consideración, anuncio que va a cerrarse. ¿Aprueba la Comisión el Orden del Día?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Aprobado, señor Presidente, por los honorables Senadores presentes en la Comisión Descentralizada en la ciudad de Cartagena.

Señor Presidente, si usted así lo permite, haremos un breve resumen ejecutivo de los citados e invitados a la sesión. Citados e invitados, **citados**: Armada Nacional, Almirante *Ernesto Durán González*, presente y asiste, honorables Senadores. Ministerio de Transporte, doctora *Ángela María Orozco Gómez*, asiste, bienvenida Ministra. También está presente el Viceministro *Manuel Gutiérrez*, Viceministro de Infraestructura, para que los honorables Senadores vayan identificando, el Viceministro *Manuel Gutiérrez* de Infraestructura. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el doctor *José Manuel Restrepo Abondano*, presenta excusa y delega al doctor *Saúl Pineda*, Viceministro de Desarrollo, bienvenido Viceministro.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público, *Alberto Carrasquilla Barrera*, presenta excusa, no delega; por instrucción de la Mesa Directiva, a los funcionarios que no asisten, se enviará nota de protesta a los despachos determinados. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, *Ricardo Lozano Picón*, presenta excusa y delega a la doctora *Andrea Ramírez Martínez*, Viceministra de Ordenamiento; bienvenida Viceministra. Ministerio de Educación Nacional, *María Victoria Angulo*,

presenta excusa y delega al doctor *Luis Fernando Pérez Pérez*, Viceministro de Educación Superior; bienvenido Viceministro. El Viceministerio del... el Ministerio de Trabajo delega al doctor *Carlos Baena*, bienvenido, esta sí es su casa, Viceministro de Relaciones Laborales. De la Dirección General Marítima está presente el Vicealmirante *Mario Germán Rodríguez*; Vicealmirante, bienvenido. De la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, el doctor *Santiago Rojas* presenta excusa y delega a la doctora *Alba Mónica Ramírez*; doctora, bienvenida, Directora de Aduanas de Cartagena; doctora, ¿Usted tiene alguna carta de la delegación? Muchas gracias. Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, la doctora *Claudia Victoria González Hernández*, Directora; de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales no hay excusa, la Directora no se hace presente; Agencia Nacional de Infraestructura, el doctor *Dimitri Zaninovich Victoria*, Presidente, delega en la doctora *Sandra Milena Rueda*, Gerente de Proyectos; Servicio Nacional de Aprendizaje, *Carlos Mario Estrada Molina*, presenta excusa y delega a los doctores *Iván Ernesto Rojas* y *Jaime Torrado*; bienvenidos, Director de Planeación y Director Regional de Bolívar.

Comisión Colombiana del Océano, Capitán de Navío *Alex Fernando Ferrero Ronquillo*, presenta excusa y delega al Capitán de Fragata, *Alejandro Rueda Durán*; bienvenido Capitán, es el Decano de la Facultad de Oceanografía. Invitados: Presidencia de la República, *Iván Duque Escobar*, presenta excusa; Entremar, la doctora *Diana Osorio*, Presenta; muchas gracias, doctora *Diana*; Agromar, *Manuel... Manolo del Dago*, bienvenido, Presidente de Agromar; Asonáutica, *Gustavo Ángel Sanín*; Armcol, *Francisco Hoyos*, bienvenido; Hincapie & Molina, *Juan Guillermo Hincapié*, bienvenido; Sunrise Consultans, *Enrique Lequerica Otero*, bienvenido; Marítima y Naval, *Orlando Castañeda*, bienvenido; Asobancaria, *Santiago Castro, Gómez*, presenta excusas en el transcurso, señor Presidente, de la mañana, ... hoy se está desarrollando la reunión del gremio de Asobancaria, aquí en la ciudad de Cartagena; CCIT, *Alberto Samuel Yohai*; Federación Colombiana de Municipios, *Gilberto Toro*, presenta excusa; y Federación Nacional de Departamentos, el doctor *Carlos Felipe Córdoba*, presenta excusas por el empalme de su nuevo cargo como Contralor General de la República. Señor Presidente, estos son los citados e invitados para el día de hoy, para esta sesión conjunta en la ciudad de Cartagena.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Muy buenos días... muy buenos días a todas y a todos los que hoy nos acompañan en este maravilloso día. Un saludo muy especial al señor Comandante de la Armada, Almirante *Durán*; muchas gracias señor Almirante; a los Almirantes *Juan Soltau, Mario Rodríguez, Javier Díaz*, muchas gracias por su presencia; al señor *Manolo del Dago*, qué honor tan grande compartir de nuevo con usted, mi señor *Manolo*, por su historia y todo lo que le ha aportado a este gremio, aquí cumpliéndoles la

palabra; un saludo muy especial a *Óscar Torres*, muchas gracias *Óscar*; *Gustavo Ángel* y *María Camila* de Asonáutica, muchas gracias; doctor *Juan Guillermo Hincapié*, *Pablo Romero*; a *Diana* un saludo y un abrazo sumamente especial; a mis compañeros de la Comisión Sexta del Senado, el doctor *Besaile*, muchas gracias Senador, la doctora *Ana María*, *Leonidas Gómez*, la Senadora *Criselda Lobo*, *Horacio José*, *Jonathan Tamayo*, *Carlos Andrés Trujillo*, el doctor *Antonio Zabarain*, nuestro Presidente de la Comisión, a ellos hay que hacerles un reconocimiento muy especial, porque cuando les hablábamos de este tema, fueron los primeros en acompañar esta proposición, por eso ese reconocimiento tan especial; un saludo muy especial, Viceministro, pero Senador siempre del Senado, muchas gracias; por acompañarnos, a todos los representantes de los diferentes Ministerios. Señora Ministra, muchas gracias por acompañarnos, esta es su casa, esta es la Comisión Sexta, en la cual la acompañamos en todos estos procesos.

Después de yo haber estado en la Asamblea, dos periodos en la Cámara y ahora en el Senado, pues hoy es una gran oportunidad para Colombia; enumerar nuestra gran riqueza es la marca que he decidido adoptar para mi gestión como Senador de la República, en este importante periodo constitucional, porque considero que nos hemos concentrado por muchos años en hacer énfasis en lo que nos diferencia, en lo que nos divide, en lo... que por qué nos odiamos; ahora debemos de pasar la página y concentrarnos en aquello que nos une: La ciencia, la educación, la tecnología, la innovación, el mar. En estos días pasados el propio Presidente Iván Duque propuso, a través de distintos medios de comunicación, un pacto para superar las diferencias; en él el mandatario manifestó: “Ha llegado el momento de consolidar un plan de desarrollo, que sea un pacto por Colombia, por el futuro, por la legalidad, por el emprendimiento, la equidad, la sostenibilidad ambiental, la ciencia, la tecnología y la información”. Todo esto será posible si ponemos... si nos ponemos de acuerdo en lo fundamental; el pacto es importante, porque de este modo Colombia puede construir una agenda de prioridades de lo que nos identifica y nos permite superar nuestras diferencias.

Ya otros países lo han hecho, superaron sus diferencias y dieron el paso adelante, de mano de la ciencia, la tecnología, la innovación, la disciplina, la educación y, ante todo, el amor propio. Esos países que ayer le apostaron al desarrollo económico, basados en el conocimiento, hoy son países que reportan mayores ingresos y mayor prosperidad. Insisto, debemos de avanzar, superando nuestras diferencias hacia cosas que nos unen, los sueños de nuestros hijos, nuestras familias, nuestro territorio, nuestra población; quiero que recordemos “que no hay nada más liberal que la educación y la desactivación del conflicto armado y la superación de nuestras diferencias”. El mar, me gusta el mar, porque es una metáfora precisamente de lo que nos une, la tierra separa continentes, países, ciudades, pero el mar es uno solo, el mar nos une, nos acerca;

al respecto Colombia es un país privilegiado en cuanto al mar se refiere, es el único país de América del Sur que posee costas en los dos mares más importantes del mundo, Océano Atlántico en su brazo del Mar Caribe, y el océano Pacífico, el más grande del mundo. Las fronteras marinas superan incluso a las terrestres en extensión y cantidad de vecinos; cuenta con nueve zonas portuarias, siete de ellas en la costa Caribe, La Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, el Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés, y dos en el Pacífico, Buenaventura y Tumaco; tiene puertos clave en el comercio exterior colombiano, como lo son Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Barranquilla; cuenta con 17 capitanías de puerto; posee siete fronteras marítimas y nos conectan con países importantes: Costa Rica, Ecuador, Haití, Honduras, Jamaica, Panamá y República Dominicana; goza de cuatro zonas costeras, Pacífica, Caribe, Insular, Caribe Continental Sur y Caribe Continental Norte. Ese mismo mar hoy nos posibilita contar con servicios importantes en torno a una industria marítima importante y creciente, para poner a Colombia en el contexto de la era de la sociedad y la economía del conocimiento. Los usos humanos del mar en costa revisten un recurso precioso para el desarrollo de nuestro territorio y el bienestar de nuestra gente, entre ellos el área protegida natural única... el área protegida natural de la sociedad civil, asentamientos permanentes, instalaciones militares navales, áreas protegidas culturales, producción de artesanías, territorios ancestrales, zona ceremonial, alimentaciones de plan infraestructura vial, instalaciones eléctricas, muelles públicos, obras de defensa costera, paseos y camellones, poliductos, gas, petróleo, vías férreas, entre otros.

Es importante valorar, el posicionamiento del mar en Colombia dentro de la Agenda Económica Mundial le ha permitido establecer relaciones internacionales importantes. Finalmente, quiero destacar que esta audiencia pública es muy importante, porque representa una oportunidad para que asumamos el compromiso de gestionar en todos los niveles de dirección del Estado, la gestión de procesos ligados al desarrollo de los temas marítimos en Colombia, entre los que se encuentran el tráfico marítimo, las concesiones portuarias, el comercio exterior y todo aquello que se relacione con los procesos de ciencia, tecnología e innovación, ese importante capítulo para el desarrollo y la riqueza de nuestro país. A mis compañeros de la Comisión Sexta, a todos los Senadores que están acá haciendo presencia, pero también que en Bogotá aprobaron esa proposición, que luego la llevamos a la Plenaria del Senado de la República y también en unanimidad acompañaron esta propuesta, a la Policía Nacional, a nuestro amigo, el Subdirector, el General José Ángel Mendoza, que nos ha facilitado el transporte y siempre nos facilita, para tener la oportunidad de trascender los muros del Congreso de la República y trascender la ciudad capital de Bogotá, para poder venir a las regiones. A todos ustedes, al gremio, que hace unos meses me invitaron, estamos acá, no

como Iván Darío Agudelo, sino como Congreso de la República, como Comisión Sexta, comprometida con la causa de nuestro mar.

No podemos seguir teniendo el mar de frente o de espaldas al mar, este mar es nuestro, y por eso estamos acá; queremos con todos, señor Almirante, con el cuestionario que usted tiene hoy para responderle a Colombia, queremos con los gremios, desde lo público, lo privado, desde el ente gubernamental, poder construir la mejor norma, de una manera integral. Uno hay veces, Senador, usted sabe, que nos quedamos a medias, a veces no hacemos lo que queremos hacer en el Congreso de la República, pero esta es la oportunidad, no podemos perder esta oportunidad tan importante, de tenerlos todos aún acá sentados, para construir la mejor normatividad de Colombia, para ponernos en el... sobre el mundo actual. Hoy Colombia exige el mayor ejercicio y la mayor demostración, debe ser nuestro mar o la mar, los dos aplican, tanto el femenino como masculino, pero la verdad es que es uno solo y es el de nosotros, el de Colombia, y no lo podemos dejar pasar de frente. Muchas gracias a todos los que hoy nos acompañan y vamos a dar entonces, señor Secretario, para que inicie quién va a responder los... bien pueda, señor Secretario. Muchas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente, y con la venia de los honorables Senadores de la Comisión Sexta, se iniciará con el Comandante de la Armada Nacional, el doctor... Almirante Ernesto Durán González; tiene un cuestionario que fue enviado por la Comisión, señor Almirante. A las personas que asisten a esta Comisión Constitucional tan importante, la metodología solicitada por la Mesa Directiva, por el Presidente Antonio Zabaraín, honorable Senador Jonathan Tamayo, que se encuentra presente, será que cada uno de los citados a la sesión, contestarán el cuestionario que fue presentado; si alguno de los honorables Senadores desea intervenir, la Presidencia, que en este momento está en cabeza del Senador Iván Agudelo, les permitirá, y al final, con venia de la Mesa Directiva, otros actores intervinientes que están inscritos, para participar ahí con unas ponencias en esta sesión.

El Comandante de la Armada Nacional, Almirante Ernesto Durán González:

Muchas gracias señor Presidente, queridos honorables Miembros de la Comisión Sexta del Senado, señora Ministra de Transporte, queridos invitados, no sé si deba por razones de procedimiento, señor Secretario, referirme estrictamente al cuestionario, sin antes, primero que todo, agradecer la extraordinaria oportunidad de que se hable de temas del mar y de temas de... en un escenario como este; en Bogotá es mucho más difícil hablar de estos temas y desde ya la invitación, para que otras sesiones puedan hacerse también en el Pacífico, también en San Andrés, también en el Chocó, en Barrancabermeja, para tocar los temas fluviales, en Barranquilla, y en todo lo que esto significa de

impacto nacional. Es una oportunidad extraordinaria también, aquí están reunidos el Legislativo, parte del Ejecutivo y lo más importante, los dolientes, los que usan el mar y usan los buques y usan el río, la Nación colombiana, y si hay algo importante además, es que estamos en la célula legislativa, y se llama fomento en la ley, fomento de la... marco legal para la marina mercante, y es lo primero que yo quisiera hacer, un señalamiento: No podemos seguir hablando solamente de marina mercante, tenemos el concepto antiguo en Colombia de que hay una marina de guerra y de que hay una marina mercante; debemos hablar de que hay una marina de guerra y que hay una marina civil, y dentro de la marina civil hay marina mercante, que tiene unas reglas internacionales, que son las reglas convencionales que vienen de la OMI, y otras que son nacionales, pero también hay marina de pesca, también hay marina deportiva, que tiene unas reglas de juego diferentes, y que no le podemos aplicar los estándares de un buque mercante, gasero o de pasajeros a un pescador, a un buque de pesca, a un buque científico o a una marina industrial, que también se rige por ciertas normas diferentes.

Luego, si vamos a hablar de estimular el fomento de una ley, de entrada lo que propondría es: Estamos en un mundo, en un país que ya cambió y que las leyes que nos sigan rigiendo, son hechas desde antes de la Constitución, hay leyes del año 50, 60, 79, 84, la Constitución fue en el 91; el mundo cambió, el mundo comercial cambió, las reglas de juego del comercio del planeta cambiaron; de las comunicaciones de cables de fibra óptica subacuática cambiaron; las reglas de juego de la explotación minero-energética en el mar cambió; las reglas de juego en el mundo entero en temas de riesgo cambiaron; y hay grandes organizaciones de las cuales el Estado es parte y que nos toca modernizar; cambiaron las reglas de juego en seguridad también y por eso estamos aquí también, esa es nuestra principal variable; cambiaron las reglas de juego en la pesca, hoy la pesca es un problema del planeta y Colombia lo sigue viendo como un problema de pescadores artesanales que los atracan, y no, es un problema de talla mundial y las marinas de guerra del mundo están siendo requeridas, para atender el tema de la pesca, porque se está acabando el recurso por cuenta de ciertos países, que de una manera extraordinariamente agresiva están acabando con la comida del planeta.

Luego, primero que todo, celebrar, señor Presidente, señores Senadores, esta citación; encuentro el cuestionario, con mucho respeto, por supuesto, lo digo, tan amplio, tan profundo, tan conceptualmente incluyente de tantos temas, que hoy así trabajáramos hasta la medianoche, no va a ser fácil resolverlo. Voy a tratar, en honor..., que yo sé que la señora Ministra y algunos tienen que salir, seguramente a mí también, tenemos un consejo de seguridad en Urabá y el problema del narcotráfico sigue vigente, nos duele también a los que estamos aquí, si miramos lo que pasó en Colombia, las leyes que tenemos no nos permiten al Estado ejercer las tres funciones principales que es: El Estado rector del puerto, que son las reglas que Colombia exige a

los barcos internacionales, cuando están en puertos colombianos; son reglas que normalmente se hacen de manera convencional, pero aquí no todas las tenemos adaptadas, y cuidado, no sabemos si adaptarlas en automático es saludable para nuestra lógica nacional y nuestra economía nacional. También da las reglas de juego para el abanderamiento, que se llama el estado de abanderamiento, que es, creo, entiendo por lo que leí en los cuestionarios, uno de los temas que tiene mayor interés, también nos toca cambiar esas reglas de juego; no podemos seguir en un mundo tan veloz, en un mundo tan moderno, tan actualizado, con reglas del año 30 o 40 o 50 años atrás.

Y las reglas del Estado Ribereño, que es el tercer gran concepto, también nos toca cambiarlas, nos toca adaptarlas y nos toca modernizarlas... puede conciliar la Ministra, señores Miembros del Senado, es una extraordinaria oportunidad, para generar desde hoy toda una línea de trabajo, un esquema completo, una agenda interinstitucional y especialmente amarrada con los gremios, que son los que conocen el negocio, y nosotros estamos para que Colombia progrese. Pero a la luz de lo que estamos hablando, de la ley y de las nuevas leyes, debe haber una política, y ahí está, si se me permite mi primer llamado de atención, no con la lógica que me dice: "Me llamaron la atención, me regañaron"; no, hay que llamar la atención de un tema: Colombia sí tiene una política, que no la conocemos en diferente, se llama "la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros". Cuidado, el mundo la reconoce como una de las diez mejores políticas del planeta, al lado de la de Estados Unidos, de la de Inglaterra, de Australia, de Brasil, del Japón; la Unesco dice: "Colombia, me le quito el sombrero con esa política tan estructuradas que ustedes tienen"; y en Colombia no la conocemos y seguimos hablando de que no existe; existe, construida por 14 Ministerios, Planeación Nacional, vale 7.000 horas de trabajo y los principales profesionales de país construyendo esa política equilibrada, ecléctica, bien pensada como política, y la política tiene abajo... ya un plan de desarrollo, pero le falta la mitad, la estrategia de cómo llevarla a cabo.

Les quiero contar la buena noticia: La estrategia ya está escrita. Esto fue la emboscada, querido Senador, porque a los amigos no se les hacen emboscadas, empezando el Gobierno y en menos de ocho días nos mandan un cuestionario gigantesco, y hubiéramos querido traerle aquí ese producto, decirles: Mire, aquí hay una política que construyeron durante tres gobiernos diferentes, para decir... o sea, para quitarle de entrada el tinte político, o sea, es una política de Estado; ustedes entran por Internet a la Unesco y ahí la encuentran, la PNOEC; impecable, el mundo la reconoce, pero nos toca aterrizarla a cosas reales que sean productivas, a leyes concretas que resuelvan los problemas que les duelen a la pesca, que le duele al transporte, que le duele a los dragados, que le duele a las comunicaciones, al medioambiente, y creo que este es el escenario para plantear lo que tiene.

Pero tenemos una serie de amenazas y yo no puedo dejar de hablar y esto es parte de la solución

del cuestionario que me corresponde aquí como Armada Nacional, y es que debemos tener conciencia de algo; señora Ministra, es muy importante: Supongamos que en Barranquilla, ciudad querida, o en mi Bucaramanga o en mi San Gil, o en Cartagena, ya que estamos en Cartagena, Antioquia, cualquier país, cualquier... perdón, cualquier ciudad de Colombia, en un año se roban un millón de celulares, hay atracadores, atracan un banco, varios bancos, se le metan al apartamento, matan gente; si sumáramos cuánto cuesta esa inseguridad, estaríamos hablando de millones de dólares, millones de dólares, que le afecta solamente a las personas que están viviendo en esa ciudad, pero les voy a contar lo que pasa cuando hay un problema de seguridad en un buque de altura o en un buque de pesca en aguas colombianas: Se sube en Buenaventura o en Barranquilla o aquí en Cartagena, que tenemos casos dramáticos aquí en Cartagena, que la instrucción superior es no hacerle tanto ruido, no porque no ten... que tengamos algo que esconder, sino porque maltrata el nombre que tiene Puerto de Cartagena; una persona que se suba a un buque de noche, se sube por un cabo de amarre o por la cadena, entra a bordo del buque, con un cuchillo así chiquitico, se encuentra un tripulante, le quita 100 dólares, pega un grito, salta al agua, se lleva un salvavidas; ¿de cuánto fue el robo? "200 dólares". ¿Qué hace ese capitán de ese barco? Él no va a poner la denuncia ni a la policía ni al guardacostas, él le cuenta a su armador: "Me atracaron en Buenaventura"; ese armador le cuenta a todos sus capitanes y esos le cuentan a los seguros marítimos, doctor Hincapié, que se encuentra por aquí también y ellos le cuentan a los clubes de protección e indemnización del mundo, y en cuestión de segundos o de minutos a Colombia le ponen una estrella de un color rojo o negro en un puerto, porque hay inseguridad y piratería.

100 dólares le cuesta un aumento de varios puntos a la economía nacional; por eso nos suena, y esa es una de nuestras tareas principales, evitar que el comercio internacional, que se mueve por buques, perdón, por las aviaciones y con los camiones y los trenes, el comercio del planeta se mueve el 90% o más en barcos, y los barcos los cuidamos las marinas y los cuerpos de guardacostas, y ahí va la primera respuesta a una de las preguntas, además bien interesantes que nos hicieron, y es ¿qué vamos a hacer con guardacostas? ¿Se está dedicando solamente a luchar contra el narcotráfico?, porque necesitamos un guardacostas dedicado al ejercicio y cumplimiento de la ley, hacer el ejercicio real, material de la autoridad en el mar y en los ríos que de momento nos compete; eso un tema permanente de debate con esto, porque los recursos fiscales son muy limitados y cada vez son más escasos, y tristemente Colombia tiene el problema del narcotráfico, el mundo entero lo tiene, pero nosotros somos productores, estamos en el ojo del huracán, estamos en la mira permanente del mundo entero como productores, luego, tenemos que encontrar la manera, y la estamos hallando, con apoyo internacional, haciendo gimnasia financiera, pasando de un lado a otro, para fortalecer guardacostas, para tener buques que son mucho más

económicos que comprar buques de guerra, que por estándares militares son muy altos.

Pero hay otros buques que sí nos sirven para ciertos propósitos, en trasladar mucho a la gente y cada vez ir mejorando la competencia que tiene un oficial y la tripulación de guardacostas, no sólo para salvar vidas humanas de todos los usuarios del sistema, porque el sector marítimo y naval, no naval en el sentido militar, sino en el sentido de naves, es todo un sistema, y lo estamos haciendo, despacio pero lo estamos haciendo, pero necesitamos otras cosas: Por ejemplo... -debe estar aquí escrito en este..., pero quisiera leerlo- por ejemplo, Colombia no tiene un laboratorio ni tiene un equipo especializados en investigación de siniestros, y lo necesitamos urgente; ya está planteado, ya hay un plan para tenerlo. Saber cómo bajar esa caja negra, que es de color naranjado, qué fue lo que pasó... del buque y no pelear cinco años, me excusa, doctora Hincapié, y los abogados que están aquí, sino decir “aquí el accidente fue por esto”, y de una vez establecer las reglas de juego, los cambios que haya que hacer o las sanciones que haya que hacer, o la liberación del buque, si toca hacerlo. Pero nos toca modernizarnos también al interior, pero no podemos aflojar la pelea con el tema del narcotráfico; yo sé, por ejemplo, que el certificado de carencia de informes del narcotráfico es un problema para quien quiere matricular un buque... inapropiado para alguien del Estado, para un militar, pero creo que no hemos tenido un solo caso en que incautemos narcotráfico a partir de este certificado, porque inmediatamente se genera el testaferrato, pero no es alguien del Estado sino el militar el que debe proponer levantar este certificado, para facilitar los trámites, ¿me entienden el mensaje?

Colombia está en un momento distinto, tenemos una agenda nueva; mire, hace cinco años no se hablaba de temas que hoy en día están sobre la mesa, que hoy en día son la realidad náutica, marítima de transporte, ambiental; hace 10 años no sabíamos que teníamos 283 naufragios con oro o con tesoros, pensábamos que era solamente el San José, y que tenemos gente que quiere sacarlos a las malas y robárselos, sí, y la marina está pendiente de eso. Ahí sí falla, no sabíamos que todas las comunicaciones que ustedes tienen en este teléfono, algunos chateando y hablando, se mueven por vía subacuática, y que los buques con las anclas las revientan y tenemos un bloqueo, un blackout, perdón, en Colombia, y eso lo cuidamos en la Marina. El tema de la pesca, que me alegró mucho encontrar un formato, una... perdón, un brochure, donde se está estimulando el tema de pesca; magnífico, finalmente estamos entendiendo y hay que hacer la pesca artesanal, la semiindustrial, la industrial y cuidado con la pesca internacional, que no necesariamente se queda en Colombia. Cada hombre que tengamos en el mar, en una solución de trabajo del mar o del río, es una mano que le quitamos al crimen, y el mar tiene las soluciones para los problemas de tierra, lo que pasa es que no lo conocemos o lo ignoramos. Pero preguntan también si la Escuela Nacional o si la Marina, la Armada Nacional, considera que es suficiente lo que se está

haciendo para formar los hombres y mujeres, gente de mar, para lo que se necesita en Colombia. A ver, este es un tema interesante, porque estamos hablando de educación, donde he nombrado a los Ministerios también, a una Armada como tal no necesariamente le toca esta tarea, o nos toca remontarnos a la Historia por qué la tenemos: Cuando pasa la... cuando estábamos en plena Segunda Guerra Mundial, Colombia empieza a tener sus primeras compañías navieras y en... Colombia tiene una misión inglesa y una misión chilena en la Armada Nacional, cuando la carga del mundo comienza a moverse con banderas propias, porque se dieron cuenta que si el país no tiene sus propias banderas, cuando un conflicto, entonces se queda sin abastecimiento, sin comida, entonces empezaron a crearse las primeras, y cuando empezaron a pasar problemas con los capitanes y con los oficiales, “oiga, ¿qué hacemos?” Pues dijeron: “Díganselo a la Armada, ya tienen una misión y ellos aprendieron a navegar y tienen una escuela nueva”.

Y entonces empezó esa semilla de que la misma Escuela Naval formara a los oficiales mercantes, de los que se siente el país y el mundo orgullosos, orgullosos, y quisiera contarles una experiencia que tuve en Londres, cuando tres navieras, dos noruegas y una holandesa, me pidieron, como representante de Colombia, crear en Colombia muchas más capacidad, porque reconocen en el marino colombiano una estatura profesional superior, ojo con esto, una estatura profesional superior a la del común en el resto del mundo, y las navieras serias querían tener esta calidad de marinos con ellos, y seguimos ese programa y tuvimos un solo problema, ellos pedían dos cosas: Que fueran totalmente bilingües y que tuviera reconocimiento de los títulos SCCW ante el mundo; lo segundo se empezó a trabajar, se congeló el proceso, no sé por qué, iba bien, ya íbamos avanzando con los europeos, con la Agencia Marítima de Seguridad Europea, y fuimos avanzando con todo lo que significa el Cono Sur, con Estados Unidos, y sí, estábamos en ese proceso, se congeló, desconozco por qué, pero no encontramos suficiente marinos bilingües para hacer un programa acelerado, luego la pregunta, para contestarles, señor Senador: Podemos hacer mucho más, podemos inventar cosas nuevas, podemos improvisar, pero tenemos ya una experiencia, que yo, como Comandante de la Armada, quiero seguirla ofreciendo, y es una infraestructura creada, unos simuladores, una capacidad instalada, profesores brillantes, y recuperar y fortalecer y hacer crecer esta capacidad de educación para la marina, repito, no solamente mercante, sino industrial, de cabotaje, marina de pesca, marina científica, todo lo que significa el mundo de las naves en el mar y marina fluvial también.

Me preguntan que cuál es el papel de un buque que ha generado una cantidad de inquietudes, el ARC Caribe; hace poco vimos en la Bahía de Cartagena un buque de color naranjado, un Ocean Supply Vessel, ¿y qué hace la Marina comprando eso? Y se generó una cantidad de chismes y de cosas, y hacen derechos de petición y le quitan tiempo a los queridos Senadores, cuando eso es un tema tan

sencillo de resolver con una llamada, y permítanme hacer aquí un llamado de atención: Faltaba un gremio para que se organizaran, y fue iniciativa de DIMAR en su momento, es decir, señores, uno tiene con quién hablar con los pilotos, porque hay un gremio de pilotos y algo que los representa; uno tiene con quién hablar con los navieros, hay un gremio, la Asociación Nacional de Navieros, entonces se habla con una persona y se interpreta y se trabaja directamente; uno tiene con quién hablar con cabotaje en el Pacífico, son dos gremios, pero es el mismo cabotaje y se puede; y uno tiene con quién hablar con los temas de pesca; pero había una cantidad de armadores que hablaban directamente, uno a uno, conmigo, aquí dije: “Organícense, hagan un gremio”; ya existía Armacol y luego se creó Arrucol, pero eso era para poder facilitar el diálogo, la comunicación, no para que se volviera un pleito y para poner derechos de petición.

La Marina compra un buque porque lo necesita, porque está en un plan de desarrollo, porque es más barato comprar un buque como ese en una ganga, que comprar un buque militar, para resolver los problemas logísticos de la Marina; que es naranjado, sí, porque también va a ir al Polo Sur, y allá no lucen los buques de color gris, el Polo Sur, la Antártida tiene una lógica de paz, de investigación científica, y esos colores por búsqueda y rescate y por investigación, son de color naranjado; pero en lugar de llamar y preguntar: “Oiga, ¿y esto qué?”; no, comenzaron a generarse una cantidad de dudas, de es que íbamos a hacer competencia comercial, y sí hubo un error, y aquí está esa respuesta, alguien en algún momento cometió un error de ofrecer un servicio comercial, que la autoridad no puede ni va a hacer, pero esto lo pudimos evitar, tres o cuatro meses de estrés, de angustia, de desprestigio, de chismes, diciendo: “Oiga, ¿y este buque qué?”, a los que además invitamos, a todos..., a que lo conocieran. Como obligación, líneas directas abiertas, es para eso que tenemos los gremios, y por eso la marina... y además, Señores y Señoras, aquí la gran mayoría pasó por nuestras filas, tuvo nuestros uniformes, lo que saben fue entregado por la marina, la marina jamás hará algún en contra de alguien, al contrario, estamos para proteger sus negocios, para proteger sus inversiones, para salvar las vidas, para poner la cara internacional y mostrar que es un país serio, jamás para hacerle competencia, jamás para hacer algo por fuera de la ley. Me preguntan que cuál es el papel de la Armada en el desarrollo: Todo, total, cinco vértices o cinco lados tiene el pentágono estratégico de Colombia en la marina: Solo uno es defensa y seguridad nacional, los otros cuatros tienen todo que ver con el desarrollo, con la protección ambiental, y no es posible, como mencionaba ahorita, el transporte marítimo, no es posible el comercio internacional en Colombia, no es posible los puertos seguros, sin una Armada fuerte.

No hay un solo país del mundo serio en paz, industrializado, grande, no lo hay si no tiene una Armada fuerte, y no es solamente para pelear, no es solamente para la guerra, es que los equipos que

tiene la Armada son totalmente utilizables para el desarrollo, para llevar el Estado al río y al mar, para cuidar el transporte, para cuidar la explotación minero-energética, para cuidar las comunicaciones, los pescadores, el medioambiente, el patrimonio cultural sumergido.

Esa es nuestra tarea, pero la pregunta es tan... esa es la más fácil, Senador..., la más fácil, porque es totalmente, la marina está para eso. Y ... claro, por supuesto, cualquier actividad humana está sujeta de, de... de errores, y aquí estoy poniendo la cara, por si algo se ha hecho mal, lo corregimos, pero también quiero mantener abierta la línea de comunicación, sin necesidad de abogados; no tengo nada contra los abogados, me encantan, las abogadas, es decir, no quiero que me malinterpreten, no es necesario, porque somos la misma familia, somos los mismos, unos están hoy día aquí, luego pasaremos allá, otros volverán aquí en condición de contratación, esperamos algún día incorporar en muchas de las cosas, entonces cuanto tengamos un buque escuela mercante dentro de la marina, tener oficiales de la marina mercante, que pasaron por nuestra escuela. Somos lo mismo, no hay necesidad de derechos de petición, una llamada es suficiente, mi Capitán Hoyos, y se hubiera resuelto esto, que está contestado en un derecho de petición de 10 páginas, con una llamada, no hacemos nada. Ahora, para contarles qué más va a hacer ese buque, tendría que pedirle al Presidente de la Comisión, que cerráramos la sesión, porque implicaría hablar de cosas de seguridad nacional, y que todos firmaran una promesa de reserva, y no se transmitiera ni se tomaran fotos, pero créanme que no hay nada que se haya hecho, pensando en hacerle daño a nadie, al contrario, es para resolver problemas, con los mínimos costos posibles, con la mayor eficiencia, y seguir cumpliendo con nuestro deber. Finalmente... –en fin, creo que ya las preguntas en general– el Servicio Hidrográfico, por Dios, eso es una joya de la corona que tienen que explotar todos, tenemos un servicio hidrográfico de talla mundial, nuestros hidrógrafos, y aquí está... creo que, el señor Almirante... servicio activo, de pronto atrás hay otros que ya pasaron también por ahí, cumplen con los más altos estándares del mundo, de la Organización Hidrográfica Internacional; esa es la herramienta que tiene el Estado para controlar dragados, para saber que ese dinero que se paga por dragados, realmente se invirtió, porque se hizo... las profundidades y sacó el material que era, y se hizo la disposición correcta.

Tenemos un servicio hidrográfico a disposición de todos, para hacer estudios, para revisar estudios; tenemos servicios que son para el apoyo al desarrollo, el apoyo a la seguridad de los puertos, de los canales; tenemos la señalización más moderna del mundo y aquí los pilotos lo reconocen, porque los buques crecieron en altura, en ancho, en manga, en profundidad y en largo, y las boyas seguían siendo chiquiticas.

Entonces ya no se veían desde el puente grande; un sistema de señalización, que fuera reconocido en Europa como el más moderno del mundo, que son

variables que sirven para seguir cerrando tratados de libre comercio, para decirle al mundo “sí señores, Colombia es un país serio”. Y dentro de un año, querida Ministra y queridos Senadores, tenemos un evento extraordinariamente bonito, que desde ya los que sigan con el Estado, tienen que explotarlo muy bien, y los gremios especialmente: Se celebra por primera vez en Colombia, en la historia, el Día Marítimo Mundial; ¿qué significa esto? El planeta entero, todos los países del mundo van a tener aquí, embajadores, representantes, presidentes, capitanes, una gran reunión del mundo, para decir: “Colombia es un país marítimo, estamos ya en las grandes ligas; hemos hecho eso en cincuenta, en veinte, en diez años; tenemos este plan, vengan, negocien con Colombia, traigan su carga a nuestros puertos”. Eso va a ser ese día, explótenlo; por supuesto, que les van a pedir apoyo para hacer las... el señor DIMAR va a pedirles para poner pendones, y esto es lo que queremos hacer en el Centro de Convenciones, en el mejor sitio, pero en sí es una reunión como si tuviéramos aquí la reunión de las Naciones Unidas para el mundo marítimo y para el mundo náutico, no se puede desaprovechar. Entonces miren, el mensaje final es: Tenemos esta expectativa a un año, para mostrarle al mundo lo que somos.

Podemos demostrar división, podemos mostrar diferencias, podemos señalamientos, pero también podemos mostrar que es un gremio tan pequeño, tan importante, tan interesante productivamente hablando, tan competitivo, que la invitación es a que trabajemos juntos, concertemos, porque una propuesta de ley, que es favorable para alguien, puede ser muy desfavorable para otros, pero hablando, hablando, reuniéndose, haciendo mesas de trabajo, se puede llegar a tener una actualización normativa para Colombia, de la más moderna estatura que podemos mostrar, hacerla muy rápido, porque ya sabemos qué es lo que hay que hacer, falta es un poco de concertación. Yo celebro las decisiones que se están tomando actualmente y es: Tenemos que construir juntos, se acabó la peleadera; déjenlo eso a los militares y a la policía, y nos toca seguir peleando con el crimen; los demás... construyamos, entre todos, un solo país y especialmente este país va... Pongámosle cuidado al cabotaje de Pacífico: El Pacífico se mueve solamente por agua; aquí Cartagena, Barranquilla, en fin, la carretera 4G llega hasta la orilla de la playa, el Pacífico no, y el Pacífico lo queremos y lo entendemos, ¿por qué? Porque hayamos servido durante muchos años y ese cabotaje es una extraordinaria oportunidad de desarrollo, la pesca en el Pacífico es una oportunidad de desarrollo, la agricultura en el Pacífico es una oportunidad de desarrollo; trabajemos juntos por el Pacífico, por San Andrés.

El mensaje es ese: Cualquier cosa resolvámosla hablando; tenemos un lujo hoy día de ministros de despacho, con todo ese conocimiento, con toda esa capacidad ejecutiva, que estoy seguro que quieren construir país. Países como el nuestro, cualquier iniciativa que divida, nos fractura; cualquier iniciativa que sea inventos traídos de otras partes,

donde no han funcionado, dañan, lesionan, debilitan; lo que ya hay, mejorémoslo, sí, todo es susceptible de mejoramiento, la Marina está lista para mejorar, dígnanos qué más hay que hacer y lo seguiremos haciendo, pero trabajemos juntos; ese es finalmente mi mensaje, les agradezco mucho; creo que queda resuelto, señores Senadores, las preguntas. Bueno, me queda una cosa con Cotecmar, pero eso es para los ingenieros, que tienen allí una...Cotecmar, ustedes sé que se sienten orgullosos de Cotecmar, tenemos un plan de desarrollo; Cotecmar ha sido el eje que consiguió reducir unos impuestos, para que todos, no solamente nosotros, sino todos paguen menos o no paguen unas tasas, se ahorran el 17% en la construcción; usen a la Armada, usen a Cotecmar, para que ese clúster de desarrollo... nos sentimos orgullosos de que el país, de que el mundo entero nos miren en lógica de construcción, pero no debe ser solo construcción de buques de guerra, podemos hacer más cosas con muchos otros astilleros. ¿Hay que mejorar las normas?, claro que sí; hay que facilitarlas, por supuesto que sí; hay que hacerlas automáticas, transparentes, electrónicas; hay que acabar, si lo existe, que seguramente lo hay en cualquier organización humana, debilidades; y la corrupción, tal vez existe, la tenemos que acabar, porque es un gremio muy pequeño, donde todos se conocen, y donde una denuncia a tiempo, no podemos nosotros tapparla, porque las Fuerzas Armadas tienen controles directos, rigurosos; dígnanoslo, denúncienlo. Todo lo que sea para mejorar cualquier cosa, lo haremos; tengan la absoluta certeza de eso, hay una sola marina, la marina integral, que todos los componentes son uno solo, pero está para el servicio de esa marina civil, de ese sector marítimo, de ese sector fluvial, y cualquier cosa la recibimos con beneficio de mejoramiento y con decisión de cambio. Muchas gracias, no quiero extenderme más, muchas gracias a todos.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Con el mayor respeto, como estamos en una sesión formal, no se permiten los aplausos; yo sé la emotividad, pero la sesión no lo permite. Con ustedes el Senador y Presidente de la Comisión Sexta Constitucional, el honorable Senador Antonio Zabaraín.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Bueno, buenos días, un saludo especial a todas las personas que hoy nos acompañan en esta sesión de la Comisión Sexta del Senado de la República. Lo primero, agradecerle la presencia hoy de la gente de los medios de comunicación; la presencia de la señora Ministra de Transporte, que se ha desplazado de la ciudad de Bogotá hacia Cartagena, para acompañarnos en esta reunión; no había tenido la oportunidad de felicitar a la señora Ministra por su designación, hoy lo quiero hacer en esta sesión.

La señora Ministra es una persona que reúne las calidades, las cualidades, que tiene el perfil, el talante, las características, el conocimiento, para

llevar al sector a puerto seguro; conozco a la doctora Ángela María desde hace muchos años y conocemos su trayectoria, su capacidad de trabajo y su capacidad de liderazgo, y no me cabe duda de que el sector en el que ella está ejerciendo una función y un liderazgo, llegará, como lo dije hace unos segundos, a puerto seguro.

Obviamente agradecemos la presencia del Almirante, de todos los militares; de mis compañeros de Comisión que hoy están aquí, nueve de los trece... de los doce que componen hoy la Comisión; lamentablemente el Senador Mockus, quien es compañero nuestro en la Comisión, parece ser tiene algunos problemas de salud y otros dos integrantes de la Comisión se excusaron de asistir.

Senador citante, un saludo también al Senador citante, al doctor, Honorable Senador Iván Agudelo; señor Secretario, doctor Jorge Laverde. Y de verdad que quiero también dar excusas por llegar algo retrasado, pero en razón a que ayer no estaba acá, que Cambio Radical dio a conocer a los medios de comunicación la presentación de nuestro proyecto de reforma a la justicia, cuando iba saliendo del hotel fui abordado, y ustedes, los periodistas, que... cómo es ese tema, que las preguntas que se vuelven hay veces interminables, pero bueno, estamos aquí y nuestro propósito es trabajar de frente a las comunidades.

Por eso estamos haciendo o liderando un proceso, para que nuestra agenda sea descentralizada, vamos a llevar la Comisión a diferentes sitios del país, donde se requiera, y donde consideremos que podamos hacer unas reuniones que sean propositivas. Para terminar, señor Secretario, yo quiero proponer a ustedes, aquí a mis colegas, que cada vez que terminemos un debate, se designe una comisión accidental, encargada de elaborar un documento, que nos permita tener un norte, que nos permita tener una hoja de ruta, porque tradicionalmente todos estos debates terminan en letra muerta.

El otro día asistimos a un debate en el Congreso de 9 horas, y cuando se terminó no sabemos en qué terminó. Yo quiero que a esto le demos un giro, que nosotros cada vez que hagamos un debate, a través de una comisión accidental, cada Senador tiene varios asesores, que sus asesores designen a un asesor, para que elabore un anteproyecto, para que esos Senadores después lo discutan y nos los lleven a nosotros, a la Comisión, para que ese documento se le envíe a las autoridades y a los funcionarios que asistieron a esa comisión, para que sepan los resultados finales del debate.

El propósito es darle un giro gerencial a esta comisión y que más que hablemos, actuemos; yo los invito a eso, a que seamos ejemplo de efectividad en nuestra labor legislativa. Muchas gracias; señor Secretario, continúe con el Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, señor Presidente, antes de dar continuidad a la intervención y respuesta al cuestionario de la señora Ministra de Transporte, ha solicitado la palabra el Honorable Senador citante, el doctor Iván Agudelo.

El Honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias, Secretario. Un saludo muy especial a nuestro Presidente, el doctor Zabaraín; estamos en su región también del alma, del corazón.

Muchas gracias por la respuesta, señor Almirante, y yo sé que estamos en la presencia de Neptuno..., pero también sabemos que Cronos nos devora, Cronos arrasa con todo; por eso ante la solicitud suya el día de ayer en la base, es un motivo de orgullo de los colombianos, y yo se los decía aquí a nuestros integrantes a la salida, hay cosas en Colombia que hay veces nos han hecho sentir dolor de patria, pero usted nos hace sentir honor de patria, y por eso, delante de todos nuestros compañeros de la Comisión Sexta y ante Senado, se tomó la decisión de presentar la proposición ante su invitación, para sesionar en Buenaventura; por eso acá está y le solicito al señor Presidente, con todo respeto, para que en lo posible, con la venia de todos los compañeros, podamos modificar el Orden del Día, para que en su presencia sea aprobada esta proposición, y de verdad que veo con la mejor intención, señor Presidente, lo que usted plantea de esa comisión, en buena hora esa comisión, para que podamos conocer ese mar nuestro, y por eso quisimos hacer esta citación a todos los funcionarios del Gobierno, porque es el momento, iniciando un gobierno, además el Presidente Iván Duque pues es el padre, él fue Presidente de la Flota Mercante, y es un hombre que tiene total sensibilidad con la mar, con el mar también.

Por eso lo invitamos a él respetuosamente, y obviamente una Comisión Sexta no tiene por qué citar a un Presidente de la República, pero fue invitado respetuosamente, y por eso con el Presidente, con el Congreso de la República, con ustedes, es que tenemos que hoy darnos esa oportunidad de hacer lo mejor para Colombia, que podamos construir la mejor norma para Colombia; por eso, señor Presidente, muchas gracias por permitirme el uso de la palabra, y hoy le solicito y a usted bien pueda continúe. Muchas gracias, señor Presidente.

El Presidente, Honorable Senado Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Señor Secretario, sometamos a consideración la proposición firmada por los integrantes de esta Comisión Sexta.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, señor Presidente, está en consideración la modificación del Orden del Día, para el punto de proposiciones y varios, que sea modificado. ¿Aprueban los honorables Senadores? Aprobado, señor Presidente.

Proposición: Cítese a los ministros de Transporte, Trabajo, Comercio, Industria y Turismo, Hacienda y Crédito Público, Ambiente, Desarrollo Sostenible y Educación Nacional; al señor Comandante de la Armada Nacional, a los señores Directores de la Dimar, DIAN, ANLA, ANI, Sena, y a la Comisión Colombiana del Océano, para que en sesión que

habrá de realizarse en la ciudad de Buenaventura, en fecha y hora designada por la Mesa Directiva de la Comisión, se aborden todos los temas relacionados con las ciencias marinas, la importancia de la ciencia, la tecnología y la innovación.

Invítese al Contralor General de la República, al Procurador General de la Nación, a todos los gremios y asociaciones del sector. Por ser un tema de interés nacional, solicítese transmisión en directo por el Canal Institucional y del Congreso. Presentado a consideración de la Comisión Sexta por los honorables Senadores presentes hoy en la Comisión. Son nueve (9) honorables Senadores, señor Presidente. En consideración la proposición, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

En consideración de los miembros de la Comisión Sexta del honorable Senado de la República la proposición leída, anuncio...

Honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Presidente, ¿usted puede repetir los funcionarios el citados? Podría agregarse...

El Presidente, Honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Secretario.

El Honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Al Ministro de la Defensa.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Cítese a los ministros de Transporte, Trabajo, Comercio, Industria y Turismo, Hacienda y Crédito Público, Ambiente, Desarrollo Sostenible y Educación Nacional; al señor Comandante de la Armada Nacional, a los señores Directores de la DIMAR, DIAN, ANLA, ANI, Sena, y a la Comisión Colombiana del Océano. No está el Ministro de Defensa.

El Presidente, Honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Incorpórese dentro de los funcionarios citados al señor Ministro de la Defensa Nacional. Tiene la palabra el Senador citante, Iván Agudelo.

El honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Me parece bien oportuna la invitación que hace el Senador Horacio José Serpa, pero debemos también aclarar algo: No vamos a entrar en temas de defensa, porque eso es de la Comisión Segunda, y de pronto vamos a generar ahí un tema de conflicto y no es esa la intención. Aquí estamos hablando es de temas de infraestructura de mar, de competitividad del territorio, de temas de educación, de ciencia y tecnología, como bien nos hace sentir tan orgullosos Cotecmar. Entonces que quede muy claro, para que de pronto los compañeros de la Comisión Segunda no crean que nos estamos metiendo en temas de

ellos, y en esto hay que ser claros, es como si ustedes se metieran en tema de policía o de ejército... claro, claro que sí, pero que el contenido de Defensa es eminentemente de la Comisión Segunda. Muy oportuna su invitación, señor Senador.

El Presidente, Honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

En consideración, con la modificación presentada, en consideración de la honorable Comisión Sexta del Senado de la República la proposición leída; anuncio que va a cerrarse, queda cerrado. ¿Aprueba la Comisión la proposición leída?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Aprobada, señor Presidente.

El Presidente, Honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Siga, señor Secretario, con el Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, señor Presidente, continúa con el uso de la palabra, para responder su cuestionario, la señora Ministra de Transporte.

La Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez:

Señor Presidente de la Comisión Sexta, honorable Senador Antonio Zabaraín, Senador, honorable Senador citante, Iván Darío Agudelo, demás honorables Senadores de la Comisión, señor Secretario de la Comisión, señor Almirante Ernesto Durán, actores fundamentales de este sector, los demás asistentes y los medios de comunicación, yo voy a dar un pequeño saludo, en realidad yo voy a pasar la palabra, para responder la parte técnica del cuestionario que se me hizo de infraestructura, pero lo primero que quería era saludarlos, decir que mi interés en venir sobre todo era entender que esta es la Comisión con la que vamos a trabajar y con la que, de la mano, necesito su apoyo, para fortalecer este sector.

Quiero decirles que para el Ministerio y para el Gobierno el tema portuario y, digamos, no sólo el régimen de todo el tema portuario y transporte marítimo es fundamental, es una prioridad de nuestra política; entendemos que hay grandes avances, yo creo que la Ley Primera y todos sus desarrollos han significado un gran avance para el país, pero también entendemos que hay que mirar, frente a lo que ha pasado en estos años, que han pasado bastantes años desde la Ley Primera, qué ajustes amerita y cómo hacemos para fortalecer la institucionalidad del sector, desde el punto de vista de transporte y desde el punto de vista de la Marina Mercante.

Nosotros le vamos a dar prioridad a la revisión integral de la ley, hemos venido revisando el Conpes de expansión portuaria, que estaba de alguna manera en elaboración, y queremos trabajar con todos los actores del sector, para fortalecerlo e incluir aquellos temas que se consideran faltan, para tener de alguna forma un régimen portuario y un régimen marítimo

adecuado a los avances del mundo. Ustedes saben que parte de mi bagaje en este sector, tiene que ver con el comercio exterior y la competitividad, y eso le queremos imprimir a este sector.

Este sector ha tenido unos grandes avances en modernización en unos temas, pero en temas regulatorios, en temas de transporte en general... institucionalmente como en temas operativos, necesita un fortalecimiento y un adecuado... y un adecuarse, de alguna forma, al mundo y a los ritmos del mundo.

Hemos trabajado inclusive una agenda conjunta con el Almirante Ernesto Durán, que tiene que activarse inmediatamente, donde tenemos más de 10 temas en conjunto, porque nosotros de alguna forma compartimos la responsabilidad sobre el tema del transporte marítimo y lo que tiene que ver con el desarrollo a futuro de este sector, y la agenda, aparte de revisar todo el tema de la regulación del transporte marítimo, y donde de alguna manera nos cruzamos, de cómo podemos fortalecerlo, hasta todas las implicaciones que el ingreso a la OCDE tiene para este sector en Colombia.

Tenemos que trabajar en todo el tema de seguridad portuaria y servicios portuarios, que hay de alguna manera unos huecos en la legislación, que tenemos que atacar y fortalecer; tenemos que mirar todo el tema de dragado, que lo hacemos conjuntamente entre entidades del sector y la Dimar; y tenemos que trabajar también en el tema de marina mercante, como muy bien dijo el Almirante, hay avances que no se conocen, pero creo que tenemos que lograr tener una Marina Mercante fuerte en el futuro; y tenemos que mirar todos el tema de navegabilidad fluvial, donde sí definitivamente hay un tema de conflicto de competencias, hay un tema de ausencia normativa, que tenemos que arreglar, un tema de navegabilidad, el tema de seguridad en los puertos fluviales, que además involucra un tema de conectividad a las zonas más profundas de Colombia.

Creo que tenemos que mirar ese tema, porque así como los puertos marítimos nos conectan con el mundo, de alguna forma los puertos fluviales son una forma de conexión de Colombia con la Colombia profunda. Creo que tenemos una agenda grande de trabajo, que hemos hablado con el Almirante Durán de trabajo conjunto, y lo que quiero que sepan es que aquí en el Ministerio estamos para trabajar con ustedes, vamos a necesitar plantearles próximamente un poco una agenda de trabajo de fortalecimiento institucional, donde ha habido miles de diagnósticos, no creo que se trate de hacer nuevos diagnósticos, sino simplemente de empezar a implementar y a ejecutar parte de esas recomendaciones de muchos expertos, muchos actores del sector, que están aquí inclusive al lado como recomendación.

Entonces les agradezco la invitación y la oportunidad, para compartir hoy con ustedes, y le voy a dar la palabra al Viceministro de Infraestructura, para que responda los demás temas del cuestionario. Muchísimas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente y Mesa Directiva, la señora Ministra desde la semana pasada había radicado una carta formal, para delega al doctor Manuel Gutiérrez, Viceministro de Infraestructura, para que se encargara de este tema técnico, para que así la Comisión lo permita, la intervención.

El Viceministro de Infraestructura, doctor Manuel Felipe Gutiérrez:

Muchas gracias, señor Secretario, señor Presidente, señora Ministra, Almirante, Senadores, asistentes. La ministra ha abordado una buena parte de las siete preguntas que tiene nuestro cuestionario; hay un punto en el que creo que vale la pena hacer hincapié y profundizar un poco y es el tema de logística y la necesidad de modernizar nuestra infraestructura, de acuerdo a la OCDE. En ese orden de ideas, lo primero que les queremos decir es que nosotros tenemos dos corredores logísticos, que son prioritarios para el país, el corredor Bogotá-Buenaventura y el corredor Bogotá-Santa Marta, no solamente vial, que es lo que se ha priorizado anteriormente, acá estamos de hablando de multimodalismo, y multimodalismo realmente en los dos corredores.

Rápidamente les hago un recuento de los problemas viales que estamos teniendo, a los que nos estamos viendo sometidos como sociedad, como país, y que tenemos la obligación de resolver: Primero, muy rápidamente, el corredor Bogotá-Buenaventura presenta un problema grave en la vía Bogotá-Girardot; como ustedes lo pudieron ver la semana pasada, tenemos un problema grave por una posible colusión de los oferentes; ojalá no se dé, ojalá el proyecto pueda andar; si ello es así, es un muy poco probable que podamos hacer cierre financiero. Es ahí donde tenemos el primer bache.

El segundo bache lo encontramos en el Túnel de La Línea; el tercer bache, para continuar, lo encontramos en la falta de doble calzada entre Buga y Buenaventura; el cuarto bache, ya empezamos a hablar de multi modalismo, lo encontramos en el Tren del Pacífico, que está sometido a una caducidad; y en el quinto bache, que acá por todos es conocido, es el problema del puerto de Buenaventura.

Como ustedes ven, es un tema grande, que tenemos que resolver, pero aquí tenemos políticas claras que estamos implementando, se las cuento rápidamente: En temas de vías, nosotros estamos adoptando las medidas necesarias, para viabilizar, que podamos garantizar, para viabilizar los cierres financieros, para que las vías se puedan hacer; en el caso del Túnel de La Línea, acá está el Director del Invías, él les puede explicar, si es de su interés, el tema a profundidad; estamos al frente del tema, estamos tratando de resolverlo.

En el tema del puerto, que es lo que nos convoca, vamos a sacar una nueva ley, vamos a modificar en lo que es correspondiente y modernizar la Ley Primera, que es necesaria, es una ley que tiene casi 30 años, hay que adaptarla a los estándares actuales, y pues en eso se refirió la ministra con bastante profundidad.

El segundo corredor que viene hasta acá, es el corredor Bogotá-Santa Marta: El corredor Bogotá-Santa Marta es el, de golpe, el más importante del país por la carga transportada, tenemos un problema grave con la Ruta del Sol, que ustedes conocen, Ruta del Sol I, Ruta del Sol II, Ruta del Sol II. Ruta del Sol I, no tenemos continuidad en el tramo entre Villeta y Guaduas, que tenemos que resolver; la solución vale cerca de 4 billones de pesos, no tenemos recursos, tenemos que ser muy creativos, para encontrar una solución que sea viable y permita la competitividad del país.

El segundo tramo, Ruta del Sol II, por todo el mundo es conocido lo que ocurrió con Odebrecht, nos presentaron del gobierno pasado una estructuración que vale 8 billones de pesos; tenemos que buscar primero, reducir ese costo, y segundo, viabilizar el corredor. El tercer corredor que llega ahí es Ruta del Sol III, que en este momento está en proceso de caducidad. Se complementa el multi modalismo, ése es un anuncio importante, que vale la pena hacerle a la Comisión: Vamos a trabajar, vamos a inaugurar el corredor La Dorada-Chiriguaná en tren, ¿por qué razón? Porque si usted conecta La Dorada-Chiriguaná, tiene acceso a Chiriguaná hasta Santa Marta por la...

En este orden de ideas, vamos a tener tren, que va a salir desde La Dorada, va a llegar hasta Santa Marta en 20 horas; en camión se demora un promedio de 12 horas, pero con un costo mucho más bajo. Y vamos a hacer realidad el tema del dragado del río Magdalena, estamos trabajando en eso, es una prioridad para este gobierno sacar esa APP, no solamente por el dragado del río, sino también en el tema de Barranquilla. Ahora bien, el Canal del Dique, por ahí pasa el 80% de la carga que viene por el río básicamente desde Barrancabermeja, es una prioridad para este gobierno; tenemos que buscar viabilizar el proyecto por dos razones:

Primera es competitividad y segunda ambientales; si ustedes salen hoy a la bahía... y el Almirante lo debe conocer muy bien, ver las consecuencias de la falta de atención al Canal del Dique; tenemos que hacer unas inversiones grandes, valen alrededor de 2,3 billones de pesos; tenemos que viabilizar el proyecto, eso es parte de la creatividad que debemos aportar como sociedad y que debemos aportar como Gobierno.

Ya enfrentándonos a los temas portuarios propiamente dichos, tenemos que hacer unos avances importantes en modernización, tenemos que hacer unos avances importantes en tecnología; los estamos teniendo en cuenta, los queremos implementar, estamos trabajando en ello, llevamos 15 días de gobierno y ya estamos pensando en eso, y esto debe quedar incluido, de alguna manera, en las modificaciones que se van a hacer para...

Además, tenemos un Conpes portuario, que heredamos del anterior gobierno, que estamos analizando con cuidado, para que no se vean afectados los intereses del Estado; eso es un tema que es vital, el que recibimos... sobre el que recibimos tenemos

algunos comentarios, que estamos haciendo, que estamos teniendo en cuenta, para poder llevarlo al Consejo de Política Económica; antes de hacer eso, sería muy bueno recibir los comentarios de los, naturalmente, los Senadores, pero de las personas acá presentes, que son los afectados por esta clase de políticas.

Otro tema que es importante y que nos preguntan en el cuestionario, las inversiones a los dragados: Es vital, no es prioritario, es vital porque si queremos modernizar la economía, necesitamos a los puertos funcionando bien; si no garantizamos profundidad, no sirve de nada. Se han invertido en tres años 327,150 millones de pesos, que equivalen al 53% de la contraprestación portuaria recaudada, el 53%; 53% son en efectivo 327,150 millones de pesos; eso, para decir uno la verdad, es del gobierno anterior, tenemos que entrar a revisar, porque tenemos la queja que no es suficiente y es una queja permanente, es una queja que tenemos en Barranquilla, que las personas que sean de Barranquilla, seguramente a la salida me la volverán a hacer, es su deber, tenemos que resolverlo; eso es parte de la presión de la APP del río Magdalena que tenemos que resolver, es una queja permanente a lo largo del río Magdalena, es una queja permanente que se presentó en Buenaventura, tenemos que trabajar esto; esto es un tema que para nosotros es prioritario.

Entonces el cuestionario preguntaba ¿cuál era la cifra? Es esa, pero más allá de eso, Senador, para nosotros es prioridad que los puertos funcionen de forma adecuada, y para que funcionen de forma adecuada, necesitamos hacer la inversión que se requiera, porque es que la política de competitividad no sirve de nada si modernizamos la vías, modernizamos los trenes, y los puertos no están funcionando de forma adecuada, porque no tienen condiciones para hacerlo; esa es prioridad para nosotros y uno de los mensajes claros es: Es prioridad para el Gobierno, acá está el Director del Invías, que es el encargado de..., le va a explicar a profundidad el tema, si ustedes lo tienen a bien, pero el mensaje para nosotros, que les damos nosotros a ustedes, es: Este tema es central. Creo yo, con la venia de ustedes, honorables Senadores, que con esto agotamos los siete puntos que nos han... a los que hemos sido convocados, no obstante, pero naturalmente, absolveremos todas las dudas, comentarios y demás que ustedes a bien tengan, acá o en el Ministerio, donde ustedes consideren. Muchas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Muchas gracias, señor Viceministro. En la continuación de la citación, sigue la Superintendencia de Puertos y Transporte; hay dos preguntas. El Superintendente o su delegado... Para el Senador citante, me indica aquí la... enlace de Invías, que no se ha delegado todavía Superintendente, entonces continuaremos. Para el Ministerio de Trabajo, por favor, el Delegado del Ministerio de Trabajo, señor Viceministro, bienvenido.

El Viceministro de Relaciones Laborales e Inspección, doctor Carlos Alberto Baena López:

Muy buenas... buenos días para todas y para todos, un cordial saludo para el señor Presidente de la Comisión Sexta, también para el Senador citante, el doctor Agudelo, y para todos los Senadores. Me alegra mucho compartir con ustedes, a todos los citados, invitados y asistentes; es un honor compartir con ustedes en esta mañana, en esta importante audiencia, particularmente en el tema relacionado con el mar, con los intereses marítimos; nos parece que es un tema de la mayor importancia y debo reconocer, desde el Ministerio de Trabajo, en representación de la doctora Alicia Arango, que realmente en materia laboral en el país pues no, no tenemos mucho, y que el planteamiento de la citación es muy oportuno, muy pertinente, para que podamos empezar a regular todos estos temas.

Hasta el día de hoy se ha trabajado todo lo relacionado con la legislación laboral, para los trabajadores marítimos desde las normas generales y desde los convenios de la OIT; algunos de ellos han sido acogidos en la legislación colombiana, pero no hay normas específicas realmente en el país, salvo algunas excepciones para regular esta temática, entonces nos parece que sí es muy pertinente y sí es muy importante abrir un debate, y desde el Ministerio de Trabajo nosotros vamos a estar revisando este tema, para encontrar la protección y la garantía de lo que ha acogido Colombia, como el trabajo decente para todos los trabajadores que se desempeñan en las actividades... o la gente del mar, que es el término técnico que se utiliza.

He de comenzar por decir que las normas son muy antiguas, son convenios del año 1920, más o menos; entre 1920 y 1930 hubo cinco convenios de la OIT que Colombia ratificó, y con esos convenios nos hemos venido sosteniendo, porque fueron ratificados e incorporados a la legislación colombiana, y con esas normas es como hemos regulado el asunto, que es el Convenio 8, sobre naufragios, entonces se prevé ahí que van a haber unas indemnizaciones, para las personas que fueron víctimas del naufragio, y esa es la norma que está acogida en el ordenamiento jurídico colombiano.

Quizás de alguna manera, aunque en una interpretación muy extensiva, uno podría decir que con la protección al cesante, que son las normas más recientes, uno podría estar acogiendo y protegiendo una situación de estas características, pero no hay específico. También hay otro convenio, que es el 9, sobre colocación de la gente de mar, ese el término técnico, y ese tiene una regulación específica en Colombia, ya la vamos a mirar.

Hay otro convenio sobre examen médico de los menores en el trabajo marítimo, que es el número 16, es de 1921; y los dos últimos son el convenio número 21 de la OIT, que es el convenio sobre enrolamiento de la gente de mar, el contrato cómo es, en este sí hay un decreto; y, por último, el Convenio 23, que es sobre la repatriación de la gente de mar, sobre ese existe el Estatuto de Migración o el Sistema Nacional

de Migraciones, que permite repatriar personas que están en calamidad, colombianos fuera del país, pero es una norma general y no específica para los trabajadores marítimos.

¿Qué tenemos en Colombia? Tenemos, para desarrollar el Convenio 22, que les cité sobre enrolamiento, que es el contrato, tenemos un decreto, que es el 1015 de 1995; ese es el que existe hoy en día, para los contratos que deben firmar los trabajadores marítimos; es una norma del año 1995, allí hay cierta protección y es una norma reciente, que desarrolló una muy antigua, que era este convenio número 22 de 1926.

Tenemos también una ley, que es la Ley 35 de 1981; me estoy enfocando en el tema de legislación laboral, porque esa fue la pregunta del cuestionario, que planteó el Senador Agudelo, ¿qué normas existen en Colombia, para el tema laboral de los trabajadores marítimos? Está la Ley 35 de 1981 y el Decreto 1597 de 1988, que establece la definición de la “gente de mar”, y, por último, tenemos, frente al Convenio 23 de repatriación de gente de mar, el Decreto 2063 de 2013, que establece el apoyo a los colombianos en caso de requerirse una repatriación.

De resto no tenemos más normatividad y debemos en eso pues ser francos, hay un marco general, que es el de la Constitución, hay un marco, que es el Código Sustantivo del Trabajo; ¿qué opción habría? Algo que han venido pidiendo también las centrales obreras, particularmente la CUT y la CGT también ha insistido este tema, la CTC que tiene que ver con un convenio que es del año 2006, de la OIT; ese convenio es muy importante, ese convenio ya ha sido ratificado por cerca de 80 países en muy corto tiempo; lo que nosotros estamos pensando es someter este convenio y la posibilidad de que Colombia lo ratifique, porque realmente en el mismo sí hay todo un marco normativo, un marco legal, un marco de garantías, de protección, para los trabajadores marítimos, que Colombia no tiene y que a nivel internacional está planteado, y que bien valdría la pena someterlo a consideración de la Comisión de Concertación de Políticas Salariales, y hay una subcomisión, pero esa comisión, que es la que define el salario mínimo, hay una subcomisión, que es la de Asuntos Internacionales; esa subcomisión es tripartita, allí hacen parte los empresarios, los sindicatos y el Gobierno, y allí podríamos buscar un debate y una concertación, de cara a la posibilidad de llevarla al Congreso de la República, en la ratificación de ese convenio.

En caso de que lo llevemos al Congreso de la República, podríamos tener ahí una normatividad muy garantista, que realmente podría proteger muchísimo el trabajo marítimo, que es un trabajo que viene creciendo, pensemos sólo en lo que supone la Alianza Pacífico para el país y todo lo que debemos anticipar en materia de protección a nuestros trabajadores, para garantizar trabajo decente en el país.

De modo que esa sería la propuesta que dejaríamos sentada como MinTrabajo, en representación de la

doctora Alicia Arango, Ministra de Trabajo, que es evaluar la posibilidad de que Colombia ratifique este convenio del año 2006, podamos presentar el proyecto de ley al Congreso de la República, de cara luego a adoptar todos los instrumentos jurídicos, que desarrollen el convenio, entre ellos especializar la labor de las inspecciones de trabajo en materia marítima, porque ese es otro problema.

Yo estoy en el Viceministerio de Relaciones Laborales y de Inspección, vamos a tener 906 inspectores de trabajo, es algo que está logrando el país recientemente, es algo nuevo, y con esos inspectores de trabajo sería importante que lográramos una especialización con algunos en las zonas de puerto, para que podamos proteger los derechos de los trabajadores marítimos; sería entonces en doble vía, todo el material jurídico derivado del convenio y también todo el trabajo que podamos hacer en materia de inspección. Básicamente eso, Presidente y doctor Agudelo, y muchísimas gracias por la oportunidad.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias señor Viceministro. A continuación el doctor Juan Esteban Gil, del Instituto Nacional de Vías. Bienvenido.

El Presidente, Iván Darío Agudelo Zapata:

Senador Horacio José Serpa, bien pueda.

El Honorable Senadora Horacio José Serpa Moncada:

Querido Senador, un comentario: Felicitar al Viceministro de Transporte, porque realmente habló sobre todos los temas que aquí se le... –perdón, de Trabajo– habló sobre todos los temas que realmente se preguntaron en el cuestionario. Si quiero... tengo que decirlo... ya, un breve, un breve comentario, Ministra, ¿sí?: usted presentó al Viceministro y yo no lo conozco, ¿sí?, y el Viceministro lo que hizo fue darnos a conocer una serie de proyectos, ¿sí?, pero tengo que decirlo, porque lo siento y no creo que uno no deba decir las cosas, no hubo profundidad en la explicación que nos dio el Viceministro, y profundidad técnica, ¿sí?

La única cifra que nos dio, Ministra, fueron los 327,000 millones de pesos, que se invirtieron en el dragado; yo entiendo que estamos en un nuevo gobierno, yo entiendo que se está empezando una nueva gestión, pero esta también es una sesión formal de la Comisión Sexta del Congreso de la República; yo hubiese querido que, pues aprovechando esta oportunidad, se nos hubiera explicado con mayor profundidad lo que tiene que ver con el Ministerio de Transporte. Simplemente quería dejar esa constancia, doctor Agudelo; gracias, de verdad.

El Presidente, Iván Darío Agudelo Zapata:

No, y me uno a su preocupación, que es obviamente la de todos: El exsenador Baena, el Viceministro, lo que nos plantea es una gran preocupación, pero, bueno, aquí lo que tenemos son grandes retos y es por eso estamos, como lo decíamos ahorita, todos a una, para que, Almirante, usted, que es una luz acá, usted como conocedores de... no, pero usted conoce

el mar en el mundo, por esto tenemos que hacer un análisis de eso comparado, para poder ser como Panamá. ¿Por qué Panamá nos lleva tantas ventajas?, ¿por qué otros países nos llevan tantas ventajas?, y nosotros tenemos todos para serlo, y esa era la idea de esta sesión y vamos a seguir trabajando mucho más, y además celebrar la propuesta de nuestro Presidente Zarabáin, de construir esa comisión, donde obviamente todos debemos de integrar esa comisión, ir a Buenaventura y poder hacer la mejor ley de manera integral y transversal para la oportunidad de Colombia. Me uno, Senador Serpa, a sus preocupaciones, de verdad que son bastantes, pero obviamente son grandes retos, señora Ministra; usted tiene un papel muy importante, porque estamos hablando de infraestructura. Bienvenido el Director del Invías.

El Director General del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Juan Esteban Gil Chavarría:

Bueno, muchas gracias, Senador. Muy buenos días a todos los asistentes, a la mesa principal; Senador Iván, muchas gracias por esta invitación, al Secretario, a la Ministra y al señor Almirante. Es muy importante pues ustedes conocen que las inversiones en Invías en materia portuaria se centran principalmente en lo que tiene que ver con los canales de acceso y las vías de acceso a las zonas portuarias. El cuestionario como tal trata con referencia a temas de inversión, de contraprestación portuaria en los principales puertos a nivel nacional, lo cual voy a tratar de resumirlo rápidamente. En los últimos años se han realizado inversiones portuarias en Buenaventura a nivel de mantenimientos, y para este año tenemos previsto sacar una licitación de contingencias futuras del año entrante del orden de 16.000 millones de pesos, para mantener el canal navegable y garantizar su profundidad, doce con cinco bahía interna y trece con cinco bahía externa.

El estudio y diseño que está terminado del canal de acceso del puerto de Buenaventura, en este momento está pasando por una etapa de consultas previas con comunidades; esas consultas previas con comunidades, le han surgido otras tres nuevas comunidades, que han sido identificadas por parte del Ministerio del Interior, y en este momento estamos en esa tarea para poder obtener el licenciamiento ambiental.

Con base en eso es que todavía, digamos, el proyecto, para pensar en una profundización en la parte técnica como tal y que estén solucionados todos los trámites jurídicos y ambientales, se espera estar solucionado aproximadamente para el año entrante, y con base en eso se tomarán decisiones financieras en cuanto a cómo se van a intervenir, porque estamos hablando de inversiones aproximadas al billón de pesos, lo cual no está, no alcanza ni con los recursos de contraprestación portuaria ni con el compromiso futuro de los mismos recursos de contraprestación portuaria para la profundización y el mantenimiento.

Entonces hay que tomar una decisión importante, porque no siendo estos recursos suficientes para el apalancamiento de este proyecto, tampoco tenemos

espacio en este momento, en el marco de gastos, lo cual genera una necesidad total de ver qué estrategia financiera se adopta, pero todavía, digamos, estamos surtiendo este trámite ambiental, que nos da tiempo para terminar de estructurar ahorita, que estamos conociendo pues este proyecto con la entrada del nuevo Gobierno.

Entonces, esto es lo que tiene que ver con Buenaventura. Con Tumaco, puntualmente se terminó el año pasado un dragado de mantenimiento. Un dragado de mantenimiento, lo que garantiza es la profundidad de siete con treinta metros del puerto, sin embargo, tenemos los recursos para iniciar un nuevo diseño, un nuevo diseño en el que buscaremos una profundidad mayor, estamos hablando del orden de 9, 10 metros, estamos viendo pues todas las condiciones ambientales para ver cuáles son las mejores –ambientales y técnicas– para ver cuáles son las mejores condiciones para el puerto de Tumaco, de acuerdo con sus necesidades operacionales. El estudio lo empezaremos, lo sacaremos a principios de la vigencia del año entrante, lo cual esperamos que a fin de año tengamos ya el diseño desarrollado, e iniciando procesos de consultas previas con comunidades.

Con referencia al puerto de Cartagena, pues todos saben, terminamos la profundización del canal del..., y en este momento estamos ya en el convenio con la FDN, para hacer la, para hacer el diseño, no, ya el diseño está, para hacer las consultas previas con las comunidades, que en este momento salieron después del fallo adverso que tuvimos con referencia a la profundización del canal actual; el canal actual se profundizó y se hizo consulta previa con las comunidades, pero hubo un fallo adverso del Tribunal de Bolívar, donde adhirieron 5 comunidades adicionales para un proceso de consulta previa, entonces, en este momento estamos en procesos de concertación con comunidades de ese primer proyecto, y a la vez concertando con comunidades esta posible variante nueva, que en este momento estamos desarrollando.

Nosotros ya transferimos los recursos y garantizamos los recursos con vigencias de este año y del año entrante a la FDN, de tal manera que el aporte que corresponde a la nación, por medio del Instituto Nacional de Vías, está garantizado, de los 20 millones de dólares, y estamos esperando el aporte pues de los privados para garantizar la complementación de los recursos y poder llevar adelante el proyecto. Pero ahí también, digamos, esa profundización está también sometida a este proceso de consultas previas con siete comunidades que, digamos, ya hacen parte del proceso.

En esencia, digamos, esas son las inversiones en las principales zonas portuarias; ya que hicieron una pregunta con referencia al tema del río Magdalena, pero eso es competencia de Cormagdalena, por eso me abstengo de comentar algo al respecto, porque pues todavía no tengo conocimiento de la información; entenderán ustedes que estamos recién llegados. Sin embargo, con recursos de contraprestación estamos

haciendo otras inversiones, otras inversiones en las vías de acceso a los puertos.

En la vía de acceso al puerto de Buenaventura tenemos programado invertir 16.000 millones de pesos para el mantenimiento de la vía alterna interna y el mantenimiento entre el tramos Loboguerrero-Citronela; en la vía de acceso al puerto de Santa Marta, desde Mamatoco hasta la zona portuaria, que son... kilómetros, estamos invirtiendo del orden de 7.000 millones de pesos; y hay otras... y en el corredor Bogotá-Buenaventura se están utilizando también los recursos, ya que por la escasez y la estrechez presupuestal que hay, se están utilizando recursos a lo largo del corredor en las inversiones que tienen que ver con los aportes de la nación, en proyectos tan estratégicos como el Túnel de la Línea, el Túnel de la Línea, que es un proyecto, con la última licitación se están haciendo los últimos ajustes para ver cuánto está realmente desfinanciado y poder garantizar los recursos para su terminación, que según los programas que hemos estado viendo recientemente, está previsto terminar para el año 2020; es lo que he venido estudiando en estos días, y al proyecto que más dedicación obviamente le he puesto, ya que es una de las estrategias fundamentales, digamos, de este Gobierno.

Otra de las preguntas que nos hacían en el cuestionario, con referencia al tema de la autoridad, preguntaban con referencia al tema de la forma de supervisar los trabajos de profundización de los canales de acceso, si había una duplicidad de funciones entre la Dimar y el Invías, entonces es muy importante aclarar que bajo la Ley 80 el Invías tiene la responsabilidad de contratar y de realizar las actividades de mantenimiento y mejoramiento en la infraestructura a cargo de la nación; estos canales de acceso es infraestructura a cargo de la nación, en sus contratos bien sean de mantenimiento y profundización, el Invías tiene a cargo, en la interventoría como tal, técnica, financiera y jurídica de estos contratos, pero con la Dimar hacemos un trabajo para la actualización de la carta náutica, de revisión y recibo final de esos trabajos.

Es un trabajo de verificación, como en carretera lo realizamos a través de nuestra Policía de Carreteras, cuando nos hace... o de nuestra Agencia de Seguridad Vial, cuando terminamos una carretera y nos hacen todas las auditorías de seguridad vial, sucede exactamente lo mismo, entonces, la Dimar, ante esa pregunta, pues es importante mencionar que la Dimar tiene las competencias como tal de recibir una infraestructura terminada por el Instituto y desarrollada por el Instituto Nacional de Vías.

Y una última pregunta, digamos, que estaba prevista... –Señora Ministra, hasta luego, que le vaya muy bien–, y la última pregunta que, digamos, estaba prevista en el cuestionario era con referencia a la utilización de los lodos, a la utilización de los lodos de los dragados, y efectivamente se han hecho gestiones para el puerto de... para el canal de acceso del puerto de Tumaco, en donde la isla del Guano va recibir alrededor de 400.000 metros cúbicos, con la finalidad de protegerlos contra inundaciones y contra

temas de tsunamis, amenaza de tsunamis, entonces se van a hacer unos espolones, donde van a aumentar el nivel de protección de la isla, y ya se está haciendo toda la gestión ante la autoridad ambiental.

Lo mismo los dragados del puerto del canal de acceso a Buenaventura, se están utilizando en el estero de San Antonio, y vamos a continuar con 190.000 metros cúbicos adicionales para ampliar una posibilidad de malecón adicional en este muelle de San Antonio, en Buenaventura; y en San Andrés, que también tenemos contratado como desde el año 2015, no hemos podido iniciar la profundización del canal de acceso, ya digamos estamos en los estudios finales, pero se está estudiando para que esa, todas las arenas que salgan del dragado del canal de acceso a San Andrés, sean utilizadas en la recuperación de playas. Específicamente, digamos, esas eran las preguntas, señor Presidente y Senador citante, que le corresponden al Instituto Nacional de Vías; si de pronto hay una precisión adicional, pues estamos atentos a complementarlas. Sí, por supuesto, aquí estaré. Muchas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Muchas gracias señor Director de Invías. Una solicitud respetuosa por parte de los honorables Senadores, los funcionarios del Gobierno, con excepción de la excusa que radica la señora Ministra, es por favor no abandonar el recinto, hasta no terminar la sesión formal, ya que hay unos gremios que están inscritos en la Secretaría General, con días de anterioridad, y pues merecen el mayor respeto que sean escuchados, de un listado que pasó Entremar, que han sido los coordinadores de esta sesión.

La honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

¿Aló? Gracias señor Presidente, buenos días para todos los que nos acompañan en esta mañana, y quiero aprovechar que va saliendo la Ministra, para poner al Golfo de Morrosquillo en la agenda nacional. Con tristeza veo que el departamento de Sucre, Córdoba, no se encuentra en los planes de inversión del Gobierno nacional; le pedimos también a la Armada que nos ayude a priorizar. El puerto de Tolú está habilitado para el comercio exterior, para todo el desarrollo portuario; necesitamos convertirlo en la mejor alternativa para el potencial exportador agrícola, minero e industrial de los mercados, principalmente de Antioquia, Sucre y Córdoba.

Este puerto es fundamental para la competitividad del departamento de Sucre, que ha estado olvidado en los gobiernos anteriores, y que vemos esto como alternativa para despegar la competitividad, para despegar en temas económicos de la región; así mismo, hace más de 4 años se viene trabajando con un proyecto, que es el tren de cercanías, cuyo objetivo es unir, conectar el río Magdalena con el mar Caribe colombiano. Yo le pido respetuosamente que nos ayude en esta iniciativa, para impulsar este proyecto de gran envergadura para la costa, y así mismo unir a Sucre y conectarlo con los otros puertos pues del Caribe colombiano y Buenaventura, y empezar a

jalonar todo el tema de crecimiento económico, generación de empleo para nuestro departamento y el de Córdoba, que tanto lo necesitan. Muchas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Con la venia del señor Presidente, continuamos con el Servicio Nacional de Aprendizaje (Sena). Doctor Iván Ernesto Rojas.

El representante Sena, doctor Iván Ernesto Rojas:

Muy buenos días señor Presidente, señor Secretario, señor Senador citante, señor Almirante, Senadores, asistentes. Efectivamente, gracias por la invitación a participar de esta sesión de la Comisión Sexta. Una pregunta concreta para el Sena, dentro del cuestionario, los programas de formación y el valor, el costo de los programas de formación, pero nosotros antes de eso quiero... –siguiente, por favor– quiero hacer un contexto, y con relación a la pregunta, realmente de lo que significa el Sena. A veces pensamos que el Sena es solo formación, formación profesional íntegra, formación para el trabajo, y realmente el Sena es mucho más que eso, va mucho más allá, nosotros no solo formamos técnicos, tecnólogos, operarios, auxiliares; nosotros somos también empleo, el Sena es emprendimiento, el Sena es certificación de competencias laborales.

Concretamente les voy a explicar qué es esto:

Nosotros estamos para servirles a los trabajadores y para servirles a los empresarios; nosotros subsistimos con las empresas. El Sena, sus dos fuentes de recursos son los aportes de los empresarios por parafiscales y por el impuesto de renta de las personas jurídicas, somos de carácter tripartito. Estamos en 33 regionales en el país, 32 departamentos, y Bogotá Distrito Capital, 117 centros de formación en todo..., 117 centros de formación, es decir, algo así como 117 facultades. Originalmente el Sena fue concebido como que cada facultad tenía que tener una vocación medular, una vocación específica, pero con el transcurso de los años a cada centro de formación se le fueron agregando nuevos programas; concretamente, por ejemplo, para el sector marítimo nosotros tenemos centros dedicados al sector marítimo en San Andrés, en Cartagena, en Buenaventura, pero se le han ido agregando, además de estos programas medulares, otros programas que no son tan propios de ese... propios del sector.

Contamos con 10 tecnoparques, 15 technoacademias; cuando hablo de tecnoparques y technoacademias, son ambientes o espacios destinados a la investigación, a la innovación. Los tecnoparques están abiertos para todo el país, para todos los ciudadanos colombianos, y las technoacademias están abiertas para nuestros bachilleres en todo el país. 512 programas de formación, 19.000 instructores; quiero decirles, el Sena es, aparte de que es una maravilla de entidad, nosotros somos muy grandes, muy complejos, nosotros en total somos 42.000 personas que laboramos en el Sena, de los cuales 19.000 son instructores de... son contratistas concretamente, y tenemos 146 aulas móviles.

Siguiente, por favor. Si yo les muestro a ustedes –siguiente, por favor– las metas del Sena, ustedes realmente dirían “no le creo”, nosotros tenemos en total, anualmente, 7 millones de cupos para formación profesional. Entonces ustedes dicen “¿7 millones de cupos? Está formando a 7 millones de colombianos”; no, 7 millones de cupos. 1.300.000 cupos están destinados para formación presencial, es decir, técnicos, tecnólogos, auxiliares, y 5.738.000 cupos son formación virtual, perdón, formación complementaria, formación complementaria que efectivamente para el sector marítimo nosotros ofertamos; son cursos de 40 a 400 horas y de los cuales un colombiano puede hacer uso en el año de 3, 4 y 5 cupos, de 40 a 400 horas.

Como les manifestaba inicialmente, nosotros también somos el mayor intermediario laboral, que formamos parte del servicio público de empleo, nosotros tenemos una agencia pública; esa agencia pública de empleo, al igual que la tienen las entidades territoriales, al igual que la tienen las cajas de compensación, al igual que la tiene el mismo Ministerio de Trabajo, nosotros nos hemos convertido en el mayor intermediario laboral. Para este año tenemos una meta de 320.000 personas colocadas, cubriendo las vacantes de las empresas; las empresas a nosotros nos dicen cuáles son las vacantes y nosotros tenemos la información de cuál es el perfil de los buscadores de empleo y los cruzamos; eso nos permite..., el año pasado llegamos a colocar a 360.000 personas que estaban buscando empleo, a través de las agencias públicas de empleo del Sena.

En el cuatrienio, el último cuatrienio colocamos más de 1.100.000 personas. –Siguiente, por favor–. Entonces tenemos formación, tenemos empleo. ¿Qué tenemos nosotros en formación en el área “formación complementaria”? Formación complementaria, vuelvo y reitero, cursos de 40 a 400 horas; en el área de pesca, del año 2017 al 2018, tenemos activos 1.308 aprendices, distribuidos, como lo podemos ver, en San Andrés, Bolívar, en Tumaco, en La Guajira, en el Magdalena y en Buenaventura. Es importante, porque la pregunta que se nos formulaba es cuántos programas de formación ustedes tienen, y tengo que ser un poco claro y explicarles de dónde nacen los programas de formación. Los programas de formación del Sena nacen..., en el país existen 85 mesas sectoriales; en esas 85 mesas sectoriales asisten los empleadores, los trabajadores, la academia, el Gobierno, se sientan, discuten, charlan y concertan qué es lo que necesitan las empresas, que el Sena..., o se formen entre los trabajadores, y de allí, ahí hacen unas normas de competencia, se llaman normas de competencia laboral, y con esas normas de competencia laboral nosotros en el Sena diseñamos nuestros diseños curriculares, de donde salen nuestros programas de formación.

Nosotros tenemos más de 183 programas, perdón, más de ciento... sí, 83 programas. Siguiente, por favor– Esto era en área de pesca, esto es formación complementaria en el área de la marinería: En Buenaventura 4.505 aprendices; en Bolívar 1.768; en San Andrés 80, para un total de 6.353, formación

complementaria. –Siguiente–. Ahora, en formación titulada, cuando hablo de titulada es la mención que ya hacíamos anteriormente, cursos de técnico, tecnólogo, auxiliar, operario, y tenemos actualmente 344 aprendices, en Buenaventura 98, en Bolívar 150 y en Chocó 96. –Siguiente, por favor–. Programas: Respondiendo concretamente la pregunta, tenemos programas en técnico marinería de pesca, técnico en pesquería, técnico minero de cubierta, pero hay otros programas, estos son, estos programas a nosotros nos autoriza la Dimar, no es que el Sena los oferte sin ningún tipo de regulación; pero asociado a estos programas, nosotros ofertamos otro tipo de formación, programas en titulada y en complementaria, que tienen que ver con formación portuaria, por ejemplo; nosotros contamos con la infraestructura, con los simuladores, con la maquinaria.

Siguiente, por favor. ¿Qué recursos hemos destinado en investigación? 171 millones de pesos, sé que no es mucho; nosotros, el Sena cuenta con un programa muy importante que se llama Sennova, que por recursos de..., el 20% de lo que el Sena recibe de parafiscalidad, el Sena recibe anualmente un billón de pesos, producto de la parafiscalidad, y el 20% de ese billón tiene que destinarse a ciencia, tecnología e innovación, y se distribuye en varios componentes donde, por ejemplo... –siguiente, siguiente, por favor–, donde, por ejemplo, de esos 200.000 millones de pesos, 30.000 millones de pesos se destinan para que los empresarios participen en un programa que se llama “formación continua especializada”, participan allí de acuerdo al aporte que los empresarios hagan a los parafiscales, para que los mismos empresarios formen a sus trabajadores, en lo que no... en los programas que no forma el Sena; eso se llama “formación continua especializada”.

Hemos hecho unas inversiones muy importantes en lo que tiene que ver con simuladores, sé que algunos de ustedes conocen que tenemos una dificultad con un simulador en San Andrés, que no está actualizado, no lo estamos usando, pero tenemos el simulador... tenemos uno acá en la Culmition, tenemos acá en Cartagena, en nuestro centro marítimo; el otro lo estamos adquiriendo en Buenaventura, en Buenaventura actualmente estamos haciendo una inversión de 40.000 millones de pesos en un centro dedicado a gente de mar, eso es la sola construcción, que solo el simulador nos está costando alrededor de 2.000 millones de pesos y esperamos terminar, dejar debidamente dotado ese centro de formación.

Algo muy importante por lo que hemos luchado en el Sena, es la empleabilidad de las personas que nosotros formamos; la empleabilidad, el porcentaje de empleabilidad en las personas que formamos en gente de mar, está en el 68%. ¿Qué quiere decir eso?, que cada persona, de cada 100 que formamos, 68 están conectados, como decía el señor Viceministro de Trabajo, con el empleo decente, porque esa era la razón, la razón es formar, para poder conectar a las personas con el empleo. –Siguiente, por favor–.

Este es el programa, dentro de lo que le estaba manifestando anteriormente, de formación continua especializada, donde por esos recursos participan los empresarios. Entre el 2014 y el 2018 se beneficiaron 679 trabajadores del sector; el Sena aportó 321 millones, eso es una cofinanciación para..., ahí se pueden dictar cursos, talleres, seminarios; esos los dictan directamente los empresarios.

Siguiente. Lo que les manifestaba anteriormente, nuestra meta en el año inmediatamente anterior era haber colocado 317.000 personas con el empleo decente, a través de nuestra Agencia Pública de Empleo; nosotros logramos en el sector, en el sector marítimo, para 35.594 vacantes que ofertaron los empleadores, nosotros logramos conectar a 17.830; y este año, para 21.526 vacantes que se han ofertado, hemos logrado colocar 11.852 personas. –Siguiente–. Vuelvo y reitero, las inversiones que estamos haciendo en el Centro Náutico y Pesquero en la regional del Valle del Cauca, en Buenaventura, por eso me agrada mucho también haber escuchado la citación, para estar presentes allá, cuando ustedes bien lo tengan; y estamos haciendo igualmente..., y haciendo una inversión de casi 8.000 millones de pesos, 7.969 millones de pesos en las obras de infraestructura, ampliando nuestro centro de formación turística y gente de mar, que tenemos en la regional San Andrés.

Cualquier inquietud que tengan ahora, posteriormente, estamos dispuestos a..., les daremos datos; estoy acompañado por el Director Regional, doctor Jaime Torrado; estoy acompañado por nuestro Director de Diseños Curriculares y por nuestra Subdirectora de nuestro Centro de Gente de Mar, aquí en la regional. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

El Senador Pedro Leonidas Gómez Gómez está pidiendo el uso de la palabra. Hagamos una cosa, Senador, si usted está de acuerdo. Vamos a terminar la... falta una sola intervención de los funcionarios del Gobierno, terminamos con las intervenciones o con las respuestas a los cuestionarios de los funcionarios del Gobierno; seguimos con las intervenciones de los Senadores, que quiera pues hace sus intervenciones; y continuamos, para cerrar, con todas las personas que están aquí invitadas, que tengan sus observaciones y/o apreciaciones al respecto de todo lo que se ha avanzado aquí en esta mañana. Entonces, siga usted, señor Secretario, con el Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias señor Presidente. Sí, aquí en la Secretaría General acaba de radicarse una excusa por parte de la ANI, a las 10:25 de la mañana. Respetuosamente le solicitamos al Gobierno nacional, por instrucción del Presidente y Vicepresidente, que las excusas deben ser radicadas con anterioridad en los despachos de la Secretaría General, y va dirigida al doctor Iván Darío Agudelo, honorable Representante. Lo firma el Presidente de la ANI. El Honorable doctor Iván

Agudelo, ya fue Representante, es Senador, y las correspondencias deben ser dirigidas a la Mesa Directiva. Continúo, señor Presidente, para el Presidente de Asobancaria, hay una excusa radicada aquí, del Presidente de Asobancaria, que está instalando el Congreso Nacional de Asobancaria, aquí en Cartagena; y continuaríamos con el Presidente de la Cámara Colombiana de Informática y Tecnología, el doctor Samuel Alberto Yohai. ¿Cuál es la posición del gremio de las tecnologías, frente a los intereses marítimos de nuestro país?

El Presidente de la Cámara Colombiana de Informática y Telecomunicaciones (CCIT), doctor Alberto Samuel Yohai:

Muy buenos días señor Presidente, Senadores presentes, Almirante, señor Secretario, todos los amigos aquí presentes. Seré muy breve, pero me honra esta invitación, señor Presidente, ya que para mí como Representante del sector de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, desde la Cámara Colombiana de Informática y Telecomunicaciones, gremio que reúne a más de 70 empresas globales de alta tecnología, de todas las diferentes ópticas, operadores, hardware, software y demás, vemos que hoy es una muestra más, Senadores, de la transversalidad real de las tecnologías de la información y las comunicaciones, porque si bien es cierto no son pocas las ocasiones que nos hemos podido dirigir a esta honorable Comisión en el pasado, sobre todo tipo de proyectos de ley, por supuesto, los asuntos marítimos y/o los intereses marítimos de Colombia tampoco son ajenos a nuestro sector de la economía.

Inicialmente debemos darnos cuenta, por ejemplo, en temas relacionados con la conectividad y por qué no hablar un instante sobre la fibra óptica o las fibras ópticas submarinas que llegan a Colombia. Es un tema poco conocido, que junto con Brasil, Colombia es el país con la mayor cantidad de fibra óptica submarina entrando y saliendo de nuestras costas, pero con la gran diferencia del país brasileño, que nos da una ventaja competitiva muy estratégica a Colombia, es que nuestras fibras ópticas entran tanto por el Atlántico como por el Pacífico. Así que, en ese orden de ideas, tenemos una oportunidad realmente importante para volvernos el Hub, el epicentro de la conectividad de alta velocidad para todo el continente suramericano. Tenemos, por supuesto, con la Fuerza Pública, de continuamente estar, asegurarnos de que todo lo que sea la reglamentación para proteger los pasos de esta fibra óptica submarina, se considere casi que sagrada, Almirante, ya que realmente eso protegerá el acceso de datos para todos los colombianos y, por supuesto, podrá inclusive considerarse como un tema de seguridad nacional.

Pero eso no es lo único, si vemos, por ejemplo, casos chilenos, de otras partes de la región, han puesto una prioridad mayúscula en todo lo que es generar una modernización de sus cuerpos marítimos, por medio de nuevas soluciones basadas en las tecnologías de la información y las comunicaciones, generando mayor eficiencia, menores costos inclusive para los puertos y unos

ingresos mucho más interesantes, y más importante que cualquier otra cosa, una mayor visibilidad de lo que está entrando y saliendo a nuestras fronteras por medio de las vías marítimas, lo cual también nos trae a otras posibilidades significativas y muy interesantes, para que todo tipo de proyectos, todo tipo de proposiciones relacionadas con el “Open Data”, con los datos de gobierno, para que realmente de ahí podamos utilizar la información de lo que está llegando y saliendo con el transporte para beneficio de los ciudadanos, para beneficio de los intereses; por qué no decirlo también, económicos, para que también los intereses de las tecnologías de la información y las comunicaciones marítimas apoyen con el acelerado crecimiento de la economía nacional.

Así que nuevamente agradeciendo infinitamente, señor Presidente y Senadores presentes, la invitación que se me ha extendido para el día de hoy, yo quisiera dejarles estos mensajes: seguridad nacional, oportunidades de comercio y, por supuesto, de modernización de nuestras fronteras en todo sentido, pueden y deben generarse, aprovecharse y llevarse a cabo por medio de la masificación y el buen uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones, y desde la Cámara Colombiana de la Informática y las Telecomunicaciones ofrecemos todo el apoyo de nuestras empresas globales o de las empresas colombianas que también representamos orgullosamente en el seno de la agremiación, para que tengamos todo tipo de conversaciones con ustedes, con los interesados, para que hagamos esta estrategia tripartita una realidad. Nuevamente, muchísimas gracias por esta invitación que me han extendido, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted, doctor Yohai, por acompañarnos en la Comisión Sexta y a esta sesión. Para cerrar el ciclo, va a intervenir el doctor Saúl Pineda, en representación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

El Viceministro de Desarrollo Empresarial, doctor Saúl Pineda Hoyos:

Muy buenos días todavía, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara, Presidente de la Comisión Sexta Constitucional; honorable Senador Iván Darío Agudelo, Senador citante de esta audiencia, con quien además comparto el honor de tener alma mater en común; Almirante; señor Secretario; honorables Senadores, representantes de las distintas instituciones que están aquí representadas, de los sectores público y privado. Realmente me complace mucho tener la oportunidad de compartir en esta audiencia que tiene un propósito muy convergente con las iniciativas que está impulsando nuestro Ministro, el doctor José Manuel Restrepo, cuando refiere... el Senador citante a reflexionar sobre los temas de las ciencias marítimas, la importancia en la navegabilidad y desarrollo de las ciencias, la tecnología y la innovación, y por la importancia y trascendencia de este sector en la economía nacional;

me parece una oportunidad excepcional para compartir con ustedes aquello que nos ha invitado el señor Presidente y el señor Ministro, a construir sobre lo construido en muchos de los aspectos que tienen que ver con esta pregunta que ustedes nos formulan, que preguntan: “Teniendo en cuenta que los tratados de libre comercio han traído más carga a nuestros puertos, ¿cómo ha afectado todo el tema del transporte marítimo y el comercio marítimo a nuestro país?”

Yo quiero centrarme ahí, no sin antes señalar que me corresponde responder en representación del señor Ministro de Comercio, Industria y Turismo, como quiera que hubiera querido estar aquí presente en esta audiencia, como me lo manifestó, pero como la mayoría de ustedes conoce, estamos en una coyuntura un poco difícil en las negociaciones con Perú, en el marco de la CAN, a propósito de la cuestión del arroz, y eso ha obligado al señor Ministro a permanecer en Bogotá, en una reunión con su homólogo peruano y en compañía del señor Ministro de Agricultura para atender esa coyuntura. Yo quiero empezar, para responder esta pregunta, señalándole algunas cifras que son muy importantes: Hoy, en los últimos 12 años hemos completado 16 acuerdos de libre comercio, que nos significan acceso potencial a algo así como 1.500 millones de habitantes en el mundo.

Por eso el Presidente ha dicho: Esa fase de los acuerdos de libre comercio ya maduró y estamos como Chile más bien diciendo, llegó el momento de aprovechar esos TLC y de desarrollar toda la productividad desde los territorios, desde las empresas y desde nuestros puertos, para aprovechar esos TLC. Así que no queda ninguna duda de que la primera respuesta a la pregunta es que esos tratados de libre comercio sí han incidido directamente en el aumento del flujo de exportaciones y de importaciones desde nuestros puertos.

Para que ustedes tengan una idea de algunas cifras, de acuerdo con la Agencia Nacional de Infraestructura, entre el año 2010 y el año 2018 la modernización de nuestra infraestructura, activada por esa mayor apertura de los flujos del comercio, mostró avances significativos al pasar de una carga, una capacidad de carga de 286 millones de toneladas en 2010 a 444 millones de toneladas en el 2018, y se espera que en el 2021 tengamos una capacidad de 514 millones de toneladas, con lo cual en el periodo 2010-2021 se habrá duplicado la capacidad de manejo de carga desde nuestros puertos, a propósito de toda esta dinámica de comercio internacional, de la que estoy refiriéndome.

En la actualidad, es por eso que la ANI ya tiene a cargo 59 puertos concesionados, 8 zonas portuarias, y en 7 años se han adjudicado nuevas... 12 concesiones y se han renovado 15 permisos portuarios. Hablamos, pues de que nuestros puertos se consolidan desde el punto de vista de la actividad, pero también desde el punto de vista de la infraestructura. Efectivamente, cuando nos referimos a ese impacto de la mayor apertura comercial, estamos hablando de que nuestra infraestructura portuaria también está creciendo,

ejemplos claros que ustedes bien conocen, son los nuevos terminales como la Sociedad Portuaria Industrial de Aguadulce en Buenaventura, Puerto Bahía, aquí en Cartagena, Puerto Cayao aquí también en Cartagena, así como el dragado del canal de acceso de Bocachica en la Bahía de Cartagena, y el macizo... precisamente en estas infraestructuras por tratarse de la ciudad que nos alberga. Entonces estamos hablando ciertamente de impactos muy importantes en el flujo del comercio, de doble vía, que en este caso, para la actividad del transporte marítimo, está impactando positivamente al país, toda vez que más del 90% del comercio exterior de Colombia se moviliza por este medio de transporte, así que, Senador, estamos hablando de un tema muy pertinente, que requiere no solamente de pensar en entorno competitivo, sino en productividad y en innovación, como usted nos invita, desde los puertos y desde nuestros océanos.

Obviamente, eso ha significado que para atender ese flujo y esa infraestructura, el Ministerio tenga que emplearse a fondo para mejorar los procedimientos de exportación e importación desde nuestros puertos, y por ello el Gobierno nacional y específicamente este ministerio, como articuladores de la política de facilitación del comercio, particularmente desde nuestros puertos, adelanta hoy acciones para atender esa mayor dinámica de comercio y el crecimiento de la infraestructura, para que eso además conlleve mejoras en las operaciones de importación y exportación desde nuestros puertos. Voy a mencionar, en la respuesta hacen un nivel de detalle de estas acciones, voy a destacar aquellas que son las de mayor relevancia, porque no quiero perder la oportunidad, primero, de hacer referencia a una reflexión que nos hacía el Almirante sobre la importancia de la industria, y, por otro lado, una invitación que me hizo en la parte final el doctor Iván Darío Agudelo, para que mencione el tema del turismo, por tratarse obviamente de una región que articula la vocación oceánica con la vocación turística.

Entonces, debo decir, en primer lugar, que para atender esa actividad tan importante de comercio exterior, en primer lugar hemos puesto en marcha el sistema de inspección simultánea, que se ha llamado la “Ventanilla Única de Comercio Exterior”, o también conocida como VUCE, y a partir del año 2012 se implementó ese sistema, que simplemente de lo que se ocupa es de hacer un sistema, armar un sistema de inspección simultánea, de tal manera que se pueda hacer de manera efectivamente simultánea un proceso de inspección de toda la carga que entra y que sale del país, particularmente la de exportaciones, en un solo sitio, con la ayuda de un sistema electrónico, y donde puedan concurrir todas las autoridades. Con ello, y aquí estamos hablando ya de resultados, se han reducido los tiempos de inspección de tres a un día en exportaciones, y se ha eliminado una serie de documentos innecesarios en esas actividades de exportación. Por otro lado, quiero destacar elementos que le duelen mucho al sector empresarial: Empresas exportadoras que se

han caracterizado por la limpieza de los procesos, por la honestidad de su trabajo, tenían que verse en el pasado en la obligación de entregar una carta de responsabilidad, para asumir prácticamente cualquier eventualidad de que la carga contaminada se devolviera en su contra.

Hoy por hoy se ha simplificado ese procedimiento con una firma digital en el sistema, que está garantizando mucha agilidad en el trabajo conjunto con la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional, con el fin de mejorar las operaciones de exportación, particularmente en ese aspecto. Pero también hay un aspecto que ustedes deben saber, además de la eliminación de esa carta de responsabilidad, por lo menos del documento físico, se ha avanzado también en la presentación electrónica del exportador ante la Policía de Narcóticos; para que ustedes tengan una idea, muchos de nuestros representantes legales tenían que hacer presencia personal de su empresa a las oficinas de la Policía Antinarcóticos en puertos y aeropuertos, pero desde el año 2007 se consolidó la implementación, a través de esta Ventanilla Única de Comercio Exterior, de la presentación electrónica de la información exigible a los exportadores, con el fin de agilizar ese proceso.

Otro aspecto es el que tiene que ver con los avances en materia de inspección no intrusiva, particularmente la disposición de escáneres; sabemos que en estos temas hay que avanzar mucho más, lo voy a mencionar al final de mi comentario, pero lo que hay que decir es que con el fin de apoyar a la DIAN y a la Policía Nacional y a la Dirección Antinarcóticos en los controles para la detección del contrabando, para temas como el tráfico de divisas y estupefacientes, y para disminuir el nivel de inspecciones físicas en tiempos y demoras, en el 2014 se expidió el Decreto número 2155, por medio del cual se establecieron los estándares mínimos de tecnología en los equipos de inspección, con el fin de hacerlos menos intrusivos, y se creó además la Comisión Intersectorial para la adquisición, implementación y operación de esos escáneres.

Hoy existen 37 escáneres: 11 en Cartagena, 16 en Buenaventura, 2 en San Andrés, 4 en Santa Marta, 4 en Barranquilla, y seguramente va a tener que crecer en número de escáneres, para garantizar que este, que era un aspecto que sentían mucho los exportadores, no siga gravitando sobre estos flujos, porque muchas veces la mercancía se dañaba a través del tipo de inspecciones que se hacían. Y podría seguir mencionando algunas, que, repito, están aquí planteadas; básicamente quiero destacar, por lo menos, una de ellas, que tiene que ver con los sistemas de perfilación de riesgo, en los que se ha venido avanzando en los últimos años, particularmente en las entidades sanitarias, y es... ustedes saben que una forma de perfilar el riesgo es ver cuál es la tradición que tiene el exportador en su operación de comercio exterior, y si efectivamente ha mantenido a lo largo del tiempo un comportamiento absolutamente transparente en esas operaciones, pues ese tipo de empresas son las que pasan a una figura, que es la del “usuario de confianza”, para

garantizar que las inspecciones se hagan, sobre todo en materia fitosanitaria, donde podría haber riesgos específicos en aquellas que no cumplen con esos criterios, entonces allí se ha avanzado.

Yo quiero destacar simplemente que los resultados de ese tipo de operaciones están a la vista, hoy los análisis que está haciendo la OCDE señalan que la VUCE se destaca en nuestra región, frente a México, por ejemplo, o frente al mismo Chile y Perú, como una ventanilla única de comercio exterior con unos perfiles de gestión muy importantes en lo que tiene que ver, sobre todo, con los aspectos tecnológicos, donde claramente estamos al nivel de Chile y muy por encima de México y Perú; ciertamente tenemos que mejorar en algunos aspectos institucionales, que es en los que se está trabajando en la actualidad, pero quería destacar estos aspectos como un elemento que hacen parte de este ejercicio, de construir sobre lo construido, para seguir en aquellos aspectos en los que hemos avanzado y, desde luego, para mejorar allí donde tenemos oportunidades de mejora.

Y dos puntos finales, Senadores, para enfatizar en otro aspecto que me parece muy importante. En nuestro programa “Impulsa” tenemos un sector estratégico, que es el sector..., y tuve la oportunidad la semana pasada de visitar Cotecmar y todo el potencial que tiene esta entidad, que además está constituida como centro de desarrollo tecnológico, y que lidera, al interior del sector astillero, la posibilidad de un importante desarrollo de proveedores de la pequeña y mediana industria; ahí queremos trabajar, porque se trata de una industria líder, que está generando en conjunto algo así como 6.000 empleos e impactando directamente otros 4.000 en los demás sectores de la economía; allí tendríamos oportunidad de generar encadenamientos muy importantes hacia productores nacionales, que no solamente están en el Caribe, que están en Bogotá, que están incluso en Manizales, desarrollando oportunidades muy importantes de fabricación hacia Centroamérica, como ya ha ocurrido, de proyectos, pero también de incorporación de valor agregado, para las barcasas que fluyen por el río Magdalena, por ejemplo.

Entonces, queríamos enfatizar que ahí estamos haciendo un trabajo muy importante; estamos desarrollando, por lo menos, dos frentes de actuación: Uno de fortalecimiento del encadenamiento productivo de nuestros astilleros con los cerca de 30 proveedores de pequeñas y medianas industrias, aspiramos a llegar a 150 en asoció con la ANDI, y, por otro lado, el marco normativo y regulatorio que se diseñó en el marco del Decreto 590 de abril de 2018, a través del cual se estableció el programa de fomento para la industria astillera, “Proastilleros”. Así que estamos hablando, Almirante, de un sector estratégico para el país, en el que el sector público y el sector privado están haciendo causa común, porque consideramos que dentro de la estrategia de nuestros mares, esa es una estrategia fundamental, y concluyo, porque tengo que hacer referencia al aspecto del turismo, por indicación del Senador Iván Darío Agudelo.

Mire, allí voy a simplemente destacar tres aspectos, que me parece importante señalar: El primero, es que efectivamente las regiones costeras del país cuentan con playas en ambos litorales, que podrían obtener, por ejemplo, una certificación internacional, que se ha llamado “La Bandera Azul”, que no es otra cosa que una certificación de ecoetiquete internacional, y allí, desde nuestro Viceministerio del Turismo, estamos haciendo una guía de los procedimientos que deben seguir un grupo de 195 playas en el país, a lo largo y ancho de nuestro litoral, para garantizar que esas playas puedan obtener el certificado de etiquetado internacional, que ya mencioné, de Bandera Azul; allí, por ejemplo, ya presentamos formalmente y está lista la candidatura de Magüipi en Buenaventura, y esperamos extenderlo a 12 playas más.

Tomo nota atenta, Senadora, del Golfo de Morrosquillo, porque allí tenemos que pensar en competitividad, en turismo, en opciones en esta dirección. Adicionalmente, y allí solamente señalo dos aspectos, para concluir, desde el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo se han apoyado algunos proyectos para el posicionamiento del país, en la perspectiva del debate que aquí nos ocupa, como potencia mediooceánica y el mejoramiento de los productos de sol y playa; ahí, por ejemplo, hay acciones concretas lideradas desde el ministerio, pero en asoció con las entidades territoriales, en materia de ordenamiento de playas, para la protección de bañistas en Cartagena, los estudios y diseños de la Marina de San Andrés, aspectos que tienen que ver, por ejemplo, con estudios y del embarcadero de Johnny Cay en San Andrés, para formalizar una actividad, que se desarrolla de manera muy precaria, y avances, por ejemplo, en el embarcadero de Turbo, avances en el embarcadero de Capurganá, en Acandí, Chocó, y todo lo que tiene que ver pues con elementos complementarios, y aquí concluyo, de infraestructura, que apoye el desarrollo del turismo desde nuestro litoral.

A partir de la información que pudimos recabar del Fondo Nacional de Turismo, Fontur, se identificaron 23 proyectos en el periodo 2012-2017, un grupo de 12 departamentos, y quiero destacar aquí particularmente acciones en San Andrés, en Atlántico, en Bolívar y en Magdalena, por 18.762 millones de pesos, invertidos particularmente en infraestructura de destinos de sol y playa. Concluyo diciendo que efectivamente los TLC, los acuerdos de libre comercio han impactado positivamente el crecimiento de la infraestructura; esto nos está obligando desde el Ministerio a que las operaciones de comercio, que también están creciendo, se hagan de manera más eficiente, y desde luego, desarrollo productivo, para que sectores estratégicos como el astillero, tengan una gran articulación con proveedores nacionales, pensando en mercados internacionales, y el turismo como el nuevo petróleo de nuestro país, que tiene que ser promovido.

Nos falta todavía mucho, debo decirlo, y construir sobre lo construido es también enfrentar los temas que están pendientes. El comercio transfronterizo nos ubica, en términos todavía de las operaciones

de comercio en nuestras costas, en unos niveles que apenas están en el promedio de América Latina, que no es el mejor promedio del mundo, todavía tenemos costos de operación de nuestras exportaciones muy altos, y trámites que necesitamos seguir reduciendo, para facilitarle la vida a nuestros empresarios, y estamos seguros que de la mano del Congreso, con sus orientaciones y con el diálogo con Fontur, vamos a poder cumplir esa tarea. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted, doctor Pineda. Tiene el uso de la palabra el honorable Senador Pedro Leonidas Gómez Gómez.

El honorable Senador Pedro Leonidas Gómez Gómez:

Quiero empezar celebrando la iniciativa del Senador Iván Darío Agudelo, al convocar esta audiencia pública y facilitarnos todos los procesos para que se esté realizando, bajo el título “De espaldas al mar”, pero con la convicción de que dentro de 4 años esta misma audiencia pública ojalá se pueda repetir en este mismo lugar, con el título de “De frente al mar”, y eso se está haciendo en el marco de la voluntad de la Comisión Sexta del Senado de la República, presidida por el doctor Zabaraín, quien nos ha hecho un llamado, que yo acojo con toda la convicción, de que nos convirtamos en la mejor comisión del Senado de la República, y que para lograrlo tenemos que empezar por la puntualidad.

En mi movimiento, que se llama “Dignidad Santandereana”, decimos que el primer acto de amor a la patria es la puntualidad, de manera que emularemos individualmente y en grupo por ser la mejor Comisión del Senado de la República, para beneficio del país. Cartagena fue construida por los mejores navegantes del mundo, fue diseñada y construida como un fuerte militar, pero después de la independencia, después de Bolívar, a nosotros se nos olvidó ese valor geoestratégico y empezamos a mirar hacia adentro del país, y el país empezó a mirar hasta Cartagena y no más allá de la mar, y eso es lo que hace que esta convocatoria se haga diciendo que es de espaldas al mar, pero en realidad tenemos que unirnos, hacer equipo, para recuperar esa posición geoestratégica y sacarle pues muchísimo mayor provecho del que le podemos sacar.

Indudablemente nos podemos sentir orgullosos de los avances que ha habido en el plano del transporte, de la movilización por mar; en todos los frentes el transporte de carga y lo que ha venido haciendo Cotecmar, avanza y se convierten en un orgullo, pero hay otros aspectos en los que estamos todavía pegados, y en los que modestamente podemos contribuir, queremos convertirnos en instrumentos de la voluntad de todos los costeños, tanto del Pacífico como del Atlántico, de manera que queremos servir para algo, nos hicimos elegir, Senadores, para cumplir nuestra función y en este caso la Comisión Sexta quiere convertirse en un instrumento de la voluntad de ustedes, no somos

nosotros imponiéndole la agenda a ustedes, sino ustedes imponiéndonosla a nosotros.

Yo quiero hacer una evaluación de dos debilidades que tenemos, desde dos frentes: Desde la actividad deportiva y desde la pesca. Para mencionarles la debilidad de la actividad deportiva que hay en Cartagena, y en general en los dos océanos, quiero decirles cómo Cartagena se ve es como un puerto seco. Cartagena, desde el interior del país se ve como la ciudad de los eventos, y miren, está el Reinado Nacional de Belleza, que es uno de los que más atrae, de los más emblemáticos; el “Hay Festival”; el Festival de Música Clásica; el Festival de Cine y Televisión; el Boat Show, que en realidad es una muestra de embarcaciones marítimas, pero que no trasciende como un evento propiamente marino, el Axelmoda; el Festival de Gaitas de San Jacinto; yo les pudiera hablar del Festival del Dulce, que lo hemos disfrutado tantas veces, y muchos otros otros eventos, y no oímos de eventos en el mar.

Yo he venido, claro, hace varios años, a competir aquí en Juegos Nacionales, en el mar, en embarcaciones de vela, y la verdad es que les damos sopa y seco a los que viven aquí en el mar, incluso a los de la Armada. Yo quiero chicanear, quiero chicanear con ustedes, porque si uno no siente orgullo de su familia, entonces, ¿de quién? Hace 15 días mi nieto, Simón Gómez Ortiz, se ganó el primer puesto en el Campeonato de Navegación a Vela más importante de los Estados Unidos, le trajo la medalla de oro a Colombia, y tiene 4 medallas de oro en Juegos Nacionales y dos más en campeonatos suramericanos, un pelado de 16 años apenas, pero es un cachaco que entrena en un lago artificial de 50 hectáreas por allá en un sitio que ustedes habrán oído mencionar, donde tiembla, que es la Mesa de los Santos. ¿Cómo así que los que tienen...?

En alguna oportunidad nuestro entrenador se vino a trabajar aquí con la Naval, no sé si todavía esté, Elí, no sé si todavía está o si todavía lo recuerden, pero no entiendo cómo es posible, cómo es posible que no haya actividad deportiva en el mar. Nos quejamos de la mala imagen que tiene Cartagena ahora, porque los temas se ponen de moda con la prostitución infantil. Hablando de la familia, cuando uno de mis hijos estaba jugando con unas tijeras oxidadas y corría el peligro de cortarse la mano y de que le diera tétano, mi esposa me enseñó que no había que decirle “deme la tijera” y regañarlo y decirle “a usted le va a pasar esto”, sino crearle una actividad mucho más atractiva, para que él soltara la tijera y se fuera a la otra actividad; yo creo que si a Cartagena le generamos actividades turísticas muchísimo más atractivas, eso de la prostitución infantil se va a reducir a la más mínima expresión.

El día que los botes, los yates no vengan con dos, tres jóvenes, a que durante 15 días, cada noche, les manden una jovencita distinta, sino que vengan aquí a competir, ese día, por sustracción de materia, ese día nadie va a volver a hablar de ese estigma, que no le debe doler a los cartageneros, que nos duele a todos los colombianos, Cartagena es Colombia. De manera que ese es el combate estigmatizando a

Cartagena como el antro de la prostitución, y eso a mí no me cabe, y nosotros tenemos que hacer campaña para rechazarlo, pero no diciéndole como a los niños “no juegue con esa tijera, que está oxidada”, porque el niño se aferra más, sino buscando actividades alternativas.

Aquí la clave para desarrollar el deporte es la creación de una marina, aquí no hay dónde las embarcaciones vengán a atracar con comodidad, y no hay un centro de entrenamiento deportivo; miren, los que estamos metidos en esto, de alguna manera sabemos que los deportistas van moviéndose por el mundo huyéndole a las estaciones frías en sus países de origen, y es una de las actividades que más da ocupación a la actividad hotelera. Los que vienen por las niñitas de 8 a 14 años, no se bajan de los botes y no hacen ocupación hotelera, y casi que traen enlatados, y casi que su vergüenza por esa actividad que están haciendo, hace que traigan enlatados y se sirvan ellos mismos, y cocinen dentro de sus embarcaciones, o sea, que eso le está aportando un mínimo a la actividad turística y sí nos está creando una mala imagen. Los deportistas, por el contrario, necesitan una alimentación especial, que solamente se puede brindar en los hoteles; necesitan un centro de entrenamiento; necesitan traer a sus familias, ninguno de esos deportistas viene solo, en torno a un deportista pasa como con los nietos, van mi hijo, su esposa y sus otros dos hermanos, es decir, son cinco para todos lados; eso sí es una actividad.

De manera que el desarrollo de una náutica deportiva de alto rendimiento en Cartagena es un imperativo, y tenemos que hacer equipo para encontrar los recursos y para encontrar el sitio en dónde hacer la mejor marina. Tenemos que volver a pensar, como pensaron los españoles cuando fundaron a Cartagena, dónde está ese sitio que va a convertir a la Marina de Cartagena en la mejor marina del mundo, en la mejor marina del mundo, y traemos esa inmensa cantidad de deportistas a que nos dejen aquí sus dólares.

Eso es la propuesta desde el punto de vista deportivo, pero lo quiero también afrontar ahora desde la pesca, y como les digo, no me quiero referir sino a esos dos aspectos, no es que no haya otros aspectos en que queramos incursionar, pero es que como veo también lo del transporte y esas otras cosas, queremos hacer énfasis es en donde tenemos debilidades.

La pesca artesanal es indudablemente el motor para el desarrollo que este país necesita, porque es que la pesca artesanal es la que más genera mano de obra, Colombia es uno de los países con la mayor cantidad de peces y de mariscos, sin embargo, es uno de los que menos pesca y de los que menos consume pescado, yo creo que incluso aquí en la Costa prefieren vender el pescado que comérselo, que consumirlo; el aporte de la pesca al PIB de los países hace que Colombia sea uno de los peor calificados, con el 0.2%, mientras que otros países.

Ustedes dirán, “sí, es que la corriente del Humboldt los beneficia”, que sí, que al Perú no

solamente le llevan los mejores pescados de mar, sino que la anchoveta... etc. Pero analicen incluso los países de Centroamérica, que no tienen la corriente de Humboldt, y verán que tienen un aporte al PIB de la pesca superior al nuestro, estamos mal y estamos muy mal en la actividad pesquera, y es que el consumo per cápita corresponde a eso, a la actividad pesquera, tenemos uno de los consumos más bajos del mundo. En América Latina es de 5 a 10 kilos por persona al año, pero donde el mínimo es el que tiene Colombia, 5 kilos, o sea, que comer 5 kilos de pescado es no comer pescado, en vez de dedicarnos a comer pollo y carnes rojas y cerdo, o a no comer carnes.

Y fíjense ustedes, en los países más desarrollados, en los países donde hay más premios Nobel, donde hay más patentes, en donde hay más inteligencia, es en donde más consumen pescado, porque es que eso tiene una explicación: Las carnes rojas y el platanito y el patacón y el arroz con coco nos aportan calorías, nos aportan a los músculos, pero el pescado nos aporta al cerebro, es decir, donde se come más pescado hay más desarrollo, más posibilidades de la inteligencia, y cuando nosotros hablamos de ciencia, innovación y tecnología, ¿necesitamos músculo o necesitamos cerebro?

Uno de los propósitos del Presidente Duque con ese discurso de inauguración, que llenó de ilusiones a este país, es el desarrollo de la educación, de la ciencia, de la innovación, es decir, necesitamos comer más pescado. Si no comemos pescado, no les podemos exigir a nuestros niños el desarrollo intelectual para cumplir las metas, y estamos entrando en un contrasentido. Yo no tengo nada contra el pollo, desde que no tenga hormonas; yo no tengo nada contra las carnes rojas, desde que no tengan allá pues su... es decir, esas enfermedades; y con el consumo de cerdo, me encanta y tengo unos amigos que tienen la mayor producción de cerdos de América Latina en los Llanos Orientales; pero esos no le aportan al cerebro, nosotros necesitamos, este país necesita desarrollarse como se desarrolló Corea, estudiando, estimulando el cerebro.

Ahora, entre la pesca y el pescado hay dos clases, que es la acuicultura, el cultivado, al que se le da ramio y al que se le da pescadina, ese no tiene tanta proteína, pero de todos modos, comparado con los otros, tiene bastante proteína, es decir, que si hay que escoger entre pescado cultivado y pescado artesanal, siempre debemos preferir el artesanal; es la diferencia que hay cuando nos comemos un sancochito de gallina criolla y un sancochito de gallina estabulada: La estabulada, la de jaulas, nos podemos comer los huesos y chupármolos y todo, y la de gallina criolla no podemos, porque ahí es donde está el mayor vigor; en la pesca también es lo mismo, el pescado de los ríos, el pescado de mar, el pescado suelto, el que se saca por arrastre, por supuesto que es el mejor.

Hay una cifra que me preocupa muchísimo, esto es sobre todo en el Pacífico, Senadora, es que nosotros tenemos en Colombia la presencia de 1.753 barcos pesqueros; primero quiero advertirles

que yo con esto quiero hacer dos proyectos de ley, pero tengo estas cifras, que son globales, y no voy a presentar los proyectos de ley hasta que no los tenga precisados y complementados con el aporte de ustedes y con el aporte de los otros Senadores; además aspiro a que esto no sea una propuesta del Senador Leonidas Gómez, sino de la Comisión Sexta, que hagamos equipo.

Yo creo que no va a ser difícil que nos pongamos de acuerdo en unas cosas tan elementales, pero no vamos a desconocer las precisiones que nos pueden dar los actores directos en esto. Entonces cuando yo digo “de 1.753 barcos”, pueden ser 1.800 o pueden ser 2.000 o alguna cosa, pero solamente hay 14 barcos con bandera colombiana; eso en gran parte se debe a que antes de la Constitución colombiana nosotros ejercíamos jurisdicción sobre 200 millas marítimas y a raíz del Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos, eso se redujo a doce. Los tratados de libre comercio no fueron negociados por empresarios sino por políticos que no saben de negocios; los empresarios fuimos convidados de piedra a unas cosas de consulta, que se llamaban “El cuarto de lado”.

Entonces nos íbamos para Washington o para donde se estaban negociando los tratados de libre comercio, y salía el negociador y nos decía: “Se está negociando esto y esto”, y nosotros le decíamos “no, por ahí no es la cosa”, mejor dicho, nos van a triturar, nos van a acabar, “haga esto y haga lo otro”, y el tipo juraba y requeteguraba que iba a hacer eso, y llegaba allá y allá lo volteaban. Y nos vinimos creyendo que nos habían hecho caso, y nos acabaron, nos sacaron de la pesca, tenemos únicamente 14 barcos atuneros. El atún que nos comemos aquí, en Cartagena y en el resto del país, es el atún, es –gracias– es el atún que pescan nuestros barcos y se lo venden a los barcos extranjeros, se lo llevan y luego lo importamos; de esta manera... ya tengo la advertencia de que me quedan dos minutos y los voy a respetar, voy a honrar el tiempo.

Lo que se ha perdido es que nosotros en el año 97 vendíamos 169 millones de dólares y ahora los rebajamos a 133 millones, perdimos 33 millones en ventas de pescado, en cambio, las importaciones sí han venido subiendo a raíz de Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos. Nosotros importábamos en el año 97, 27 millones, en el año 2004, 86; y en el 2015, que es la última cifra que me dieron, 411 millones, es decir, estamos importando 15 veces más; ¿será que...? ¿Será que pues no tenemos ganas nosotros de trabajar, que somos flojos los colombianos, o alguna cosa así? No, es que negociamos mal, y yo creo que así como el Presidente de los Estados Unidos tiene derecho a pedir que se renegocien o se reconsideren algunas cláusulas de los tratados de libre comercio, nosotros debíamos también pensar en eso, en que primero los colombianos, y el desempleo, lo que puede generar, es que la industria pesquera genera casi medio millón de empleos directos, y eso representa el 7% de la población colombiana.

Esto me lleva a hacer las siguientes dos propuestas concretas con relación a la pesca: Primero, que desde el Senado de la República consigamos una campaña oficial para incentivar el consumo del pescado, es decir, que un Nairo Quintana, que un James, salga a decir que ellos son buenos porque comen pescado, o que Willin..., el máximo científico que tenemos nosotros en Colombia, diga que su cerebro se ha desarrollado porque come pescado, alguna cosa, pero una campaña oficial contundente, motivante; y que el 50% del PAE, que es el Plan de Alimentación Escolar para los niños, incluya pescado, para desarrollar el gusto en los niños desde la primera infancia, la memoria gustativa se desarrolla es en la primera infancia; y el apoyo a la pesca artesanal de mar y de río, tenemos que apoyar a los pescadores, tenemos que volver a lo de antes, y después sobrepasar las metas de captura y de acuicultura; a las organizaciones gremiales hay que apoyarlas y el control al contrabando, y debemos exigir máximos, los máximos aranceles, permitidos por la Organización Mundial del Comercio, a la importación de pescado. Muchísimas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted, honorable Senador Gómez Gómez. Recibo de manera, la honorable Senadora Criselda Lobo. Vamos por sugerencia de la Mesa Directiva, vamos a proceder las personas que tengan el uso de la palabra, dispongan de 10 minutos para hacer su intervención.

La honorable Senadora Criselda Lobo Silva:

Gracias señor Presidente, mi intervención es muy corta, porque exactamente venimos a recoger insumos, a escuchar. Inicio así: El mar con sus fantásticos paisajes nos da comida y aunque el mar azote y los vientos me sacudan, y aunque algún día me quieran arrancar de ti, yo te juro, mi querido mar, que mi alma en silencio buscará por ti. Por Santiago Delal.

Muchísimas gracias a todas y todos por estar acá presentes, en esta audiencia de la Comisión Sexta del Senado, muchísimas gracias al Almirante Néstor, que nos recibió tan calurosamente y sencilla ayer; gracias al Senador por esa iniciativa, al Senador Iván Darío, por esa gran iniciativa de traernos a los territorios, como alguien dijo aquí, de la Colombia Profunda, esa Colombia que en Bogotá desconocemos.

No es este el espacio para una exposición completa de las razones de nuestra alzamiento de más de medio siglo, pero basta con afirmar que durante todo este tiempo nos sentimos intérpretes de millones de colombianos del campo y la ciudad, a quienes se impedían con la fuerza su expresión política.

Nuestra nueva fuerza, tenemos el compromiso firme de contribuir al desarrollo sostenible de nuestro país, y hacia allá voy a llevar también mi intervención, porque estamos hablando de desarrollo, estamos hablando de empleo, ¿sí?, pero que sea sostenible, sostenible en armonía con el medio, el mar, y también la fauna y la flora, y me hago una pregunta: ¿Qué implicaciones nos traerá desde el

desarrollo que estamos hablando, por ejemplo, con los corales de Varadero? Los corales del Varadero son un ecosistema excepcional, que ha sobrevivido a la fuerte sedimentación que entrega el río Magdalena en, el mar del Caribe de Colombia, y aquí habitan más de 60 especies de corales, 120 especies... 32 especies de corales duros, formadores de arrecifes, 26 especies de corales blandos, 5 de corales negros, 39 invertebrados de fácil detección, todos ellos se mantienen en buen estado de conservación, en las 102 hectáreas de este arrecife.

Varadero es un sistema de arrecife de aguas poco profundas, comparado con un jardín florido, lleno de corales, peces de colores y otros organismos, que han llamado la atención de la comunidad científica, por su capacidad de superar las circunstancias traumáticas y adversas a las que han sido expuestas. Debido a la sobredimentación producida por las modificaciones que se le hicieron al Canal del Dique, a partir de la década del 50 y que empeoraron en 1982, con el dragado y la electrificación del curso del río Magdalena, se acabó con el 80% de los corales de las Islas del Rosario y San Bernardo, atrás quedaron las aguas azules y puras de la bahía de Cartagena y Barbacoas, que le daban vida a los parques de coral de la ciudad turística, solo sobrevivieron los heroicos corales de Varadero, pero estos también podrían desaparecer por un proyecto de modernización del puerto de Cartagena y del Canal de Bocachica; la construcción del canal alterno de gran calado podría acabar con el 25% del arrecife directamente y como un 50% de manera indirecta, poniendo en riesgo el sustento de comunidades de la zona y privando a la humanidad de uno de sus mayores tesoros.

No nos oponemos al desarrollo, por supuesto que no, porque Colombia cambió y cambió para pensarnos como nación, son 20, casi 20 millones de votos que hubieron, contando los del Presidente Duque y los de Colombia Humana, ¿sí?, son casi 20 millones; eso nos da a nosotros también en qué pensar el cambio que tiene Colombia, y Colombia va a cambiar para bien, para desarrollo, para inclusión, para el desarrollo pensado desde el territorio, y pensado también desde el mar, solo que sea sostenido, un desarrollo sostenido, amigable con el medio ambiente, sin que afecte, y que sus beneficios redunden en el bienestar de las mayorías.

Cualquier proyecto que afecte directamente a las comunidades, debe contar con la consulta previa, que, por supuesto, me alegra, porque aquí se están realizando las consultas previas a la comunidad y a la gente, y eso es muy importante, eso es democracia directa, incluyente, participativa, que la comunidad hable, que la comunidad también se exprese y diga.

Son muchas las cosas por cambiar en Colombia, visitaremos muchos rurales, en donde pensamos darnos a conocer, como lo que realmente somos, para escuchar e intercambiar con la Colombia profunda y olvidada. Cada vez iremos ampliando nuestras propuestas, para un nuevo país, el país de todos y todas, y en esto sí me sumo a la propuesta que hizo acá el honorable Senador, el Presidente de la Comisión Sexta, muy importante, de verdad,

puntualizar las conclusiones que se deriven de esta audiencia, de este espacio, para generar la ruta de desarrollo, protección sostenible en toda la política marítima para nuestra nación.

Cuenten con nosotros, para legislar a favor de la gente, a favor del desarrollo, a favor de que Colombia sea una potencia alimenticia; Colombia, en este momento nosotros estamos importando, y en esto la Senadora Valencia, en su intervención antenoche, lo dijo, nosotros teníamos la cifra de 15 millones de toneladas de grano, ella nos dice 17 toneladas; pensémonos, pensémonos a Colombia con esa diversidad de clima que tiene, con los dos mares que tenemos, tan ricos, tan ricos en peces, que aquí nos acaban de decir los compañeros y las instituciones que me han precedido, en especies, ¿sí? ¿Qué podemos hacer nosotros? Podemos ser un país gigante, podemos hacer un país productor, un país que hable por su gente; si nos lo pensamos así, cuenten con nosotros desde la unidad legislativa, para contribuir, para escuchar, sobre todo para venir y escuchar, y contribuir en el desarrollo económico, social y político de nuestro país. Muchísimas gracias a todos y todas; me perdonan que olvidé el agradecimiento a los medios de comunicación. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted, honorable Senadora. Vamos a continuar con la intervención... Senador Trujillo.

El honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

¿Qué es la dinámica, Presidente?

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Yo pienso... a ver, continuemos de la siguiente manera: Vamos a escuchar a las personas aquí de los gremios, tomamos nota sobre las acotaciones o las anotaciones que ellos presenten, y posteriormente los Senadores, 5 minutos cada uno, presentan sus conclusiones de lo que consideran fue el debate, ¿estamos de acuerdo? Entonces tiene el uso de la palabra el doctor Óscar Torres de Arsajai. El Senador Citante está inquieto por la hora de almuerzo.

El honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Estoy seguro que no soy el único.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Y traje lonchera. Nosotros estamos a dieta, Senador. Yo puedo seguir de largo, pero bueno, son las doce; propongo intervenciones hasta las doce y media. Me parece que debemos seguir hasta la una, para ir a almorzar y regresar a las dos, ¿de acuerdo?, ¿listo? Seguimos, aprobado por unanimidad. Sigue el doctor Óscar Torres de Arsajai.

El doctor Juan Guillermo Hincapié:

Buenas, para dar inicio a la presentación de los gremios, de quienes hemos hecho un trabajo interesante para presentarles aquí a la comisión, pues

voy arrancar yo, después el doctor Óscar. Mi nombre es Juan Guillermo Hincapié y quisiera arrancar con una presentación muy corta de la mecánica que adoptamos en los trabajos que realizamos, para esta reunión. Básicamente varios protagonistas de la actividad marítima del país hace unos días, hace varias semanas, nos reunimos, hicimos una división temática, en la cual varios grupos trabajaron acerca del diagnóstico, que los diferentes ítems que componen lo que denominamos los intereses marítimos del país, debían ser expuestos en esta reunión, todo ello obviamente con la gentileza de ustedes, miembros de la Comisión Sexta, auspiciados pues por el Senador Agudelo, con quien sostuvimos un reunión hace unos meses, y fruto de esa reunión pues ha resultado esta...

Estamos muy complacidos, la verdad, muy agradecidos, por tener el tiempo y la disposición para escuchar, y yo quisiera arrancar con una reflexión muy corta, pero muy respetuosa: Escuchando a los funcionarios del Gobierno nacional, se le viene a uno en mente, y reitero que esta apreciación la hago con mucho respeto, esa famosa propaganda de una entidad bancaria del país, que lo hace ver a uno a veces que de pronto está en el lugar equivocado, y esto lo digo con respeto, en el sentido de que lo que hemos escuchado aquí, en lo que tiene que ver con el sector marítimo como tal, lo vemos con cierto grado de optimismo, que es muy bueno, obviamente, pero que nos ratifica que existe una distancia muy grande entre lo que es la visión que tiene el Gobierno, la visión que puede tener el estamento legislativo, el estamento reglamentario, y la realidad marítima del país, y precisamente nuestras intervenciones, creo yo que van a estar destinadas a ello.

Quiero, en primer lugar, pues referirme a la muy buena intervención que hizo el señor Almirante Durán, nadie desconoce, señor Almirante, las fortalezas que tiene la Marina en nuestro país, pero ya es hora de que igualmente fortalezcamos el sector vivo de los intereses marítimos en el país. Son muy alentadoras, sin duda, las cifras que nos manifestó el funcionario del Ministerio de Comercio Exterior, pero con sorpresa, y también lo digo con mucho respeto, muy poco se refirió a lo que es la realidad del sector marítimo, el sector marítimo como tal, y eso es algo que vale la pena que comencemos a precisar, y seguramente quien me va a pre... pues van a hacer continuidad a la palabra, después de esta intervención, lo van a precisar con mayor...

Está claro, como ustedes pueden ver en esta gráfica, que nuestro país es un país esencialmente marítimo, eso no nos debe haber la menor duda: Territorialmente el 44.86% del territorio es esencialmente marítimo; eso pues obviamente nos da una posición geográfica vital, una posición geográfica envidiable, y que cualquier otra potencia marítima desearía, sin embargo, debemos decir que esta posición, que ciertamente es privilegiada, no ha sido en realidad suficiente para que el país alcance un desarrollo marítimo pleno, y por el contrario, si nos referimos específicamente al tema de la Marina Mercante, un tema que discutimos en la primera

reunión, con un debate muy interesante, respondiendo una pregunta que incluso Diana nos hizo a todos, y es si podría hablarse con ella realmente de la existencia de una Marina Mercante.

Con independencia de quien tenga la razón o no, creo que la posición unánime del gremio como tal, es que si nos referimos a cantidad de embarcaciones, a número de embarcaciones que ostentan la bandera colombiana, evidentemente sería impropio hablar de una Marina Mercante colombiana hoy en día. Es evidente que la ausencia en sentidos financieros, laborales y fiscales afectan el desarrollo marítimo del país, y esa falta de apoyo, que es lo que queremos evidenciar a partir de estas intervenciones, es lo que ha propiciado que el naviero nacional se vea en una situación de falta de competitividad muy fuerte, frente a navieros y armadores extranjeros, y que lo lleva a que él estoicamente desarrolle la empresa naviera, a acudir o a tener la necesidad de llevar sus barcos a que ponen banderas de otros registros o... conveniencia, para poder contrarrestar ese entorno, que es ciertamente, en la práctica, hostil, desde el punto de vista laboral, financiero y fiscal, convirtiéndose, en algunos casos, en extranjeros en su propia patria, y eso es triste reconocerlo, pero así es.

Algo que mencionaba la Ministra de Transporte y que vale la pena resaltar y decirlo también con muchísima claridad, en nuestro país lo marítimo, lo fluvial, lo portuario, constantemente se traslapa; no tenemos una definición clara de las competencias de las entidades que representan lo marítimo, lo portuario y lo fluvial, sobre todo con el enfoque que desde el punto de vista nacional se le ha dado a quienes enarbolan estas entidades, y con una circunstancia que la agrava, desde el punto de vista práctico, y es la ausencia de intervención de las entidades locales en esas tres facetas de la actividad, marítimo, portuario y fluvial; incluso es bastante usual que cuando esa intervención se da, desde el punto de vista local, se hace con un efecto que no es el deseado.

De ahí que podamos afirmar, con algo de probanza, que las relaciones ciudad-puerto que tenemos en Colombia no son los suficientemente integradas, como para que el desarrollo de los intereses marítimos se puedan dar, como todos quisiéramos. Más adelante pues los diferentes grupos hablarán particularmente de todos los incentivos que cada uno quisiera y debería tenerse, pero quiero llamar la atención de ustedes en todos dos temas muy importantes, y es cómo es necesario refundar la bandera colombiana, es necesario refundar en el sentido de que vuelva a ser protegida.

Uno de los mecanismos que tiene el desarrollo de cualquier marina en el país es la protección a su bandera, y la protección a su bandera no es... no va en contravía del desarrollo marítimo del país, todo lo contrario, todos los mecanismos de transferencias tecnológica que se puedan dar, a través de la protección de la bandera, permite un desarrollo marítimo, desde el punto de vista de estructura de flota, de estructura empresarial muchísimo más

grande, y sobre eso tenemos muchísimos ejemplos: La mayoría de los países que desarrollan actividades marítimas en sus zonas de influencia, en su mar territorial, en su zona económica exclusiva, protegen su bandera. Nosotros tenemos que llegar nuevamente a una protección más exigente en lo que tiene que ver con la bandera colombiana, como uno de los mecanismos que puedan servir para el fomento de la marina.

Bien, y un poco el ideal de estas intervenciones y de la relación que podamos tener con el gremio vivo, es poder clarificar algo, que para nosotros podría ser el germen inicial filosófico del problema, de esa distancia que existe entre lo reglamentario y lo legislativo y el interés real marítimo, y es cómo podemos entender el poder marítimo del país: Si lo entendemos como la capacidad de crear, mantener y explotar y proteger los intereses marítimos del Estado, es claro para todos, y debe ser claro para todos, que ese poder marítimo surge de la confluencia de dos tipos de intereses, los intereses marítimos como tal y el poder naval.

Si hablamos del poder naval, esto pues los señores almirantes y los oficiales nos podrán corregir muy bien, estamos hablando de todo lo que tiene que ver con plataformas, estructuras, defensa de costas, transporte, movilidad, autos, anfibios, comunicaciones, inteligencia, informática, vigilancia, reconocimiento, y en esencia todo lo que tiene que ver con la seguridad marítima. Mientras que si hablamos de los intereses marítimos, estamos hablando de la Marina Mercante, del transporte marítimo como tal, de la industria naval y pesquera, de los hidrocarburos, de las fuentes de energías externas, de la protección al medioambiente, y todo lo que tiene que ver con el desarrollo de las zonas costeras.

Solamente con una ecuación equilibrada entre ese poder naval y esos intereses marítimos, podemos propiamente hablar de un verdadero poder marítimo en Colombia, que es lo que nos ocupa, y yo quisiera adelantarme un poquito a las conclusiones que pueden haber, desde la perspectiva del gremio en esta charla: Nos anima y nos motiva tener a la mano una estructura legislativa de fomento al poder marítimo en Colombia, de fomento a los intereses marítimos, que le dé instrumentos al Gobierno nacional, para que estos intereses marítimos, con la ecuación correcta con el poder naval, puedan realmente contribuir al desarrollo económico de este sector, que es tan vital y tan importante para el país. Le dejo la palabra a Óscar. Gracias.

El señor Óscar Torres:

Muy buenas tardes a todos, señores Senadores de la Comisión Sexta, señor Escobar, señores oficiales que tripulan la Armada Nacional, señores empresarios del sector marítimo y público en general. Me refiero a los índices económicos de lo que bien planteaba Juan Guillermo y lo que se deriva de esos avances que ha tenido Colombia en términos de su poder naval y los intereses marítimos. Un índice que nos muestra la concentración de Colombia por

destinos de exportación, que es muy importante tener claridad sobre esto, para mirar las evoluciones de comercio que ha tenido Colombia en los últimos años, nos muestra que efectivamente Colombia ha evolucionado en términos de comercio.

Aquí vemos nosotros una evolución del año 2008 hasta el año 2015, y vemos nosotros países con los cuales no teníamos comercio y que actualmente hoy tenemos comercio, y ese índice nos muestra que estamos en un mercado moderadamente concentrado, ¿eso qué significa? Significa que hemos evolucionado, pero desde el 2008 al 2015 estamos en el mismo rango, solo que hemos evolucionado en el término, si estamos en el margen más cercano al inferior o al superior; si vemos nosotros el índice, vemos que en el año 2008 estaba en 2.321, que es muy cercano a 2.5, el límite, y hoy estamos en 1.701, muy cercano al límite inferior; aunque nos encontramos en el mismo margen, hemos evolucionado en términos de comercio, ¿qué quiere decir esto? Esto quiere decir como cuando yo era niño y mi padre me enviaba a la tienda, a que hiciera una diligencia, un mandado, como se dice aquí en la Costa, y me decía: “Pida una docena de huevos, pero que le empaquen 6 en una bolsa y 6 en otra bolsa”. Yo no entendía y un día le pregunto: “Ven acá, padre, ¿y usted por qué me dice eso?”; y me dice: “Porque si te caes, puedes salvar 6 huevos”. En pocas palabras, mi padre me estaba enseñando a diversificar el portafolio importador del país, y bueno, vemos que Colombia ha venido evolucionando en este índice.

El otro índice habla sobre el índice de apertura comercial y está mirando qué tanto está afectado el PIB por el comercio exterior, suma las exportaciones y las importaciones y las divide sobre el PIB, y vemos la evolución del índice del 2002 al 2016: En el 2002 estábamos en 32.7, hoy estamos en 44; quiere decir que el 44% del PIB está explicado por términos de exportación, sumando la importaciones y las exportaciones. Rápidamente llegamos a lo crítico, a lo crítico es porque aquí está la realidad del país: Miramos nosotros que la gran participación de nuestras exportaciones son productos primarios, piedras preciosas y oro no monetario, los famosos *commodities*, ¿cierto? Cifras nos dicen que más o menos el 70% de nuestro producto exportador es minero-energéticos.

El tener una infraestructura y una inspección de infraestructura, como bien escuchamos a los señores del ministerio en sus intervenciones, pero donde la situación real del país nos muestra que esa infraestructura se está construyendo, pero que nuestro producto exportado todavía no es innovador, simplemente seguimos con la exportaciones que tradicionalmente venimos realizando, los *commodities*, que cuando se caen los precios internacionales, afectan nuestra economía, como ya nos sucedió, y de ahí se derivó una reforma tributaria. Entonces esto es muy interesante tenerlo en cuenta y bueno, está de moda el tema de la economía naranja y etc., pero detrás de esto está realmente la seriedad que se tiene que tomar en estos asuntos políticos, y de hecho por eso estamos en esta reunión

y agradecemos mucho a la Comisión que se haya desplazado a la ciudad de Cartagena.

Cifras que les venía mostrando y miramos nosotros los acuerdos vigentes, y realmente esto nos muestra la percepción del mundo que tiene o tenía Colombia, porque vemos que nos hace falta todavía medio mundo con quien realizar acuerdos de comercio: Tenemos acuerdos en negociación y los acuerdos planeados, pero estamos creyendo que simplemente era América el mundo, y nos hace falta medio mundo con quien realizar relaciones de comercio; esto se explica porque hay un nuevo orden económico mundial, donde tenemos las potencias tradicionales, la Europa Occidental, Canadá, Australia, Nueva Zelanda, Japón y Corea; tenemos unas potencias emergentes claramente definidas allí en ese panorama mundial, donde está Rusia, China, India, Brasil y Sudáfrica, que es una potencia emergente, y unas potencias secundarias y emergentes.

Colombia no aparece en ese panorama económico mundial del nuevo orden económico mundial, y en rojo tenemos los países exportadores de petróleo. La potencialidad de Colombia, dentro de su panorama económico mundial, están dadas por algo que habla sobre las regiones desarrolladas, los centros de poder de las regiones desarrolladas, las regiones emergentes del primer nivel, las regiones emergentes de segundo nivel, y esto muestra la explicación de cómo se ha desarrollado el mundo contemporáneo, el hecho del progreso de la China, de las potencialidades del progreso de la India, que simplemente se deben a movi­lidades de recursos.

Vemos nosotros el gran país del norte, hoy la quinta economía, Brasil, qué ha sucedido realmente en el mundo, y que esto lo debemos tener en cuenta, para nosotros mirar que el desarrollo marítimo es la solución en estos momentos, hace falta medio mundo con quien negociar, y hoy representa el 44% del PIB, pero llegamos a nuestra realidad y esta es la Cartagena real, y allí tenemos que cuestionarnos: ¿Tenemos una ciudad-puerto o tenemos un puerto con ciudad? Y vemos que eso rojo más claro representa el estrato 1 de Cartagena, y el rojo oscuro representa el estrato 2, y si sumamos el estrato 1 con el estrato 2 da más del 50% de la población de la ciudad, y si le sumamos el 3 da el 70% de la población de la ciudad, y eso no significa que el estrato 3 se encuentre en buenas condiciones socioeconómicas. Por eso es muy importante este tema y nuevamente le doy gracias al Senador Iván Darío Agudelo, porque sé que usted ha sido la persona gestora de este proceso, mis más sinceros agradecimientos, y a la Comisión Sexta del Senado. Muchas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Me tomo el atrevimiento, mientras que el señor Presidente: Impuestos a la Marina Mercante, Ingeniero Orlando Castañeda, y el Ingeniero Enrique Lequeira Otero... Lequerica Otero. Yo, con el mayor respeto y la venia de la Mesa Directiva, como hay muchos intervinientes, solicito respetuosamente que

las intervenciones no sobrepasen los 4 o 5 minutos, ya que en este momento el Presidente ha solicitado la inscripción de dieciséis (16).

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Esperemos a ver, señor Secretario, dejemos que ellos también tengan su espacio, hay tiempo para que intervengan, que... 10 minutos, doctor Lequerica.

El doctor Enrique Lequerica Otero:

Gracias, señor Presidente, Senador Agudelo, gracias por cumplirle al gremio, bienvenidos todos a mi ciudad, a los Sres. Senadores de la Comisión Sexta. Decía Da Vinci que cuando se hable de agua, es preferible invocar la experiencia antes que una buena razón. Posiblemente la experiencia me la dan las canas; creo que de los egresados de la Escuela Naval aquí presente, soy el más antiguo, el más viejo, el papi, y porque... ah, me gana Pato Escobar que era mi brigadier. Este... ¿ya vino Fernandito? Hombre, ese sí... [error de audio].

Bueno, mi primera intervención es, rápidamente quiero hablar es de comercio, porque es que el comercio, un poquito más explicado usando otras cifras diferentes a las del doctor Torres, que nos precedió, el comercio es el que da el nacimiento de la Marina Mercante. Las marinas mercantes nacen para comerciar, había excedentes en un sitio, había que llevarlos al otro y allí rápidamente se dice cuál es la historia del comercio. Esas marinas mercantes dieron nacimiento a las marinas de guerra, que tenían que protegerlas, ¿sí?, entonces la primera parte que quiero hablar, unas cifras muy rápidas, es del comercio exterior mundial, ¿qué dice la Organización Mundial?

Pues resulta de que el comercio está dividido en dos partes: La parte de bienes o mercancía y la parte de servicios. Mucho ojo, señor representante del Ministerio de Comercio y Turismo, y el comercio mundial alcanzó 16 billones de dólares en el año 16, voy a usar cifras del 16, porque una de las grandes protestas que tenemos es que las estadísticas en el país, dependen de cada escenario donde se intenten conseguir; el señor Senador Gómez nos decía que él la última cifra de pesca la consiguió del año 2015, y le creo, y no es fácil. Y el comercio mundial totalizó 4.77 billones en servicios, servicios son transporte, turismo, viajes y todas estas otras cosas.

Los productos están separados en bienes, los bienes los buscamos como hidrocarburos y ahí están los carbones, los que se queman, los minerales no ferrosos, y están las manufacturas. Lo que más creció últimamente fueron las manufacturas, el sector hidrocarburos se vino al suelo. Entonces la tendencia del comercio mundial... ah, falta una cifra, el 94% del comercio mundial se hace por vía marítima; en Colombia el noventa y... yo creo que el 93. Las cifras de comercio que dio el señor representante del Ministerio de Comercio, que le había dado ANI, son perfectamente erradas, porque el país lo que comerció fueron 214 millones de toneladas en comercio exterior, representadas en este año por 201 millones marítimos, unos 6 millones o 7 millones

aéreos y unos 5 millones carreteables, que hicimos únicamente con Ecuador, porque se nos acabó el mercado venezolano.

Entonces las tendencias mundiales son a que crecen mejor las manufacturas, los productos agrícolas, o con los productos agrícolas, que ése es el potencial que tenemos, Senadora Lobo, nuestro potencial es generar comida, ¿no?, y en eso estamos totalmente identificados. Entonces el, este... es la magnitud de las economías, la magnitud del comercio, entonces nosotros ahí estamos en el grisecito pálido y vemos los países que tienen mucho comercio; no quiere decir que esos países que tengan mucho comercio, sean los florines, nuestros objetivos comerciales, los sitios para donde vamos, pero esos son... ese es el mundo comercialmente, que mueve 16 billones en bienes. Entonces en el mercado marítimo internacional tenemos estas categorías del movimiento y si se dan cuenta, el petróleo y el gas tienen más o menos una tendencia pareja mundial; el siguiente producto, que dice las principales mercancías a granel, que son todos estos cereales, todos lo que son minerales de hierro, todas estas otras cosas; y después siguen las cargas secas distintas a las principales mercancías a granel, que son carbón y todas esas cosas; y por último, contenedores.

Más o menos los tres de abajo están en un 28%, bastante proporcionado, y los contenedores, que vienen creciendo, ya ocupan hoy en día el 17 o 18% del total del comercio internacional. Esto es para que veamos la afectación del marítimo. Nosotros, la propiedad de las flotas mundiales, ¿quiénes son los dueños de los barcos? Aquí está un listado largo, donde no aparece Colombia por ningún lado, en los 15 primeros puestos estamos desaparecidos como flota, entonces los mayores pabellones de registro, que no quiere decir que sean los propietarios de las naves, una cosa es ser el propietario, puede ser alemán, pero tiene sus barcos en Panamá, en Liberia, en una bandera de conveniencia; por eso dentro de las propuestas, vamos a hablar más adelante de la posibilidad de la segunda bandera, que es una intención, que habrá que estudiarla muy detenidamente.

Comercio exterior colombiano: El comercio exterior colombiano en el año 17, a pesar de que crecimos, nada más representamos 37.800 millones de dólares en exportaciones, en cambio las importaciones del año, pasamos a tener 46.075 millones, o sea, en bienes y servicios tenemos una economía deficitaria, importamos muchas más cosas que las que exportamos. Bueno, en el informe de comercio exterior, el balance de comercio nos lleva a que aun sumando las importaciones de los bienes, de bienes, que sumaron 44, tuvimos un aumento anual apenas del 2.3%. Yo quiero hacer recalco, porque si nosotros no crecemos nuestras exportaciones por encima del PIB, estamos fritos, y bastante por encima.

Las principales exportaciones nuestras, aquí les puse unas flechitas al lado, para indicar cuáles subieron y cuáles bajaron, pero si se dan cuenta el 32% del total es la exportación de combustibles y

allí está el carbón, o sea, nosotros entre el carbón y petróleo crudo estamos exportando 133 millones de toneladas al año, de las 200 millones de toneladas que exportamos por marítimo, entonces vemos que realmente no estamos caminando, no estamos desarrollando nuevos mercados, nuevas promociones, nuevos productos para salir, y estamos es exportando nuestra "raw material", nuestra materia prima, el carbón, el petróleo y todas esas cosas, y en 5 años, si no tenemos petróleo, nos tocará importar más.

Los destinos de las exportaciones: Lógicamente Estados Unidos, la Unión Europea, Panamá, y allí está una lista larga, donde se dice la participación. Las participaciones, vemos que las lejanas, excepto China, que mandamos más que todo materia prima, pero, por ejemplo, economías importantes como Japón como Canadá, como Corea del Sur, representan el 1%; allí creo que hay mucho mercado por trabajar, sobre todo de nuestro campo.

Importaciones según los principales países de origen: Entonces la misma cosa, estamos trayendo mucho de Estados Unidos, muchísimo de China, con quien estamos en déficit, de México, de Brasil, de Alemania, de Japón, de India, etc., y traemos mucho producto superfluo, innecesario. Entonces el informe de la balanza comercial nos indica que en el comercio exterior de servicios, registramos un balance deficitario de 4,111 millones de dólares anuales, en el año 17, porque estamos exportando en servicios 8.300 e importando servicios por 12.000 millones de dólares anuales. Entonces creo que el turismo tiene mucho por hacer, tenemos que entrar mucho más en pensar en servicios empresariales, seguros financieros, comunicaciones e informática; hay campos donde tenemos que desarrollar la exportación de los servicios.

Este es el... mostrar el balance y el balance individual que tenemos con los diferentes países, de cómo tenemos déficit y cómo tenemos superávit en la balanza. Con la China ya estamos como endeudándonos, ¿no?, ya le debemos 6,000, estamos abajo en 6,300 millones, Sigamos... chino. Las toneladas movilizadas por las zonas portuarias: En este año 16 fueron 201 millones, y aquí hay bastante... ya comienzan los problemas de estadística; una de las principales cosas, señor Presidente, señor Senador Agudelo, es que necesitamos que el Estado, que gasta tanto esfuerzo en hacer estadísticas, realmente haga algo que sirva.

Dicen los que saben, que el mejor... la mejor estadística de comercio exterior por vía marítima, no está disponible para el público y la tiene Dimar; con todos esos informes de capitanías, es superior en calidad y en información, a lo que presenta la Superintendencia de Puertos, la ANI o cualquier otra entidad oficial, pero la realidad es que cada entidad hace unas estadísticas, muy dependiendo de lo que le sirve a él, y no lo que la estadística serviría, para los estudios que requiere el país.

Entonces aquí está el tipo de carga por zona portuaria: Aquí vemos que el 45%, 46% es carbón;

en los líquidos, que hay un 18%, la mayoría de esos líquidos, excepción hecha del aceite vegetal, son hidrocarburos. El flete marítimo: El flete marítimo es parte del quid de este negocio; aquí el negocio no es si las unidades... los puertos ponen el... una cosa. El flete marítimo, dependiendo, puede llegar a ser en un momento dado hasta el 20% del valor de la mercancía que se exportó o se importó, pero el flete marítimo, y no tenemos a nadie de la DIAN aquí, para que certifique... ¿sí?

Ah, bueno, perdón, entonces ahora le quiero mostrar al señor de la DIAN, nosotros parece que tuviéramos una legislación, como digo yo, de rosca contraria, porque exportamos, exportamos FOB e importamos CIF, y desde el punto de vista de promoción de comercio, hay mucha gente que dice: "No, yo no tengo problema, yo importó CIF", y se olvidan o no conocen que el transporte marítimo todavía hoy sigue siendo una aventura. El doctor Hincapié me corrige si digo mentiras, es una aventura, y el estar a bordo con mercancía, lo hace partícipe de la aventura, o sea, que si hay un incidente, a pesar de que él está comprando CIF, él tiene que entrar a contribuir contra la avería gruesa o la avería total.

Entonces nosotros exportamos CIF, exportamos... FOB e importamos CIF; quiere decir que el país no entra, no participa dentro del pastel de los fletes, ¿y por qué no? Porque resulta que hay un articulito en el Código de la DIAN, ahí está el artículo tal de la DIAN, que dice que hay que hacerle una retención en la fuente del 4% al transportador, así no sea declarante en el país, ya no es del 4 ahora es del 5, y yo quisiera saber de la DIAN, que me dijeran cuánta plata han recaudado en los últimos 5 años por efecto de ese 5%: Cero (0), nadie, porque cuando yo contrato un buque, Don Manolo lo sabe mejor que yo, yo contrato el buque, el buque me dice: "Yo te llevo tu mercancía a 20 dólares, son de a mil toneladas, le pagas 200.000 dólares, o lo que fuese, pero no me acepta descuentos, "discount less", no se puede descontar.

Entonces ese artículo nos está frenando de pronto uno de los temas para el desarrollo de nuestra Marina Mercante, o de que nosotros podamos entrar a participar del mercado del flete. ¿Cuánto vale el mercado de fletes? Los mercados de los fletes, ese... hacer ese estudio es largo, yo realmente traté de comenzar a hacer y me frené, me tomaría mucho más rato, porque, por ejemplo, en el caso de los contenedores, donde ya con eso el exterior colombiano está en el orden casi de los 2 millones de contenedores al año, tenemos un poco más, pero el resto es de trasbordos, transferencias, tránsito.

Entonces tocaría sacar casi por rutas y por... y aparte los fletes de los contenedores dependen mucho de qué producto lleva, para dónde va, qué ruta tiene; a veces hay fletes de exportaciones que son 40% más baratos que la importación del mismo puerto, esto es mucho más detallado, pero, por ejemplo, ¿cómo se calcula? Pues hay que ir a conocer el índice del Báltico, que es el precio de renta de los buques; hoy día el Dry, que es el de los buques, el de graneles,

está muy decaído, hay mucha oferta de buques de graneles y poca carga, en cambio, de tanqueros está bastante sostenido, porque hay un balance entre la oferta y la demanda.

Y el otro, el índice de los contenedores, lentamente va para arriba, muy presionado por las grandes navieras, ¿sí? Entonces el flete contenedor, sacan unos promedios y ellos van ajustando, ahí sigue esta parte del... -sí, me queda un minuto, pero yo quiero llegar es aquí, aquí-. No, porque si me da vaina...

Entonces esto es un estimado muy grueso, porque realmente tener un ejercicio de la estimación de lo que el país paga por importar su mercancía o por exportar su mercancía, mi estimado más fino, está ya rondando los 8 mil millones de dólares anuales, pero aquí tenemos 5.253 millones de dólares, que Colombia se da el lujo de pagarles a los extranjeros. Si tuviéramos Marina Mercante, tratemos de agarrar siquiera 1.000 millones de eso y traerlo; con eso estaríamos generando muchísima, pero muchísima más riqueza, no sé cuántos puestos de trabajo dignificando un poquito y dándole poder a nuestra Marina. Entonces eso no tengo más tiempo para explicarlo, pero básicamente la idea de hablar un poquito, es que el comercio es el que impulsa la marina y a su vez la marina tiene que jalonar al comercio, y tenemos que especializarnos. Muchas gracias.

Señor Orlando Castañeda:

Pues mi intervención es corta, para atender el requerimiento del tiempo, y objetiva y puntual. El tema que se va a tratar ahora es sobre el tema del sistema de puertos y los sistemas de navegación de aguas interiores, que desafortunadamente, por tradición, no han sido consideradas como un elemento componente de los intereses marítimos, ¿por qué? Porque como tenemos una autoridad marítima, una autoridad fluvial, una autoridad portuaria, entonces esa atomización perniciosa hace que pensemos que únicamente tiene que ver con el tema marítimo, y en cuanto a la ecuación esa que presentaba el doctor Hincapié, es importante resaltar en este momento, ¿por qué? Porque si queremos tener una autoridad que realmente impulse los intereses marítimos, tenemos que tratar de imitar algo así como lo que es la Aeronáutica Civil. La Aeronáutica Civil es aeroportuaria y aeronáutica, o sea, está controlando los dos temas y simplemente ¿quién entra a participar distinto a esa autoridad aérea? Únicamente la ANI para el tema de infraestructura.

Entonces recordemos las intervenciones: El Comandante de la Armada, aquí presente, nos mostró que tenemos un poder naval militar fortalecido, pero eso hay que complementarlo con unos intereses marítimos, que estén impulsados por una autoridad distinta a la autoridad marítima actual, ¿por qué? Porque la autoridad marítima actual está en el seno de la misma organización del poder naval militar, entonces obviamente que por competencia y por simpatía está desarrollando más los intereses relacionados con el tema del poder naval militar,

interdicción, que los intereses marítimos, que son los que nos traen hoy a esta reunión.

Entonces en cuanto a este punto del poder naval, más intereses marítimos igual al poder marítimo del país, es importante proponer como un hecho real para el tema legislativo, que se organice una autoridad marítima con un perfil de una Aeronáutica Civil, que esté velando tanto por el poder naval militar, como por el poder y los intereses marítimos, para desarrollar ese poder marítimo del país, importante, porque tenemos una atomización de entidades. Recordemos que Dimar fue Dirección General Marítima y Portuaria; por la razón que haya sido, desafortunadamente se desmembró, tenemos hoy en día una autoridad marítima, una autoridad portuaria, una autoridad de concesiones, una autoridad fluvial, y esa dispersión de autoridades son las que causan esta situación.

Entonces en el tema, vamos a hablar de puertos, vamos a hablar de canales de navegación de aguas interiores, vamos a hablar del Canal del Dique, vamos a hablar del transporte acuático masivo y del transporte fluvial. Bueno, entonces esos serían los temas que vamos a tratar rápidamente como puntos y descripción puntual, para que se convierta en un planteamiento para legislación. Entonces canales de acceso marítimo, ya los señores del Ministerio y el Viceministro de Transporte, aquí presente, hizo una presentación sobre la situación actual, pero la realidad es que por el hecho de que esté eso en el Invías y en el Ministerio, pues no tiene la integralidad que debería tener el manejo de los canales de acceso a los puertos, a lo que se... debería hacer esa autoridad única para temas acuáticos, o las autoridades portuarias que manejen sus puertos.

En el mundo marítimo moderno de hoy, los puertos tienen una figura de administración como una cámara de comercio, que no es una autoridad formal legal, es como una cámara de comercio que está propediendo por el desarrollo del puerto; a eso tenemos que llegar algún día, porque el centralismo que hoy tenemos en día, es pernicioso y no permite el desarrollo integral de los puertos.

El mejor ejemplo que hay a nivel mundial es la figura del Puerto de Nueva York y Jersey: Son dos ciudades distintas, dos estados distintos, dos infraestructuras distintas de puertos, compartiendo un eje común que es el río Hudson, y se desarrollan integralmente. Si nosotros en Cartagena, como en todos los puertos, tenemos algún puerto que quiere figurar como el "port off", en el caso de Cartagena tenemos a la Sociedad Portuaria, que recibe los... para Cartagena, pero realmente la Sociedad Portuaria de Cartagena no está integrando los cincuenta y pico de terminales concesionados.

Entonces la única manera de que lleguemos a eso, es lograr una descentralización, que haya una autoridad, no autoridad, que haya un ente de cámara de comercio que desarrolle integralmente el puerto, para el beneficio del puerto, porque si no tenemos los casos que hoy vivimos, que hay una competencia inclusive desleal, por ejemplo, entre Sociedad

Portuaria y Muelles El Bosque, compitiendo por la carga. Si el puerto se desarrollara integralmente, sería un desarrollo integral objetivo, normalizado, con un objetivo de desarrollo común para el desarrollo de cada puerto, y eso aplica para Buenaventura, que ahora está haciendo inversiones para constituirse como puerto de transbordo internacional.

En cuanto al tema de los dragados, que también hicieron mención, recientemente le entregaron a Planeación Nacional el Plan Maestro de Dragados Marítimos; ese Plan Maestro de Dragados Marítimos lo hicieron unos consultores internacionales, que de una manera u otra tienen conexión con las empresas de dragados internacionales, que hoy en día se están beneficiando del dragado en Barranquilla, entonces ese modelo de plan maestro de dragado no es objetivo, en el sentido que está aportando datos que nos reales, para llegar a que el Estado, cuando vaya a hacer contrataciones, exija lo que el estudio planteó como demanda de dragas, para hacer el mantenimiento.

Ese plan maestro de dragado no es objetivo, en el sentido de que están incluyendo dragados de puertos que son privados, Puerto Bolívar, Ciénaga y una cantidad de puertos, que no están incluidos dentro de las labores que tiene que tener el Invías. Señor Viceministro, le solicito una atención, porque todo lo que estoy hablando, tiene que ver con vías y transportes. Entonces el tema de dragados es importante y que se reevalúe ese plan maestro de dragados marítimos, por que las cifras no son objetivas.

El otro problema que tenemos fue que una resolución de un artículo, acabó con la preferencia de banderas, que ese será un tema que toquen ahora en el tema marítimo. Entonces desde que obligaron a que entren las dragas sin banderas, sin protección, sin reserva de bandera, ya hemos pagado por movilización y desmovilización el equivalente a comprar dos dragas de las que necesitamos para Barranquilla. Entonces además de que dejamos sin actividad laboral a más de una tripulación de esos buques. Entonces concreto la recomendación para un tema legislativo, para el tema de canales de acceso marítimos, revisar el tema de la preferencia de banderas, porque de otra manera seguiremos pagando a esos dragadores monstruosos, con dragas que no aplican, y tienen problema para dragar en Barranquilla, como ya se demostró, sin una planeación para el dragado. Recordemos que si el dragado tiene una consideración de levantamiento de base de datos, de modelación numérica computacional o modelación en tanque de pruebas, que desafortunadamente se acabó con el tanque de las Flores, que teníamos una posibilidad de hacer un planeamiento de dragado objetivo, que logre un mantenimiento del canal, pero desafortunadamente el Invías lo que hace es contratar ante urgencia manifiesta, viene la draga holandesa, draga, se va y a los 15 días nuevamente tenemos el problema.

Aguas interiores: Aguas interiores, vamos a referirnos básicamente al río Magdalena. Yo lo califico como una novelería con el tema de la APP,

recordemos que Cormagdalena es una organización que la creó la Constitución del 91, con el objetivo específico de ser el concesionario constitucional del Río Magdalena. Estados Unidos aportó el esquema de cómo debe funcionar Cormagdalena y Cormagdalena desafortunadamente, siendo empresa industrial y comercial del Estado, que pudiera ser igual que EPM, desarrollar sus planes de inversión y mantenimiento, en Cormagdalena, en la época de Augusto García, se inventó de que un concesionario subconcesiona a otro, para hacer el dragado del río, cuando la responsabilidad debía ser permanente de Cormagdalena todo el tiempo, porque si no vamos a tener cada 20 años un concesionario, que no va a responder integralmente por el río.

Entonces conclusión para el tema del legislativo del río: Que dejemos la novelería de la APP y que Cormagdalena asuma su función constitucional, que son 4 actividades, que no ha desarrollado integralmente, para que el río realmente tenga el desarrollo que debe tener, que son básicamente la navegación, los puertos, o sea, que realmente Cormagdalena no debería estar concesionando puertos, Cormagdalena debería desarrollar los puertos y pagarle una concesión a la ANI, pero entonces fácil: Concesionemos puertos, plata al bolsillo y realmente no hay un desarrollo integral; y las otras 3 funciones de Cormagdalena, generación eléctrica, como se hace en Europa, si nosotros estuviéramos, aplicáramos... –Siga, un momentico, es lo más importante. Siga, siga, siga– Bueno, aquí la... me está cortando, pero entonces los temas están inscritos en las memorias; habrá que presentárselos particularmente al doctor Zapata, para que toda esta temática... esto más que cifras son realidades y puntos crudos, que hay que solucionar, porque de otra manera seguiremos en el embeleco de la APP, seguiremos trayendo a los *Jan de Nul*, a que nos draguen los puertos, y otros temas que están pendientes, que no los dejaron tratar.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Ingeniero Castañeda, ni más faltaba, siga... ¿Cuántos minutos necesitas para terminar?

El señor Orlando Castañeda:

Bueno, entonces recordemos la responsabilidad que tiene Cormagdalena, que no la ha cumplido: Cormagdalena la crearon con la Constitución del 91, lleva 26 años y la realidad es que Cormagdalena no ha hecho nada por el río. El río que tenemos hoy en día es el mismo río del 91, pero más deteriorado por el lecho de la cuenca que se sedimentó... la cuenca sedimentaria, por el hecho de la erosión y toda la problemática, pero la realidad es que no tenemos, no tenemos labor loable... por mayoría.

El caso de Barranquilla, que como ya se hizo mención, desafortunadamente se acabó la protección de bandera, la reserva de bandera, entraron las dragas de Jan de Nul, han facturado por movilización y desmovilización el equivalente a comprar dos dragas de 3.500 metros cúbicos en tolva. Para el caso de Barranquilla recuerden que también hay

un interés de meter una APP con la misma del río Magdalena, que hubiera sido un desastre; la realidad es que debería Barranquilla, con lo que expresé, de mover... de “port off”, debería tener Barranquilla el “port off” y ser autónoma, y manejarse Barranquilla independientemente; eso lo demostró perfectamente el Gerente de Sociedad Portuaria, que en paz descansa, Fernando Arteta, cuando Cormagdalena... a Cormagdalena se le dañó la draga.

Fernando Arteta compró dos dragas y mantuvo el puerto en perfectas condiciones, con restricciones, pero no es el caso actual, como Jan de Nul, que no hay una relación para el dragado. Entonces hablando de Cormagdalena, una obligación que tiene Cormagdalena constitucional es la recuperación de la navegación, no lo ha hecho; llevamos una APP fallida, antes de eso no se hizo nada concreto, tenemos ahora en Navelena la otra APP, que van a revisar la ANI; tenemos obligación de Cormagdalena, la adecuación y conservación de tierras, que tiene que ver con el manejo de la depresión Momposina, el manejo de La Mojana, que no lo están haciendo; tenemos el problema de concertaciones de tierras de Cormagdalena y Canal del Dique.

El Canal del Dique, por los efectos del 2010 y el 2011, de los niveles de aguas, se rompió la banca de la carretera, se inundó gran parte del Atlántico, el diseño del Canal del Dique se lo dieron al Fondo de Adaptación, que lo hizo más con un sentido social que con un sentido hidráulico, y desafortunadamente ese estudio, que ya fue entregado, se lo dio el Gobierno nacional a la ANI, para que la ANI decida cómo va a financiar las obras, y aquí lo decía perfectamente, el Canal del Dique tiene más funciones sociales que hidráulicas, para efectos del Fondo de Adaptación.

Para efectos de la razón de las obras, la razón es más ambiental que de navegación, o sea, que a la navegación no le pueden cargar todos los costos del paso de los convoyes, porque si no acabamos con el transporte fluvial por el Canal del Dique. Esa fue una muestra de lo que debería hacer Cormagdalena, porque eso lo hizo ISA en 1983, y eso es simplemente la muestra de cómo debería ser el aprovechamiento de niveles del río Magdalena con presas de baja altura, para que haya navegación incluso hasta Girardot.

Desafortunadamente Cormagdalena de hecho no ha hecho nada; Cormagdalena, copiando las funciones del cuerpo de ingenieros militares de los Estados Unidos, de Mississippi, debería hacer esclusas de baja altura para, como en la imagen esta se ve, para hacer generación eléctrica y mejorar la navegación; pudiéramos llegar incluso hasta Girardot y llevaríamos más carga de la que estamos llevando hoy en el río, que apenas estamos moviendo hasta... no llegamos al 3% de la carga nacional movilizada por el río Magdalena, y siendo el río Magdalena el potencial para reducir costos, ser competitivos, hacer menos emisión de gases al medioambiente, para atender realmente las obligaciones que ha formulado el país, de acogerse a los tratados de Kioto y toda esta temática ambiental.

Estas son las obras del Canal del Dique, que como decía, no únicamente son para navegación; desafortunadamente cuando presentan el Canal del Dique, la gente va a creer que todas las obras son para temas de navegación fluvial y no es así, el objetivo de las obras del Canal del Dique es reducir la carga sedimentaria y la carga de arrastre en suspensión del río Magdalena, que está llegando a la bahía, como ya hacía mención antes.

Para lograr que realmente haya una entidad que apoye, no únicamente a Cormagdalena, sino al Invías, en todos los ríos del país, porque, por ejemplo, no se hizo mención del río Meta, que hay unos estudios para comunicarse con Venezuela, necesitamos que haya, así como hay un Indemar para temas marinos y costeros, que haya una organización que haga los estudios para los temas de navegación en aguas interiores, transporte y puertos; para eso la Asociación Colombiana de Ingenieros Navales y Profesionales Afines autorizó a la fundación de lo que se ha llamado el SNT, que sería un corporación de desarrollo para manejo de la información del río, modelación del río y planificación de obras.

Entonces eso es básicamente los puntos a tratar, concretos y con propuestas legislativas, que es el objetivo de la reunión. A esto habría que agregarle el tema de los astilleros, que ya lo van a tratar, el tema de la navegación... perdón, el tema del transporte acuático masivo, que desafortunadamente no se está implementando o no se ha desarrollado, Cartagena es un ejemplo de donde debería haber transporte acuático masivo, teniendo cuerpos de agua, y no lo hemos implementado, porque en el ordenamiento territorial, incluso con la que redactó el POT de Cartagena, considera zona terrestre... zona urbana, zona rural y no hay zona acuática, increíble, y el otro tema que hay, es el tema de investigación de siniestros, que como lo decían aquí, tenemos que llegar a eso, para que las autoridades existentes marítimas, fluviales, aéreas, no sean arte y parte en investigaciones, porque ser arte y parte en las investigaciones, pues tiene sus problemas de demostrar la realidad de la causa de un siniestro. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

A usted, ingeniero Castañeda. Son las 12:50, creo que...

Participante audiencia pública:

El problema del dragado, nosotros tenemos en la Armada un astillero muy capaz, muy importante. ¿Por qué hoy en día no desembolsan un dinero, paguen un diseño, compren un diseño, y construyen unas dragas que le sirvan al país, con todas las características?, y no sigamos regalando la plata.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Sobre eso...

Participante audiencia Pública:

...Está en toda la capacidad de hacerlo.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Sobre eso...

Otro participante audiencia pública:

Decreto número 3222, ojo, Decreto número 3222 del 2011, ojo: No tenemos... tenemos libertad de bandera, aquí puede venir cualquier a atracar; mientras eso esté vigente, no tendremos bandera colombiana.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

A ver, doctor Lequerica, hagamos una cosa: El propósito nuestro de llevar a cabo estas sesiones, donde vinculamos a los diferentes actores del aparato productivo, es sacar unas conclusiones, entonces todos eso que el señor está diciendo y que dijo aquí en este momento, de la manera como lo dice, son palabras que el viento se ha llevado. ¿Qué es lo que queremos? Que terminada la reunión, conformemos un comité interdisciplinario, del cual hagan parte todos los actores de la reunión, elaboren un documento que nos hagan llegar a nosotros; a que en la comisión creemos una Comisión Accidental, que lo revise, y proceda, en consecuencia, de tal manera que el documento le llegue al Gobierno, porque si no, no hacemos nada y hacemos lo que han hecho, con el perdón de algunos, no es el caso del doctor, del Senador Agudelo y otros Senadores... –no, creo que el único antiguo aquí, el Senador Agudelo, mas no viejo– lo que han hecho tradicionalmente los legisladores en este país, que es hablar, hablar y hablar, y no resuelven nada.

Nosotros queremos darle en esta comisión un giro a esa manera y a esa forma de legislar, y vamos a buscar los mecanismos pertinentes, para que estas reuniones o estas convocatorias no sean un saludo a la bandera. El propósito es lograr unos objetivos y tener un norte, que nos permita lograr esos objetivos, entonces vamos a levantar la sesión, para que procedamos al almuerzo, y después venimos y escuchamos a Don Manolo del Dago, a quien saludo muy cordialmente; no había tenido la oportunidad de hacerlo, al doctor... Aparicio, y... bueno, algo me están diciendo, ¿qué? El Vice, el Vice quiere... el Viceministro quiere... el Director de Invías delega la función en el señor Viceministro.

El Viceministro de Infraestructura, doctor Manuel Gutiérrez:

Muchas gracias, Presidente. El tema de la draga, y dando respuesta a lo que ustedes no están diciendo, estábamos hablando hace 15 minutos, 20 minutos, con el Almirante... el Director de Cotecmar y con varias personas de la Armada; este tema es un tema de seguridad nacional para nosotros, nosotros necesitamos construir una draga. El Invías, estimados Senadores, tiene unos diseños adelantados, estamos buscando que Cotecmar nos construya la draga, que dijeron que se tardan dos años en la construcción y esto es un tema de seguridad nacional.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

A ver... A ver, por favor, tratemos de llevar esto en orden. Termine, señor Viceministro.

El Viceministro de Infraestructura, doctor Manuel Gutiérrez:

Muchas gracias señor Presidente. Entonces para nosotros este es un tema de seguridad nacional; entendemos el problema, lo queremos afrontar, no puede ser posible el riesgo al que en este momento está expuesto Barranquilla. Este es un tema, no solamente del comercio, sino del país como tal, por dos razones: La primera, si bloqueamos Barranquilla, bloqueamos el comercio del país; la segunda, si bloqueamos Barranquilla, podemos afectar la economía de toda la costa Caribe de forma grave. Para nosotros, y este mensaje es claro, ya tenemos los diseños, estamos trabajando en eso, nos tocara ver de qué manera lo contratamos, pero sí es prioritario para nosotros hacerlo, primer tema, y creo que estamos respondiendo lo que nos estaban diciendo acá atrás. Estamos al frente, la necesitamos, no podemos depender de una draga holandesa, para que venga y nos destrabe, y si los señores no están disponibles, entonces los buques pueden quedar encallados y queda cerrado el puerto de Cartagena, el puerto de Barranquilla y el puerto de Buenaventura. Eso al respecto, eso era. Presidente muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Señor Viceministro, muchas gracias. Vamos a declarar un receso de una hora y regresamos acá a las 2 de la tarde. Mil gracias.

Receso.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Vamos a reiniciar la reunión; para los fines pertinentes, le pido al señor Secretario, que se sirva llamar a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias señor Presidente. Por favor a los señores de logística, si me ayudan prestándome otro micrófono, por favor, para el señor Presidente.

Llamado a lista:

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Agudelo Zapata Iván Darío, Besaile Fayad John Moisés, Gómez Gómez Pedro Leonidas, Lobo Silva Criselda, Trujillo González Carlos Andrés, Zabaraín Guevara Antonio Luis:

Hay seis (6) Senadores presentes. Sr. Presidente; hay quórum deliberatorio.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Queda reabierto la sesión. Vamos a continuar con las intervenciones de las personas que hoy nos acompañan, y para ello vamos a dar el uso de la palabra a Don Manolo del Dago, a quien lo invito...

¿o quiere que le lleve allá el micrófono, doctor Manolo? Tiene el uso de la palabra, Don Manolo.

El señor Manuel del Dago Fernández:

Muchas gracias y muchas gracias a todos los Senadores y Congresistas, que han hecho este milagro, porque esto de estar en Cartagena aquí sí que es el milagro. Bueno, yo les puedo por mi experiencia darles algunas recomendaciones o sugerencias. No quiero entrar en detalle de estadísticas y de tráfico y de cosas, que sí no creo que es por ahí donde... las dificultades de la Marina Mercante, ha sido por falta de recursos. Aquí eras la marina de la flota mercante, que era oficial, del gobierno, y se dedicaba al café y a cosas más rentables, y el tráfico determinado, y luego el resto... que andábamos en el resto y abrimos a Suramérica, y la primera carga que llevamos a Sudamérica fue 1,500 toneladas de carbón a la Argentina, desde Colombia a la Argentina.

Cuando hubo la globalización, o sea, cuando hubo la apertura, ni los barcos estaban preparados para ir a competir con esas grandes compañías, ni teníamos los recursos para habilitar el cambio de los barcos y el condicionamiento de contenedores, y hacer esa inversión tan grande que hubo que hacer, y fíjate que la flota, por lo mismo..., tuvo que retirarse de esa competencia, porque con la apertura que había, la ley de reservas de carga, y nosotros movíamos aquí un 20% de la carga del país, entrada y salida, pero teníamos un... con distintas navieras, de distintos lugares del mundo, y nos estaban dando un apoyo en carga de retorno de ellos, y era una compensación.

Cuando hubo esa apertura en el Gobierno del doctor Gaviria, nosotros no podíamos competir para ninguna parte, ni siquiera a los Estados Unidos, porque ellos abrieron los contenedores de Brasil y Argentina a Colombia a 1,500 dólares el contenedor, prácticamente era el costo de cargue y de descargue, y esto se terminó y... con una conformidad en el país, y yo me tuve que meter en este país de navieros, para poder traer la madera de Turbo aquí, cuando llegué en el 56, porque un tiempo me dieron permiso para hacer este servicio con barcos..., pero después me dijeron, el Gobierno me dijo: "No, usted tiene que poner bandera colombiana", sin conocimiento y sin dinero, y tenía que dar ese servicio, luego encontré un aserradero, aquí en Barranquilla, y la explotación del bosque en el Atrato, allá en el Chocó.

Entonces entré jugando con eso con madera, cemento y así, más necesidad, más movimiento y... traía fertilizante a Cartagena, cemento de Barranquilla a Brasil, y tuve que comprar otro barco, porque ya no cubría lo del transporte de madera de Turbo a Barranquilla, y así fui creciendo y tuve unos cuantos barcos, con un gran sacrificio, sin poderlo hacer normalmente, porque ni ese era mi conocimiento, ni esa era mi capacidad económica, estaba en otros negocios. Pero bueno, me fue muy bien y la flota mercante, en las rutas que ella servía, me apoyaron mucho y me fue muy bien hasta que llegó ese momento...

Entonces yo estaba escuchando a los distintos expositores, aquí hoy sobre la solución: Un país sin

Marina Mercante, marina de guerra, no se discute, porque es la soberanía, eso no se discute, eso hay que tenerlo, aunque no haya comida, pero la Marina Mercante es el que lo dé más barato, y lo dan más barato de..., pero después que se acomodan las tarifas, las hay que pagar, y entonces ya se queda callada la gente, ya no gritan, que el barco es viejo y que es malo, y que no... que no sirve.

Entonces el transporte de contenedores se lo cogieron y hoy los que tenemos intereses en puertos, aquí en Cartagena y en Buenaventura, en poco tiempo perderemos nuestros intereses en esos puertos, porque los agentes como Hamburg Sud, Maersk, estos expiden un... de carga, y... que está comprando puertos y ampliando y pidiendo... y haciendo cosas aquí, donde se van a llevar la carga, y lo que está pasando en Muelles El Bosque o lo que ha pasado, es que se va a rellenar la bahía de Cartagena, para depositar contenedores, y eso, si perdemos nosotros en la sociedad portuaria a Maersk y a Hamburg Sud, que la compró Maersk, pues nosotros como portuarios terminamos.

Entonces oyendo todo esto, yo les diría que qué triste para un país, que tiene 3,600 kilómetros de costa, y no hay un barco de cabotaje ni internacional. Nadie, o sea, no hay un ambiente, no hay... a nadie le llama la atención, ni los grandes graneleros, azucareros, carboneros, no quieren, eso no les interesa, no les interesa, pero en sí el país pierde de entrada y de salida un volumen, no tengo las cifras, un volumen grande de fletes, y es una mano de obra calificada y bien pagada para la Marina Mercante, los oficiales y marinos y astilleros; y si no se están buscando trabajos y no se quiere buscar fuentes de trabajo y buenas, no las malas ni las temporales ni esas cosas, ¿por qué no entramos por ahí? Entonces los barcos vienen creciendo y nosotros tenemos la obligación de habilitar los puertos del país, para ese tamaño de barcos, ¿y dónde está el dinero pues? Para que entre un barco, el armador de donde quiera que esté, manda su dinero para el agente, para el consignatario, y ahí están los impuestos de escala, vienen los... y huellas, y vienen otros gastos que hay que pagar.

Brasil, por ejemplo, tiene un impuesto a la Marina Mercante y puertos, donde hay que arreglar los puertos, ampliarlos, crecerlos, dragar los ríos, y lo pagan, un impuesto, igual que los de..., un impuesto para el desarrollo de la Marina Mercante y puertos de Brasil, y eso es lo que nosotros no tenemos aquí, con qué dragar ni con qué hacer la draga, ni con qué arreglar, ampliar el puerto, ni dragar la bahía, porque dónde está el presupuesto.

Y el país..., y el país con la ampliación del canal de Panamá, el volumen de carga, que la posición de Colombia aquí es brillante, con esto de la ampliación por los trasbordos, la parte que pasan los barcos que vienen desde la China y vienen del Pacífico y van para el Caribe, para Estados Unidos, para Brasil y Argentina, y ahí..., y dónde están... Cartagena no tiene... Cartagena no, no, no... esos portacontenedores no pueden entrar aquí, el tamaño que se está hablando, y que... Santa Marta no tiene

dónde poner la carga, tiene calado, pero no tiene dónde poner la carga.

Entonces por qué no buscamos una solución, que haya una entrada, para atender los puertos y darle el servicio a los súper tanques y a los grandes barcos contenedores, que vienen... y que hay que atenderlos y atenderlos rápido, y competir con otros países, ¿por qué no se habla de ese tema? Las estadísticas y el problema laboral, hay que corregir algunas cosas, pero estudiemos esto, por qué no estudiamos esos detalles, que son cosas muy pequeñas, y buscamos la manera que funcionen, y que se puedan construir barcos aquí, desarrollar la Marina Mercante, de acuerdo con lo que quiera ser, pero es muy importante que Colombia tenía los... la Gran Colombiana era muy... llamaba mucho la atención, a donde quiera que llegaban la flota mercante por la bandera colombiana, por la carga... de fletes y demás, que eso cuando hay competencia, no llegan, pero cuando hay competencia... y eso es lo que yo quería mencionarles y no hablar de otros detalles, que hay que corregir, pero son cosas que... son cosas menores.

Hay que buscarle una entrada y esta es una entrada fuerte: Brasil tiene 0.25 centavos de dólar por tonelada de registro de peso muerto; no es lo que lleva de carga ni los... es el acero, lo que pesa el barco, y lo pagas como... lo hemos pagado todos, como es normal, y en la Argentina y en Uruguay... y eso es lo normal, y no se están participando... (Fallas de audio) está el gas, el petróleo, carga en general y granos y carbón. Todo eso se benefician los grandes navieros, y además nosotros tenemos la obligación de facilitarles las bahías, los canales y los toldos, para que esta gente tenga toda la seguridad, toda la comodidad y la rapidez que requiere, para las circunstancias que estamos... tener con el desarrollo de los barcos. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted, Don Manolo, por su intervención, no sin antes hacerle aquí un reconocimiento a todo lo que usted le ha aportado al sector en Colombia, al Atlántico, en el Caribe, en el país, con toda la generación de empleo, con toda su labor empresarial. Es bueno tener estas intervenciones, porque lo que voy a decir, lo digo sin querer herir susceptibilidades, porque tengo inclusive familiares muy cercanos, que hacen parte de ese sector, del sector de los que son empleados de los empresarios, pero no empresarios, son dos cosas diferentes; ejemplo: Don Manolo es un empresario, por eso es importante su intervención, porque conoce desde su génesis lo que es la creación de valor, la creación de una empresa, el sostenimiento de una empresa, y el llevar a puerto feliz a una empresa.

Hay otros, sí, donde lo decía ahora, hay familiares, tengo un hijo, que es gerente de una empresa, pero no es empresario, son dos cosas diferentes, entonces por ello la importancia de escuchar a un empresario. En la Comisión tenemos a un gran empresario también, que entiende todas estas cosas y que

sabe por qué lo estoy diciendo. Pienso que toma fuerza lo que manifesté esta mañana, en el sentido de que terminada la reunión, debemos hacer un... crear un comité, para elaborar un documento, que nos permita llegar al Gobierno nacional con una hoja de ruta, para lograr nuestro objetivo. Entonces muchas gracias nuevamente, Don Manolo, por estar aquí acompañándonos y por estar brindándonos sus luces. Continuamos y le damos el uso de la palabra al ingeniero mercante Fernando Molano Dueñas y al Capitán José Jiménez Castaño.

El señor Fernando Molano Dueñas:

Presentaremos una breve descripción de la labor de la gente de mar, de la normatividad que nos da los lineamientos, para nuestra formación, titulación y deberes en el servicio. Adicionalmente queremos informar acerca de cuáles son los problemas que nos aquejan y colocan en desventaja ante la comunidad internacional. Gente de mar somos aquellas personas que hacemos posible y segura la operación de las embarcaciones, y brindamos apoyo a todas las actividades marítimas y portuarias, por consiguiente, somos partícipes y contribuimos en grado importante a nuestra economía. Los lineamientos de nuestra profesión se basan en estándares internacionales, por lo dictado por el convenio internacional STCW; adicionalmente también nos cobijan convenios como el MLC de 2006, emitido por la Organización Internacional del Trabajo, que establece unas condiciones mínimas de trabajo y debida para toda la gente de mar.

La Organización Marítima Internacional es un organismo especializado de las Naciones Unidas, que provee las cooperaciones entre estados y la industria del transporte, para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación en sus mares. Está dividida en comités y subcomités, y entre esos está el comité que regula la parte de los convenios marítimos de entrenamientos, certificación y guardias de la gente de mar.

Ahora bien, la OIT, la Organización Internacional del Trabajo, ha creado el convenio MLC 2006, que establece unas condiciones mínimas de trabajo y debidas para toda la gente de mar, en lo concerniente a los certificados médicos y servicios médicos, transporte, condiciones de empleo, contratos de trabajo, salario, horas de trabajo, horas de descanso, reparación, entre otras. ¿Cómo está la legislación colombiana referente al convenio MLC 2006? Por lo menos el Código Sustantivo del Trabajo colombiano solo habla de capitanes de barco como representante de los armadores, y menciona que menores de 18 años pueden trabajar en cargos, que ya ni siquiera se utilizan en el sector, y en el artículo 184 sobre labores no susceptibles a la suspensión como lo es el transporte marítimo y fluvial. Sin embargo, no... sobre el personal de mar.

El Convenio MLC 2006 se establece como el cuarto pilar de los convenios marítimos; en general, la gran problemática de nuestro sector es la carencia de una legislación laboral marítima y una política estatal, que le da la espalda a la gente de mar, y

que ha negado la dignificación de la profesión y la competitividad de la mano de obra de nuestro sector. Tanto esfuerzo y años de dedicación de nuestra gente de mar, para alcanzar el reconocimiento e idoneidad profesional, se esfumaría si el Estado no reacciona de manera contundente y significativa en defensa de los intereses de los profesionales del sector; por ello es necesario nombrar los 3 principales problemas de nuestro sector:

El primero, la no ratificación del convenio MLC 2006, que tiene como fin fijar estándares internacionales de condiciones mínimas laborales. Es uno de los problemas que aquejan al sector de gentes de mar, ya que colocan a nuestra gente de mar y armadores en una clara desventaja de competitividad y menoscaba el perfil internacional de la bandera y el Estado. Vemos como solución ratificar en nuestro país el convenio, para que podamos darle a nuestra gente de mar la seguridad laboral mínima, y a la vez que nuestros armadores sean reconocidos internacionalmente como cumplidores de los derechos jurídicos laborales básicos de la gente de mar.

Como segundo, no obstante el Convenio Internacional fue aprobado en nuestro país por la Ley 35 de 1981, y de la misma manera, la forma de adoptar sus enmiendas, muchas de estas enmiendas realizadas a ese convenio, no han sido adoptadas por la autoridad responsable, ni tampoco se ha modificado o derogado el Decreto Reglamentario 1597, para poder estar acorde con los cambios; realmente coloca a nuestra gente de mar en desventaja de competitividad, en comparación a otros estados miembros firmantes de dicho convenio, quienes ya han adoptado las enmiendas del convenio STCW 2010, llamadas también las Enmiendas de Manila. Vemos como solución también la modificación del Decreto 1597 o su derogación, utilizando lo estipulado en el convenio STCW con las Enmiendas de Manila del 2010n como base reglamentaria para la formación, el entrenamiento, la certificación y el servicio de la gente y la guardia de mar.

El tercer problema que vemos es la legislación laboral marítima en Colombia o la carencia de la legislación marítima en Colombia, y las medidas de control. La falta de una legislación laboral marítima y medidas que busquen el control de cumplimiento de la misma, como también la implementación de enmiendas y convenios ratificados por nuestro país, ha afectado notoriamente a nuestro sector. La falta de una legislación laboral y medidas de control del Estado han sido la consecuencia primordial para que la gente de mar no cuente con las garantías de unas condiciones mínimas de trabajo. Vemos como solución crear y, o revisar la legislación laboral marítima, que busque la protección de los trabajadores de mar y la seguridad de las operaciones marítimas, para que de esta manera se garantice:

- a) El dar cumplimiento a la normatividad colombiana, en cuanto a la prioridad de la ocupación de la mano de obra nacional en las naves de nuestra bandera, ya que en la

actualidad no existe el control adecuado para el cumplimiento de la norma.

- b) Dar participación a las agremiaciones del sector como facilitadores de la aplicación de la norma, para la protección de los nacionales.
- c) La prioridad de contratación de nacionales en embarcaciones de bandera extranjera, que usufructúen nuestras aguas, como, por ejemplo, las unidades costa fuera off shore y las dragas, ya que aun habiendo personal con experiencia en nuestro país, estos no son llamados a ejercer su derecho al trabajo. Países como Brasil exigen que aun no habiendo personal con experiencia en el campo, estas compañías extranjeras se ven obligadas a capacitar y contratar brasileros, con el fin de poder realizar la transferencia de conocimientos y tecnología.
- d) La desestimulación de contratación de extranjeros al imponer impuestos altos a esa mano de obra foránea.
- e) Que los permisos de operación de estas embarcaciones nacionales y extranjeras, sean supeditadas al cumplimiento de las normas de protección de nuestra gente de mar.
- f) Que la autoridad colombiana correspondiente gestione la refrendación de los títulos de nuestros nacionales con otros estados firmantes de los convenios internacionales.
- g) Exista una comunicación trasversal entre los entes del Estado, para que puedan compartir información, y ejercer un efectivo control que garantice el cumplimiento de las normas, para la protección de nuestra gente de mar.
- h) Que existan los mecanismos de control necesarios, que garanticen el cumplimiento de los estándares de calidad de la formación, capacitación y entrenamiento para la gente de mar, en donde se busque elevar y mantener en un alto nivel de reconocimiento internacional de nuestros funcionarios del mar.
- i) Que exista una normatividad clave y exigente, en cuanto a los cargos operativos en las instalaciones portuarias y de apoyo, que interactúan directamente con naves y personal de mar, para que haya un normal entendimiento, y garantizar los estándares mínimos de seguridad en las embarcaciones marítimas.
- j) Que se aplique la normatividad vigente, en cuanto a la tripulación mínima que requieren las embarcaciones, de acuerdo a su grado de operación, y se verifique su cumplimiento, haciendo los respectivos seguimientos, ya que estos nunca se ajustan a la realidad de las operaciones ni de las embarcaciones, poniendo en riesgo la tripulación de la nave y el medioambiente.
- k) Crear una normatividad de la gente de río y lacustre, de acorde con los estándares mínimos de entrenamiento y certificación,

para el cumplimiento de su oficio, como también integrarlos en la legislación laboral marítima nacional.

- l) Crear unas tablas salariales mínimas, que estén acordes con los estándares internacionales.
- m) Establecer las rotaciones y periodos de vacaciones de los profesionales del mar, de acuerdo a su especialidad en el sector que se desenvuelva.
- n) Crear un sistema de denuncias por incumplimiento de la normatividad y de las enmiendas ratificadas, que busque el cumplimiento a la normatividad y legislación, para que las entidades responsables puedan ejercer el control en las empresas del sector.
- o) Crear un medio de control eficaz, para que las entidades responsables de hacer cumplir la normatividad y/o modificarla, estén acordes con los estándares internacionales adoptados; ratifiquen en su momento y efectúen los cambios necesarios, para el cumplimiento de la misma; una veeduría en el gremio con un canal directo de comunicaciones entre organismos del Estado.
- p) Como último, establecer como norma el envío de representantes del sector marítimo a la Organización Marítima Internacional, a participar en representación de Colombia, que no sean miembros director de la autoridad marítima, sino personal titulado licenciado como agente de mar, previa consulta con las agremiaciones del sector, que sirvan de apoyo en las decisiones de la autoridad marítima, como una representación real del gremio.

Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

El Capitán José Jiménez.

El Capitán José Jiménez Castaño:

Muy buenas tardes, gracias por permitirme expresar algunos de los eventos más importantes que podríamos nosotros obtener, a través del desarrollo de ese talento humano, que es la Marina Mercante, como oficiales mercantes y tripulaciones. Cuando voy a traer solamente un ejercicio, y es lo que significa para el país de Filipinas el tener el fortalecimiento de tripulaciones, a través del desarrollo del talento humano: El ingreso es una de las tres fuentes principales de ingreso del país, en Filipinas, a través de las remesas, es esa mano de obra, que sin necesidad de construir industria en el país, hoy en día está generando miles, millones de dólares, entrando solamente por esos tripulantes, que están navegando en buques de banderas extranjeras.

Necesitamos urgentemente imitar los modelos que tienen en Panamá, que tienen en Filipinas, que tienen otros países, porque si nosotros llegamos a concebir ese mismo modelo aquí en Colombia, podríamos, a través del Sena, de todas esas

instituciones académicas que existen en Colombia, tratar de fortalecerlas, para sacar esa cantidad de tripulantes, esa cantidad de trabajadores, mano de obra que realmente hoy está calificada en Colombia, porque estamos en la lista gracias a Dimar, gracias a ese esfuerzo que ha hecho la Armada, de tenernos en la lista blanca, para poder nosotros competir, ¿pero qué nos hace falta? Nos falta una... yo lo digo, una gestión comercial.

En este momento Panamá está siendo auditada por la Unión Europea, solamente buscando una certificación, que es la EMSA, y lo que están buscando es que todo tripulante panameño pueda embarcarse, a través de la gestión que ha hecho la autoridad marítima de Panamá, en cualquier buque europeo; inmediatamente los salarios de esas personas no van a tener la dificultad que tienen nuestras tripulaciones hoy en día, que tienen unos salarios muy bajos, sino que van a entrar bajo una normativa europea, con salarios más altos; son personas que hoy en día tiene, que tener unos privilegios tributarios, porque son personas que se embarcan 6, 8 meses, y están fuera del territorio nacional, y esos dineros ellos los están transfiriendo a cuentas colombianas, sin generar ningún tipo de consumo de algo en este país.

Ese ejercicio de poder tener esa cantidad de personas trabajando, hablamos de más de 300 mil tripulantes que tiene Filipinas en este momento... La Organización Marítima Internacional ha fijado unas reglas claras de formación de las personas; esa formación-titulación está dada a través de unas competencias, que hoy en día la Dirección Marítima ha fijado en Colombia como representante realmente de la organización marítima en Colombia, es nuestra autoridad marítima, y esas normas ya están estipuladas, claramente dice: Un trabajador colombiano que quiera ir a embarcarse en cualquier lugar del mundo, tiene que cumplir con unas normas, que ya la Organización Marítima Internacional, a través de todos sus convenios y códigos, ha establecido sabiamente y juiciosamente; eso nació a través de un convenio que se llama el STCW, en el cual se fijó todas las competencias de los tripulantes que tienen que estar a bordo de un buque; es una norma internacional.

En este momento...El SENA nos puede dar esa respuesta, porque también tenemos... y Dimar nos pueda dar esa respuesta, ellos pueden darnos eso, o sea, el Almirante, y ese dato, si nosotros lo vamos a ver, es una fuente de generación de empleo. No más... yo traigo a colación una frase del momento en que nuestro Presidente se posesionó, él decía que quiere llegar a un crecimiento sostenido anual del 4%; cuando uno mira el 4% de crecimiento sostenido, ¿cuánto significa para filipinas esas remesas?, que mensualmente están ingresando con 300 mil trabajadores en el mar, sin generar nada de industria, solamente desarrollo, investigación, ciencia, tecnología y favorecimiento de esa gestión comercial, como le digo yo, esa gestión comercial de ir a firmar convenios.

Si ya estamos llegando a esos tratados comerciales con otros países, cómo no llegar nosotros allá

y decirle: “Tengo los centros de educación de talla internacional, tengo el personal totalmente calificado, firmemos el convenio y empecemos a exportar colombianos”, que en este momento no tienen trabajo y van a generar empleo, van a generar ingresos al país, y seguramente que eso va a ser parte de la solución, para que el Presidente Duque en este momento puede llegar a ese 4%, cuando las tendencias internacionales hoy, mirándolo económicamente, de acuerdo a la UNCTAD, dicen que apuntan solamente al 3.2% para el próximo quinquenio. Entonces ahí hay parte de la solución de lo que nosotros tenemos, la tenemos en nuestras manos, solamente es decidir fortalecer las instituciones de educación, fortalecer a Dimar en esos aspectos, fortalecer esa serie de convenios que tenemos, y créanme que nosotros tendríamos beneficios económicos para el país y sociales lógicamente, generación de empleo. Muchísimas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted Capitán Jiménez. Le damos el uso de la palabra al Almirante en retiro Pablo Romero.

El Almirante (r) Pablo Romero:

Señores Senadores, señores y señoras Senadoras de la Comisión Sexta, señores... el Comandante de la Armada, señores Almirantes, señores Autoridades, señores, señoras, señoritas, Oficiales de la Armada Nacional y distinguidos miembros de todo el sector marítimo, un saludo muy especial. A mí me asignaron la tarea de hacer una presentación sobre innovación y desarrollo, y voy a decirles de entrada que me voy a concentrar en el tema de desarrollo, porque probablemente ese es uno de los problemas graves que tenemos en el país.

Cuando uno va a buscar qué se está haciendo en materia de innovación, se encuentra con que únicamente entidades oficiales prácticamente son las que están haciendo investigación y actividades en materia de digamos hablando, de investigación científica; probablemente ese sea el problema del país, y pues no me quedaba naturalmente nada bien ponerme hablar por las autoridades. Pero la segunda razón, la más importante para mí, por la cual quise darle ese enfoque, es porque yo considero realmente que nosotros los asuntos marítimos del país están en un estado de postración muy marcados; no se trata aquí de indicar culpas de ninguna institución y de ninguna persona específica, ni en el presente ni en el pasado, sino sencillamente me parece que es una responsabilidad completa del país, y cuando uno dice estas cosas o hace esta deliberación.

El Senador Agudelo ya tuvo oportunidad de verme dar este ejemplo, a mí me gusta traer a colación siempre el ejemplo de Panamá, qué fue un departamento nuestro, que es del tamaño, una cosa de poca consideración en comparación al nuestro, y sin embargo, hoy en día es la principal potencia marítima por número de naves abanderadas en el mundo, y cuando uno tiene la oportunidad de ir allá, a la sede de la Organización Marítima Internacional, que es la ONU de los asuntos marítimos, y uno se sienta allá,

uno siente envidia de la buena, mezclada con algo de vergüenza, porque la representación del país siempre ha sido asunto de una o dos personas, cuando va alguna comisión, máximo 5 personas, y les doy una infidencia, a veces ha llegado a comprometerse hasta la participación nuestra, porque la Cancillería no paga a tiempo las cuotas que hay de administración, que hay que pagar en la organización, mientras que Panamá es una potencia mundial, en la que no hay un comité de trabajo en el que no lo tengan en cuenta, en donde le dan presidencias de comité de trabajo, etc.

Ustedes podrían decir: No, el trabajo se lo echaron los gringos y si les entregan un canal, pues es muy fácil que le den a uno una fuente de billetes, flujo de billetes permanentes, por eso los convirtió en potencia. Pero hubo un momento en que el canal le estuvo... de Estados Unidos y sin embargo, el abanderamiento de Estados Unidos se ha mantenido, y en las fases iniciales de la recepción del canal por parte de Panamá, el número de banderas panameñas no es el que hay hoy en día.

Yo les devuelvo la citación, yo estoy absolutamente seguro que si Panamá, con el canal de Panamá, pero con las disposiciones jurídicas y administrativas de Colombia, y Colombia tuviera la disposiciones jurídicas y administrativas que actualmente tiene Panamá, entonces allá en Panamá se ganarían los recursos de tránsito de buque, pero el abanderamiento sí estaría aquí.

Yo creo que realmente el problema es de modificar la estructura de las recepciones marítimas, y aquí estamos hablando de una tarea que nos exige a nosotros cambiar el paradigma, porque es que aquí se ha pedido a veces, de hecho el tema es promover fomento para las actividades marítimas, otros han hablado de una ley de fomento de las actividades marítimas; yo creo que aquí he visto hablar a armadores, he visto hablar a pilotos, aquí la gente ni siquiera pide que le den ventajas comparativas, aquí lo que la gente dice es: Pónganos en igualdad de condiciones a Panamá, porque es que aquí no se está comparado Bolívar con Atlántico o esos dos departamentos con Cundinamarca, sino que este es un escenario global y la única forma de que realmente se le pueda dar competitividad al país, es establecer normas u obrar de acuerdo con normas globales.

Entonces ese es el ejemplo que yo pongo, para que independientemente de que haya otro debate, miremos el caso de Panamá versus Colombia, y nos damos cuenta el estado de postración en nuestro país. Lo segundo, la segunda recomendación, que también me la dio el señor Senador Agudelo, que siempre hago, es: En esto se trata de hacer franco el diálogo, en esto se trata de poner las cartas sobre la mesa, en esto se trata de que ese diálogo sea respetuoso y abierto, en esto se trata de darle duro a los problemas e ir suave con las personas y las entidades, si queremos ir evolucionando.

Tenemos que aprender a tener una mirada autocrítica sobre estos asuntos, porque cuando se hacen este tipo de eventos, ocurrió cuando hubo el

panel de celebración del Día de la Marina Mercante, y había un nivel de prevención bastante grande, y entiendo que también se presentó en esta citación, de hecho tuve oportunidad de recibir alguna información, las autoridades prevenidas sobre qué iba a decir el gremio, el gremio prevenido sobre cuál iba a ser la actuación de las autoridades y por demás, y yo creo que a veces eso nos lleva a que nosotros mismos nos neguemos a ver los problemas realmente como corresponden.

Tercera cosa que quiere decir a manera de introducción es: La solución de estos temas no está en manos del Legislativo, tampoco está en manos exclusivamente del Ejecutivo, hay temas que resuelve el Ejecutivo con una simple orden del Presidente o el Vicepresidente de la República, o con una resolución de alguna de las entidades; hay temas que requieren proyectos de ley, entonces se necesitará el apoyo del Ejecutivo; y hay temas que requieren probablemente un trabajo coordinado de las dos entidades.

En todo caso, mi recomendación, a partir de las experiencias vividas en el tema de la administración de asuntos de mar, es que este tipo de cosas no pueden ser flor de un día, señor Presidente de la Comisión, y aquí esto podría que, casi que yo diría, rodar de manera automática, que no sea necesario que el gremio tenga que solicitarles, que se haga una audiencia pública de esta naturaleza, para seguimiento de la situación de los estados de los asuntos marítimos del país. Al mismo tiempo, y ya se han dado pasos en ese sentido, y aquí los señores almirantes, algunos se han enterado y se irán ahí enterando, el gremio está promoviendo o parte del Ejecutivo, una mayor participación, ¿por qué vía? Explico esto, que me parece que es muy importante: Permanentemente oímos hablar como panacea de la solución de los problemas en el mar, a la falta de un Ministerio del Mar.

Cuando me piden la opinión al respecto, yo les digo que yo no descarto que sea necesario un Ministerio del Mar aquí, pero en la situación actual del país, sobre todo en la actual situación fiscal del país, a mí no me parece que sea oportuno que se dé un paso en ese sentido, cuando hay mecanismos que prácticamente son equivalentes al Ministerio del Mar, que no se han probado en la manera que se debe... digamos, que no ha probado debidamente; ¿a qué mecanismos me refiero? Lo que yo considero que podría ser un Ministerio del Mar y siempre doy este ejemplo: Para mí el Vicepresidente Germán Vargas Lleras, y no soy Vargas-Llerista, nos dio ejemplo de lo que hay que hacer: La Comisión Colombiana del Océano es presidida por el señor Vicepresidente de la República; la Comisión Colombiana del Océano prácticamente nunca ha sido presidida por el señor Vicepresidente de la República, de hecho han habido Vicepresidentes que dicen: “No, mi rama de especialidades es esta y, por favor, eso manéjelo, señor Almirante, usted que es el Secretario Ejecutivo”, y nos hemos acostumbrado aquí prácticamente a que la Comisión Colombiana del Océano... que es el Secretario Ejecutivo de la Comisión.

El doctor Vargas Lleras se dio cuenta que la comisión había sido creada por su abuelo, se interesó, y cuando vio que esto era una oportunidad ahí de poner a funcionar a todos, prácticamente a todos los ministerios y las agencias del Estado, entonces se dio a la tarea de reunir periódicamente a todo el personal, y hubieron reuniones mensuales en diferentes partes del país, y se discutían todos los temas, y se ponían tareas, y se hacía seguimiento, y yo les podría, no lo voy a hacer, en aras de tiempo, pero les podría mostrar resultados dramáticamente buenos de lo que esa práctica significa. Entonces de lo que se trata es de que el... una invitación, y ustedes mismos, a través del control político, pidamos que la Comisión Colombiana del Océano funcione de esa manera.

Le dije yo, en parte es importante hacer esos comentarios, porque es que yo veo que hay normalmente falencias en el conocimiento mutuo: Los que están en la parte de administración, no conocen los dolores, las afugias del gremio, y los que están en el gremio no conocen los dolores y las afugias de los que están en la administración, y esa falta de diálogo lleva a unas malas interpretaciones, pero, por ejemplo, ahora yo veía, Señor Presidente de la Comisión, cuando estaban diciendo: “Invitemos a Buenaventura al señor Ministro de Defensa”, y nos hacíamos un ocho, porque decíamos ¿cómo lo vamos a invitar en términos... en temas de la Comisión Segunda? Ese es el tipo, ese es el tipo de desconocimiento de situaciones administrativas, que digamos que pueden constituir un ejemplo de lo que falla.

Ustedes tienen todo el derecho a invitar al Señor Ministro de la Defensa Nacional, no en calidad de Ministro de la Defensa, atendiendo la parte operativa, el comando de la Fuerza Pública, sino en calidad de Jefe de la Dirección General Marítima. Es que parte de los problemas, parte de las causas de este problema, es que no ha habido Ministros de Defensa que comprendan que ellos son los jefes de la autoridad marítima. Hay una oportunidad con el nuevo Ministro de invitarlo, de hacerle caer en cuenta que es el Jefe de Dimar; con el pasado Ministro, por más que se le rogó, inclusive no fue posible, ellos desechan estos temas; se concentran seguramente en lo de Defensa, les demanda absolutamente todo, pero hay que obligarlos, porque es que son los jefes de la dependencia, de la entidad, y no es un asunto de forma, es que esto tiene repercusiones. Vamos a ver ahora que uno de los problemas que tenemos en Colombia, es que los instrumentos internacionales de los convenios, de los que hace parte Colombia, la cifra nos debería dar pena como colombianos.

Tenemos ratificados creo que tres de algo más de una centena, tres de algo de una centena, de los cuales cumplimos, cuando uno hace indicadores de gestión, de los cuales cumplimos, así para dar vuelo... a vuelo de pájaro, con una cifra de un 50%, y eso en gran medida es culpa del hecho de que los proyectos de ley o los actos legislativos, que debiera proponer la autoridad marítima, tienen que pasar por el Ministerio de Defensa y competir de manera desventajosa con los actos que le interesan

al Ministerio de Defensa. Entonces hay que sentar al Ministro y hay que decirle: Caiga en cuenta que esta entidad también es suya y no es una entidad de poca importancia.

Cuando yo digo que en materia de desarrollo necesitamos establecer primero los fundamentos, aquí lo que ha pasado es que probablemente en temas de investigación y desarrollo las entidades del Estado lo hacen muy bien y de manera muy acertada, viven recibiendo elogios Cotecmar, el Invemar, el CIOH, de manera muy acertada, entonces hay entidades que ya están saltando, pero en los restos de asuntos del mar, nosotros también todos queremos saltar, cuando no hemos aprendido a caminar y todavía estamos gateando o dando tumbos, ¿por qué digo yo esto? Mire, la Convención del Mar es la constitución global de los asuntos marítimos, la constitución; esta es la hora en donde 169 Estados del mundo han tomado una posición favorable y han notificado esa convención; Colombia es, con la condiciones que nosotros tenemos, con la extensión de costa en dos océanos y con la posición geoestratégica que tenemos, Colombia es uno de los pocos estados que no ha tomado una posición con relación a la Convención del Mar, pese a que la cumplimos en términos muy generales, en términos muy importantes, y sin embargo, no hemos tomado una posición. Yo aquí naturalmente no voy a abrir el debate a decir si se debe o no se debe, pero sí debo plantear la cuestión de que ya es hora de que nosotros tomemos una posición con relación a ese instrumento, que es el instrumento básico de las reglas de juego globales.

Eso tiene unas implicaciones: Cuando se aprobó la Convención del Mar, muy poco tiempo después el Estado colombiano, la Dirección General Marítima, impulsó el trazado de las líneas de base; para decirlo así en términos amplios, las líneas que definen cuál es el campo de Colombia en el mar, las ventajas de nuestras fronteras, pero resulta que en su momento no se hizo el trazado de las líneas de base de San Andrés y la zona insular, por la razón que sea, si ustedes me preguntan por qué, yo digo siempre por temor al problema con Venezuela, y no se hizo el trazado de la zona insular, de las líneas de base de la zona insular, tuvimos el pleito y en pleno pleito nos cogió y el mismo Gobierno pasado sacó un decreto diciendo: “Vamos a establecer los puntos de base y las líneas de base de la zona insular”, y después lo corrigió, porque por alguna razón quedaron mal establecidas las funciones de acuerdo con las competencias de las entidades, y sacó un segundo decreto corregido, y esta es la hora que estando todo prácticamente listo, para que hagamos esa tarea, no hemos tenido como país el valor de establecer nuestros puntos y líneas de base en zona insular, que no tienen ningún impacto sobre el fallo.

Por eso finalmente van y definen el mar territorial 12 millas, que no se mete con los límites establecidos en el fallo. La situación es, para que veamos los asuntos de mar más de frente, la situación es tan vergonzosa, que tengo conocimiento de que algunos del equipo nicaragüense, allá en el pleito en La

Haya, hizo el comentario de que cómo estarán de convencidos de su posición, que no son capaces de hacer ese trazado. Es un tema que hay que hablarlo así, porque es que si no, si no comenzamos por eso, de establecer los fundamentos, estamos, estamos graves. Y en relación con eso, para que vea que es hoy se están revisando temas...

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Almirante, perdón. Tiene cinco minutos para concretar.

El Almirante (r) Pablo Romero:

Entonces mire, eso parece sencillo, pero es que esas son las líneas base, para que nosotros establezcamos ordenamiento marítimo, que aquí salió; ese es uno de los problemas que tenemos, ya lo dijeron aquí en Cartagena mismo, y no es un problema menor, la ANI da una concesión, Dimar otra concesión, y ya hemos tenido casos en donde los límites de las concesiones se cruzan, sin que nadie se dé cuenta, y ya hemos tenido casos de gente a la que ponemos a pagar, a empresarios, a los que ponemos a pagar más plata de la que es, inclusive, tenemos casos de gente con predios cuyos límites, porque se metió el mar, y la alcaldía le sigue cobrando impuestos sobre el asunto.

Entonces no es un tema menor ese de ordenamiento marítimo, ya hablé del plan de implementación de los instrumentos internacionales; este es un asunto de control político: A las entidades del Ejecutivo hay que decirles: Venga DIMAR, venga IDAC, vengan todos los involucrados. Montemos de manera “país” o política de Estado un plan de adhesión, por lo menos de consideración de los instrumentos internacionales, y tomemos decisión, qué vamos a aplicar, qué no, qué va para ordenamiento y qué no, y hagámosle seguimiento. Ese es un tema que lo debe desarrollar el Ejecutivo, pero que a mi modo de ver la Comisión Sexta debe meterle sus turbos y dentro de las sesiones de control político, estarlo haciendo.

Hay muchos temas abiertos con relación, en falta de regulación, por ejemplo, y hay unos temas... voy a, voy, voy a resaltar algunos macro, por ejemplo: Se nos está viniendo ya la explotación de gas en el mar, ya tenemos, y ahí hay algo importante, y hay versiones de que inclusive hay algo de hidrocarburos, y en cualquier momento la necesidad obliga y tenemos que hacer esa explotación, un marco normativo el país en materia de..., uno solo consolidado, que no sea disgregada la actuación de las entidades; no lo tenemos todavía, y no ha sido posible que el Estado Colombiano se una alrededor de ese propósito, y que lo tengamos listo “antes de” y no “después de”.

Lo mismo, regulación en materia de infraestructura marina, aquí sale la discusión por lo del Invías, yo no sé si fue el señor Viceministro o si hay alguien de la entidad. No es solamente el problema de la contratación de los dragados, es el problema del diseño integral de los canales, es el problema de integrar normatividad para ese tipo de diseño y para cualquier tipo de infraestructura al país. Dimar está haciendo el desarrollo, Dimar a

él no le correspondería, esto debería ser materia del Ministerio de Transporte e Invías, ANI, sin embargo, Dimar está haciendo, digamos, impulsando la conformación de la sección nacional de la PIAN, una entidad ONG, que es una autoridad en materia de estándares de infraestructura; en esa tarea hay que acompañarlos, hay que ampliarlos, le ha tocado a ellos buscarse un socio privado, Asocredito, que es importante, para tratar de impulsar esa tarea y mientras tanto, podemos establecer ese tipo de diálogo.

Entonces seguimos dragando, como lo define el doctor Lequerica, campos goleados, porque lo que hacemos es dragar un hueco limitado por la señalización que establece Dimar, pero no hacemos un diseño de un canal, con los estándares que se tienen que hacer. Nos faltan regulaciones en materia de transferencia de combustible en el mar; entiendo que Ecopetrol, para hacer transferencia de combustible buque a buque, hagan esos recursos, entiendo que importantes en algunas de las islas del Caribe, porque dentro del ordenamiento marítimo no hemos establecido zonas aquí en el país.

Regulación de desechos, gestión de desechos, y es un tema que toca lo marítimo y lo portuario: Aquí viene un buque extranjero a x instalación portuaria y solicita descargar desechos de combustible o aguas oleosas, y entiendo que no hay un solo puerto que le diga: “Venga, que se le presta este servicio”, a pesar de que ese servicio es mandatorio, de acuerdo con los estándares internacionales. Esa es una regulación que nos toca hacer.

La administración de los bienes de uso público en zonas de litoral, las playas, es algo que Dimar ha venido avanzando en el asunto, pero es algo en lo que Dimar sigue teniendo complicaciones, en relación con otras entidades, sobre todo, naturalmente, las oficinas de instrumento público.

Se hablaba de la gente del mar, se hablaba desde el punto de vista de la capacitación y los reconocimientos de los títulos, para desempeñar la profesión del oficial mercante y otras profesiones; no se tocó el tema de las profesiones liberales, que ellos estudian, o del valor como profesión liberal de... para el caso de los oficiales mercantes, la ingeniería náutica; un temita de resolver, por eso digo que es importante... –Un minutico y termino, un minutico, un minuto–. Es importante resolver...

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Almirante, un minuto. Es que le puse aquí alarma, porque si no, se nos va el tiempo.

El Almirante (r) Pablo Romero:

Sí, bueno, un minuto. Este es uno de los temas por los cuales hay que traer al señor Ministro de Defensa, que venga a estas sesiones, él preside el Consejo Nacional de Ingeniería Naval y Profesionales Afines, lo preside entre comillas; ¿sabe cuántas veces lo ha presidido? Yo me atrevería a decir que 0 veces en la historia de la existencia de ese consejo. Uno entiende, de pronto no tiene una relación muy

estrecha con la naturaleza de su cargo, entonces pues se necesita que delegue en el señor Comandante de la Armada; también le queda complicado al señor Jefe de Educación.

Nadie está diciendo “saquen eso del Ministerio de Defensa”, nadie está diciendo “quiten la influencia de la Armada”, pero permitan que eso funcione, porque es que eso en la práctica le genera problemas delicados a la gente de mar, que cesa sus actividades y que quiere integrarse a otro tipo de actividades diarias. Y finalmente remato aquí diciendo lo de la sombra gris en las competencias administrativas; eso debe ser materia en estos temas, hay mucha confusión en las entidades entre lo que es control subjetivo y objetivo, objetivo operativo, subjetivo administrativo, financiero, jurídico; hay confusión en las entidades de quién hace administración y quién hace control de la operación. Aquí se tocó esta mañana temas de que tenemos en los ríos fronterizos, en un mismo puerto, capitán de puerta e inspección fluvial, y bueno, se tocó esta mañana y quiero cerrar con este tema rápidamente, lo de los sistemas de navegación y transporte.

Las entidades del Estado están haciendo buena investigación, sin embargo, a mi modo de ver, incluso en las entidades del Estado falta integración, porque es que finalmente no es que Cotecmar diseñe buques y naves o que el CIOH haga investigación de hidrografía, sino se trata de llevar los asuntos más allá; en otros países, es lo que hace el cuerpo de ingenieros de los Estados Unidos, es lo que hace en Alemania, es lo que hace en Corea, la investigación es integral, es integral, se diseña un buque tipo, se diseña el buque, se diseña el canal correspondiente, con las normas, con el cumplimiento de las normas, se hace el diseño de la señalización, se estudia la oceanografía, se estudia la hidrografía, y se estudian más cosas, que tienen que ver con el asunto, pero aquí estamos disgregados y tenemos problemas.

Yo creo que el ingeniero Castañeda, en esa propuesta, tiene razón, tenemos que buscar la forma de las capacidades de las entidades del Estado más allá, ojalá con participación de los gremios, de modo tal que a final tengamos una investigación integral del paquete, de todo lo que comprometa en este caso medios de transporte. Y la otra inversión que es importante, cierro con esto, Sr. Presidente, es efectivamente para investigación de siniestros, es una exigencia de la ONU, que no estamos cumpliendo, lo tocaba el señor Comandante de la Armada, es el equivalente a lo que en Estados Unidos es el NTSB, National Transportation Safety Board, que es un ente independiente, sostenido administrativamente de pronto por la autoridad marítima, pero que trabaja independientemente, de modo tal que en el momento en que se presente un siniestro marítimo, sale y resuelve, de modo tal que eso tome una semana, dos semanas, un mes, y no años, como se presenta hoy en día, porque es un problema para la autoridad marítima y para nuestros marinos. Eso sería, para no pasarme más el tiempo. Muchas gracias Presidente por su paciencia.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted, señor Almirante. Vamos a... a ver, hay unos honorables Senadores que van a salir de aquí del recinto, rumbo al aeropuerto a las 5 de la tarde, por consiguiente, me voy a permitir hacer un giro al cronograma de las intervenciones, a efectos de que los Senadores, que tienen preparada una intervención, lo puedan hacer. El Senador Trujillo está aquí en la lista, para hacer una intervención; puede seguir, Senador Trujillo. ¿Qué otro Senador, por favor? Y el Senador Leonidas. ¿No va a intervenir ningún otro Senador?

Interviene participante de la audiencia fuera del micrófono:

Una pregunta, usted dijo “escuchar a unos empresarios”.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Claro que sí.

Interviene participante de la audiencia fuera del micrófono:

Aquí estamos unos empresarios que queremos hablar, y no queremos que se nos vayan los Senadores.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

No, no, es que los Senadores no se van a ir, sino que de pronto a las 5 de la tarde tienen que salir o salir, entonces quiero es darles la oportunidad de que hagan su intervención y seguirán aquí hasta las 5 de la tarde, escuchando a los empresarios, ¿de acuerdo? Ok, y aquí seguiremos los demás, que no nos vamos todos.

El honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Bueno, muy buena tarde para todos y cada uno de los presentes. Lo primero empiezo por agradecerle a cada uno de ustedes por estar aquí; saludar de manera especial al señor Almirante Durán y a todo su equipo, gracias por servirle a la Patria, gracias por acogernos, gracias por preocuparle Colombia, por servirle a la Patria, y a través suyo, a toda nuestra fuerza de tierra, mar y aire, nos sentimos muy orgullosos; gracias por su generosidad, por permitirnos conocer en el día de ayer un poco más a profundidad todo ese importante papel que ustedes juegan por el país y por cada uno de los colombianos.

Señor Presidente, compañeros, colegas Senadores, a los gremios que nos acompañan, a las entidades que nos han acompañado en este importante evento, que en la mañana de hoy en buen número algunos tuvieron que retirarse, señor Presidente, yo creo que nos queda hoy también muy claro qué entidades les preocupa tener una relación cercana con esta Comisión Sexta, que trata 13 asuntos constitucionales de la Patria, y también nos queda un sinsabor con algunas entidades, que a última hora y de manera despectiva, no solo se ausentan, sino que algunas ni se excusan, como que fuera un tema de poca monta para la Patria.

Yo creo que la Comisión Sexta hoy le queda muy claro cuáles serán esas entidades, con que tendremos una relación estrecha y directa, trabajando por el país, y a cuales habrá que llamar también a que den y rindan cuentas de sus responsabilidades, su compromiso, con tantas preocupaciones de los colombianos. Yo quiero ser muy corto, porque quiero, como lo dijo el señor empresario, vinimos fue a escucharlos, a enriquecer nosotros, que somos 12 colombianos que a través de la Democracia nos han encomendado la responsabilidad de estar en la Comisión Sexta, en condición de Senadores, para trabajar por el país y resolver los problemas, que no solo a ustedes les preocupan, sino a todos los colombianos, especialmente en los temas que tienen que ver con la comisión.

Hoy venimos a tocar unos temas muy importantes; yo, la verdad, lo primero estoy muy contento, señor Presidente, al doctor Iván como Senador citante, de poder venir y enriquecerme de toda esta situación, compleja, sin duda alguna, pero muy positiva para el país, y conocer personas que le han servido tanto a la patria y que significa tanto para el país en todos estos temas de mar. Yo quiero hacer más bien varias precisiones de lo que he recogido en cada una de las intervenciones, señor Presidente.

Lo primero, me queda una preocupación grande en la intervención no solo de la Ministra, de la Viceministra, sino de Invías, una gran preocupación financiera, porque hoy estamos hablando de todo este potencial que tenemos en nuestro país, por ser parte de Colombia, el 44% del territorio nacional ser de mar, tenemos un gran potencial, pero me quedé muy preocupado viendo la situación financiera de todo el desarrollo vial de la Nación; hay una gran preocupación ahí y yo creo que ahí es donde tenemos que hacer un gran esfuerzo, Presidente, y buscar mecanismos, para poder financiar el desarrollo vial, porque poco hacemos si desarrollamos, no solo el desarrollo portuario, si no tenemos unas vías adecuadas, para llegar a ellos, y ese recurso no puede ser, como lo acaba de anunciar aquí en el Congreso de Asobancaria, aquí en Cartagena, el señor Ministro, diciendo que hay que gravar la canasta familiar, que desde este escenario, aquí cerquita, que también está él, podemos nosotros y de manera personal anunciar que jamás apoyaremos que se grave la canasta básica familiar con el IVA, simplemente como un anuncio anticipado, porque hay una gran preocupación y yo creo que queda una gran preocupación en ese sentido, señor Presidente.

Bien lo dijo usted, Presidente, se hacen foros, el Congreso hoy es un Congreso nuevo, que todos los Senadores, para conocimiento de los presentes, todos los Senadores de la Comisión Sexta estamos por primera vez en Comisión Sexta de Senado, con la excepción del doctor Iván, que viene de la Comisión Sexta de Cámara. Por eso para nosotros y para quien les habla es muy importante este escenario, pero queremos también, recuperando esa confianza ciudadana en el Congreso de Colombia, no caer en lo que ha pasado siempre, como lo decía el señor Presidente, que se hacían foros, debates, y quedaban

ahí; hoy queremos sacar unas grandes conclusiones de este encuentro y otras que sacaremos con las intervenciones que aún faltan:

La primera, señor Presidente, es que ese gravamen del 5% me quedó sonando bastante, se me fue, porque ahí está, que ahora que te oía en la exposición, me llamó la atención bastante, cómo solo 14 barcos de carga en nuestro país registrados, y ese 5% es uno de los motivos seguramente, ahora hablaban mucho de la ventaja competitiva de Panamá, y ese 5%, por eso te pedí un poco más de explicación, porque es bastante, no solo inconveniente para el desarrollo mercantil del país, sino que nos resta competitividad frente a todas la navieras del mundo, y eso ha hecho muy seguramente que muchos colombianos hayan ido a hacer su registro en países, y ahora también nos mostraban cómo Colombia no aparece como un país donde se abanderan barcos de carga.

Yo creo que una de esas grandes conclusiones, señor Presidente, tiene que ser: En esa reforma tributaria, que la ha querido llamar el Gobierno “de reactivación económica”, cabe perfectamente la alineación de ese 5%, porque medidas como esas sí irán directamente a reactivar la economía, porque esa eliminación de ese 5%, que una de las preguntas también que nos queda para hacerle a la DIAN, es cuánto se ha recaudado por ese 5%, que me imagino yo, y no quiero coger a quemarropa al funcionario, porque es un dato que muy seguramente no sé si nos pueda suministrar, pero si no hay nadie registrado en Colombia, pues el recaudo va a hacer cero (0), y eso lo único que hace es espantar la posibilidad de que muchas navieras estuvieran abanderándose en nuestro país, y cuántos empleos se podrían generar. Yo creo que es la primera gran conclusión y que esta comisión sea la comisión que se abandera de la eliminación de ese 5%.

Hay un sinnúmero de regulación, aquí han hablado e invocado normas, resoluciones, pero la última ley, la 730 del 2001, yo creo que ha pasado tiempo suficiente, y yo le propongo a usted, señor Presidente, doctor Iván, y compañeros, que esta Comisión Sexta pase a la historia también, no solo la que recoja la normatividad existente, sino que la modernice y la ponga a tono con el nuevo momento del país y del mundo, y que recojamos toda esa normatividad dispersa en resoluciones, en estatutos, en leyes, y hoy quede un fundamento, una plataforma; por eso esta reunión, queridos amigos y amigas, es una reunión muy importante, no solo para nosotros en condición de Senadores, no solo para nuestra Armada, sino para ustedes.

Algunos, al inicio del encuentro, los vi con alguna actitud de desconfianza, válida, respetable, incluso algunos con ganas de aumentar el tono, sin ser necesario; aquí quiero es decirles que aquí vinimos unos Senadores de la Patria, que muy seguramente, al menos en el caso mío, ninguno de ustedes votó por mí, vengo es con la actitud y con el compromiso con Colombia, por eso quiero invitarlos a la moderación, vinimos a escucharlos, venimos a decirles a ustedes, yo al menos no vine a agradecerle a ninguno de ustedes el voto, porque ninguno de

ustedes votó por mí, vine por la responsabilidad que tengo con Colombia, con el país, porque que quiero estar de frente al mar, no de espaldas a él, porque considero que el mar, en él, pueden estar muchas de las soluciones que necesita la Patria, y que ustedes y muchos colombianos, que lamentablemente no creen en el Congreso de Colombia, hoy venimos a decirles que hay unos Senadores que venimos con una preocupación, que se llama Colombia, a ponernos de frente, no solo al mar, sino a la gente de mar como ustedes, a decirles que queremos recoger esas preocupaciones de ustedes y hacerlas nuestras preocupaciones, sin necesidad de subir la voz ni el tono de la misma, con la mejor actitud de aprender de ustedes, de preguntarle al Sena cómo vamos a capacitar a los colombianos en esa norma internacional, que me llamó la atención; qué bueno tener muchos colombianos prestando servicio en el mundo, aquellos que quieran hacerlo, y de esa manera no solo mejorarle las condiciones, sino la calidad de vida, y eso lo logramos, sin duda alguna, con entidades como el Sena, que por aquí bien están representadas, que para allá va, para esa dirección.

Un buen paisano nuestro, a quien conocemos muy bien los antioqueños, doctor Iván, como el doctor Carlos Mario Estrada, un hombre íntegro, un hombre que nos llena de mucho entusiasmo saber que va a estar, un antioqueño de lujo, ante una entidad tan importante para los colombianos, y que es un hombre con un gran sentido social, y que le anticipo, aquí está un funcionario que representa a la entidad, le anticipo, que sin duda alguna, el Sena se preocupará por esta formación, que va en beneficio de tantos colombianos. Qué bueno para Filipinas, que puede tener tantos habitantes de ese país en esas navieras, y dándoles solución y enviando sobremesas, a ayudarle a sus familias; así vamos a hacer y a esforzarnos, para que sean muchos los colombianos.

Me preocupa también, Almirante, amigos y amigas, esa certificación que traumatiza el normal funcionamiento, la certificación que la definen... donde le preguntan, Almirante, a cada persona si tiene antecedentes de infringir la ley, en el tema de narcóticos, yo creo que en un país donde día tras día salen leyes para anti trámites y, sobre todo, que lo que he recogido en esta mañana, es una sumatoria de acciones que ha impedido que seamos aún más, porque también me queda claro que jugamos un papel en el mar, jugamos un papel, no solo porque tenemos un orgullo patrio, como es nuestra Armada, sino porque tenemos unas entidades que funcionan muy bien, así el Ministro no venga a la junta, pero tenemos una Dimar que funciona muy bien, habrán cosas para corregir, sin duda alguna, pero yo quedo hoy gratamente impresionado con lo que ha hecho nuestra Armada, los entiendo a ustedes por la desconfianza de no ser escuchados muchas veces, pero hoy venimos a decirles que a eso vinimos, a escucharlos, y yo de manera especial me quedaría hasta que el último de ustedes tenga algo para decirnos, porque vengo a aprender también de ustedes, que dedican su vida, que su actividad comercial depende del mar,

que el sustento de las familias de tantos colombianos depende de la historia que construyamos en el mar, y venimos a decirles que hoy hay unos Senadores, que están aquí presentes, que queremos escribir esa historia, en favor, no solo de sus familias, sino del país entero.

Entonces yo creo, señor Presidente, que nos queda muy clara esa responsabilidad que tenemos, esa preocupación también que nos llevamos, me dejó muy preocupado la des-financiación de todas esas vías, que nos hará llegar con mayor facilidad a los puertos; nos pasa en Antioquia, doctor Iván, allá estamos esperanzados en esas “Vías de la Prosperidad”, para llegar con mayor facilidad a nuestro puerto de Urabá, y si eso no llega a feliz término, la competitividad y la productividad del país no será posible.

Esta articulación, queridos amigos, donde la Comisión Sexta viene con una actitud diferente, venimos a esforzarnos por recuperar la confianza en el Congreso de Colombia, por recuperar la confianza de ustedes, y a través de ustedes de sus familias, de sus empleados, que hay un Congreso, que distinto a la imagen que le han querido crear, que allá nos vamos es a dormir, que allá nos vamos a hacer cosas distintas a las que necesita Colombia, hoy venimos a decirles, y con nuestra presencia validarles, que nos preocupa mucho lo que pasa en el país entero y hoy venimos a decirles que nos preocupa mucho lo que pasa en el mar, porque en el mar está el principio de muchas de las soluciones que necesitamos en tierra. A la Armada, a usted, Almirante Durán, gratitud, mi reconocimiento, y a través de usted, a todos esos hombres y mujeres que han entregado su vida, que han sacrificado sus familias, que atraviesan los ríos caudalosos de Colombia, arriesgando incluso su propia vida, para salvaguardar no solo la soberanía nacional, sino la vida de los colombianos.

Todo mi reconocimiento, todo mi cariño y mi inmensa gratitud como colombiano, porque me siento orgulloso, me siento orgulloso de haber estado ayer en ese Buque Victoria, saber que en manos de colombianos forjaron lo que es para nosotros un orgullo; yo me siento orgulloso, no solo de ser colombiano, sino de mi Armada, de saber que hemos ido evolucionando, lo que fue ayer el Buque Gloria, hoy es Victoria y muchos más desarrollos tecnológicos, que están en manos de los colombianos.

A las entidades, a cada una de las presentes, gracias por venir como Gobierno, a ayudarnos a interpretar a estos colombianos, que tienen preocupaciones, que tienen preocupaciones en cómo articular la infraestructura vial del país, cómo articular la generación de empleo; cómo articular la normatividad laboral, que también fue una de las preocupaciones, que hoy me quedó clara, cómo hacer que esa normatividad laboral de Colombia se adapte a la actividad del mar, que es muy distinta a la actividad en tierra; cómo hacer que esa normatividad laboral permita ese avance; y yo creo que con esa articulación será posible, no solo que recuperemos la confianza de ustedes, amigos y amigas del sector, sino que recuperemos ese crecimiento económico.

Almirante, estamos soñando en Colombia con un crecimiento del 4%, y yo creo que en el mar tenemos un aporte muy importante para lograrlo.

Gracias, señor Presidente, gracias doctor Iván, a usted, que nos propuso en la Comisión Sexta esta sesión descentralizada, y que hoy nos llena de entusiasmo, a mí de manera especial me llena de alegría, y me voy enriquecido con conocimientos que no tenía, que eso es lo que tienen que entender ustedes también, que el Congreso es diverso y este Congreso históricamente sí que es diverso; por eso tantos Legisladores se han equivocado en sacar normas, que no se adaptan a la realidad de cada uno de los territorios, porque los Congresistas normalmente tenemos mayor conocimiento de determinadas regiones o de determinados temas, pero yo de manera especial les agradezco también al doctor Iván, al Presidente, al Almirante, a nuestro Secretario y a cada uno de ustedes, por enriquecer, para poder tomar unas decisiones con mayor responsabilidad, siempre pensando en Colombia, y hoy en este foro tan importante, decirles a ustedes, hombres y mujeres de mar, que vamos a tomar las mejores decisiones, pensando en ustedes, en sus familias y en el país. Muchas gracias y una feliz tarde.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

A usted, honorable Senador. Tiene el uso de la palabra el honorable Senador Pedro Leonidas (Audio Cartagena Parte 6) Gómez Gómez.

El honorable Senador Pedro Leonidas Gómez Gómez:

Quiero empezar agradeciendo el esfuerzo que hizo el Almirante Durán, para estar con nosotros en la mañana, y luego sortear una serie de compromisos que tenía muy importantes de consejos de seguridad en Urabá y Bogotá, para seguirnos acompañando por la tarde y escucharnos, porque es supremamente importante que nos retroalimentemos, y quiero dar testimonio de la admiración que me llevo, por la sabiduría que he encontrado en las intervenciones que ustedes han hecho durante todo el día. Si ustedes me lo permiten, con todo el atrevimiento del caso, a todos los que acepten el nombramiento, los nombramos asesores permanentes de la Comisión Sexta del Senado de la República, los necesitamos; ese consejo de sabios, de veteranos de gente del mar, es la que no va a dejar equivocarnos, y como tenemos un vuelo chárter de la Policía esperándonos, y ya nos dijeron que a las 5 de la tarde vienen a sacarnos de aquí, de una que nos vayamos a Bogotá, me quiero anticipar en algunas conclusiones, a sabiendas de que faltan otras intervenciones, seguramente tan sabias como las que nos han antecedido.

A mí me parece que siendo nosotros el poder legislativo, lo que tenemos que empezar por reconocer es que tenemos una legislación que entraba todo el desarrollo de la actividad marítima, y que nos tiene desconectados del mundo entero, y que tenemos que entrar, con estos nuevos asesores, los que acepten, a corregir ese problema, y en eso

vamos hacer equipo, en eso no nos pueden dejar solos, y queremos que ustedes tampoco se sientan solos. Y otra cosa que tiene que quedar muy clara, es que el Estado colombiano, a través de los diferentes gobiernos, hoy tenemos el Gobierno de Duque, acabamos de salir del de Santos, antes tuvimos el de Uribe, deben dar prioridad al apoyo de los empresarios, pequeños, medianos y grandes, de las distintas actividades, del transporte marítimo, armadores, de todas las actividades empresariales, porque son los que generan empleos de calidad, y son los únicos capaces de absorber la economía informal, y hacer una contribución significativa, para reducir la pobreza.

Es que no puede seguir... los empresarios no nos podemos seguir sintiendo como los malos en este país, es como si fuera un pecado hacer empresa, como si generar riqueza nos convirtiera en malos, cuando es exactamente todo lo contrario. El apoyo a los empresarios no puede ser tímido, tiene que ser de frente; en las campañas electorales yo me enfrentaba con algunos amigos, a los cuales por razones puramente de votos estigmatizaban a la clase empresarial, y yo les decía: "Ese es un pecado que se le va a revertir a usted y al país, y las campañas electorales son para hacer pedagogía y no para engañar a las personas". De manera que el apoyo a los empresarios tiene que ser una conclusión contundente de este foro; y otra conclusión que pienso que tiene que dar es que Cartagena se tiene que convertir en un centro deportivo de categoría olímpica para traer eso como un valor agregado al turismo; y finalmente hay que conectar el mar con el interior del país a través de los ríos y principalmente a través de la columna vertebral de este país, que se llama el Río Grande de La Magdalena; 60 años de guerra nos hicieron olvidar que nosotros teníamos la majestuosidad de ese río porque fue el escenario de todas las batallas, de todos los actores que ensangrentaron a esta país, entonces como el horror, nosotros cerramos la vista y no quisimos volver a mirar al río Magdalena, pero ahora que hay la voluntad de continuar el dragado, la canalización, vamos a aprovechar que el río no solamente sea para el transporte de carga, sino también para el turismo. Esa grandilocuencia que tiene el río Magdalena, que en cada una de sus curvas nos sorprende con la naturaleza viva, eso es lo que está buscando el turismo en el mundo actual, de manera que tenemos que abrir un espacio para conectar el mar con el río y hacer que esa columna vertebral cumpla su función de integrar al país. Muchísimas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

A usted, honorable Senador. Tiene el uso de la palabra el Ingeniero Francisco Hoyos. Lo escucharán todos los Senadores, doctor Hoyos, todavía no se van; le voy a poner el reloj, 10 minutos.

El señor Francisco Hoyos:

Señor Presidente de la Comisión, honorables Senadores, señora Viceministra, señores Viceministros, señor Almirante, Comandante de

la Armada Nacional. Señor Almirante, Director de Dimar, amigos, señoras y señores, bueno, en la medida en que fueron transcurriendo las presentaciones, me fueron llegando algunos *tips* para poder ir captando el tema. Nosotros somos los armadores, empresarios, lo que quedó después de lo que tuvimos con Flota Mercante y con Agromar, gracias. Fui uno de los... mi carrera completa la hice con Don Manolo, desde Cleotin hasta Ingeniero Jefe, y tengo un gran aprecio por él, es decir, estos somos nosotros, lo que quedamos, una flota de remolcadores y de barcazas, pero somos empresarios, y yo personalmente soy un pequeño empresario.

A raíz del seno de nuestra asociación, discutimos y hablamos qué íbamos a hacer con el tema que mencionó el señor Almirante del ARC Caribe, entonces llegamos a la conclusión de que le podía contestar hoy uno de los *tips* que me llegó. Señor Almirante, disculpe, perdí el teléfono, no lo llamé, se me perdió su teléfono, pero no, hablamos en el seno de la asamblea y contundentemente dijeron: No, hay que poner un freno porque el mensaje que nos está llegando es que hay propaganda y que lo van a ofrecer comercialmente, entonces la gente, todos en... no fue una decisión mía, fue de la asamblea general, entonces... y no solamente al Ministerio de Defensa, lo hicimos también a la Agencia Nacional de Hidrocarburos porque también en un pequeño derecho de información, nos habían contestado muy vagamente, entonces, señor almirante, eso es.

Hablaron Senadores, hablaron del tema de Corea: El tema de Corea es una decisión política, que salió del seno del Senado, del... de los diputados, de cambio del tema empresarial; hay otro tema ahí detrás de ello, que fue el tema de la familia, porque no se puede desconectar un desarrollo de un país sin que nuestras familias estén involucradas y cambiemos en el seno de la familia. Entonces yo les vengo a hablar de dos oportunidades que tenemos: Una es que volvamos a tener marina mercante y la otra es que invirtamos en gente de mar no solamente para Colombia, sino para el caso de Filipinas, tenemos el caso de Panamá. ¿Cuál ha sido la participación de nosotros como empresarios a la economía del país? Generamos más de 1.200 empleos, tenemos unos 7.000 empleos indirectos, tenemos más o menos 230 naves, pero, como les decía, nos quedamos en remolcadores, cuando tuvimos unos 40 barcos y unos 60 fletados, y en Agromar íbamos a tener 18, 20, Don Manolo, de última tecnología, éramos marinos apetecidos en todo el mundo, Don Manolo lo puede constatar, pero lamentablemente nos quedamos en eso. Sin embargo, tratamos de subsistir con bandera colombiana y atendemos casi todos los puertos de Colombia, todos los puertos de Colombia y algunos puertos, algunos países del Caribe.

¿Qué está impidiendo que podamos desarrollarnos? Tenemos seis, básicamente seis puntos importantes; esto nació de charlas con los empresarios; resumiendo, esto es lo que le duele y esto es lo que impide, iba a decirle a Don Manolo: “Don Manolo, vamos a tener empresa, a Navesco; venga, tráigale los barcos a Colombia; me dice: “No,

Pacho, no lo voy a hacer”. “¿Por qué?”. “Porque no hay una legislación laboral marítima, porque no hay nada; es mejor ser extranjero que ser colombiano”. Más adelante les voy a explicar el tema de la Ley 730, que quedó una palabrita que no debía quedar, y nos quedó y nos ha hundido.

Respecto a la bandera colombiana, estamos prestando un servicio público, estamos haciendo obras de dragado, hacíamos obras de dragado en Barranquilla, vino un decreto en el 2011 y nos quitó la bandera para las dragas, y cualquier dragador extranjero puede dragar con un decreto de dos hojitas, y salimos del mercado, eran dos dragas que estaban tripuladas por colombianos, con bandera colombiana, y quedamos sin empleo muchas personas especializadas porque aprendimos a dragar, y lo hacemos bien, y también diseñamos dragas y las hacemos bien; no hemos tenido la oportunidad de hacerlas, tenemos el mejor diseñador, de los mejores diseñadores del mundo, con base en Estados Unidos, y no ha hecho un solo acto en Colombia, ¿por qué? Porque no hay facilidades tributarias e incentivos para hacerla. Es necesario que nuestra bandera colombiana sea más ágil, sea más eficiente. Políticas para capacitación y titulación de gente de mar: Ese es el otro negocio, lo que hace Filipinas, no solamente es para Colombia, es para exportar, entonces tenemos dos decisiones: O crecemos con los barcos, o crecemos con la gente, o lo hacemos con los dos. Se está viniendo un negocio supremamente importante en Panamá y es la alianza que va a tener China con Panamá, y eso va a cambiar el mercado. Y eso que está pasando con el tema de la reunión; la certificación que está buscando Panamá es precisamente pensando en China, es precisamente en eso; ellos se están moviendo y si no nos movemos, nos vamos a quedar sin nada. Nos falta la legislación laboral marítima, nos falta; eso nos duele, hay un pequeño aparte en el Código Sustantivo del Trabajo, no hay nada más, de resto, este servicio especial, esta contratación que se hace con los marinos, está sometido a la legislación laboral ordinaria, y hacemos un trabajo especial porque tenemos embarcaciones que están cerca al mar, pero hay otras que están afuera, y la persona vive a bordo con todas las comodidades, pero necesitamos un régimen especial.

Hay ejemplos alrededor del mundo de donde se requiere disminución de tributos, no necesariamente quitarlos, pero sí dar algunos tiempos de beneficios, tiempos de gracia, para que el empresario crezca, para que el empresario pueda. Cuando hubo decisión, por ejemplo, del sector hotelero, de impulsarlo, hubo unos beneficios, un tiempo, y hubo inversión y se reactivó el sector. Tenemos ejemplos de financiación para la adquisición de buques en muchos, en varios países; ejemplos de reserva a la bandera, como en los Estados Unidos, creación del Fondo de la Marina Mercante. Bueno, aquí nosotros le hemos presentado esto al Ejecutivo, le estamos presentando al legislativo. Ejemplos: Argentina en el año pasado creó ya la Ley de Marina, desarrolló la Ley de Marina, y se van a dar los resultados más

adelante. México ya tiene su Ley de Marina y está reformándola. Chile, Chile en el 79 hizo su Ley de Marina y se han visto los resultados: Hay muchos buques, si de pronto no con bandera chilena, sí armadores chilenos, pero hay muchos de bandera chilena, y todo el objetivo de ellos es incentivos y beneficios, que trajeron resultados. Brasil, el ejemplo que tocaba Don Manolo, tiene una ley, un fondo de marina mercante, ¿para qué? Para que se construyan barcos, para que se construyan barcos, para que se construyan barcos, y para que se hagan en astilleros nacionales. Además, esa ley de marina tiene el segundo registro especial, que garantiza la exención de impuestos y el trato fiscal diferenciado. Además, nosotros tenemos una protección negativa: La Ley 730, en su artículo 32, dice que somos excluidos cuando el extranjero esté exento; hasta el año pasado, con la reforma tributaria, quedamos, quedó el sector de la construcción de los barcos gravado en el 5%, pero de todas formas el mantenimiento y la reparación nos deja excluidos; al ser excluidos, se nos va al costo, entonces no nos lo colocan, pero nos lo cargan y no lo podemos cruzar, entonces tenemos una protección negativa con respecto al armador extranjero.

Sigue. Ese es el ejemplo donde dice que un armador extranjero viene, hace un servicio y el mismo servicio lo hace un colombiano, al armador colombiano le sale el 19% más caro. Sigue. Nosotros tenemos una modalidad, por ser colombianos tenemos el derecho de hacer trabajos en Colombia; cuando no tenemos los equipos, entonces decidimos: “No, no tenemos los equipos” –ya voy a terminar– y entonces damos un *weiber*. La tendencia del *weiber*, que era de 8 días, 5 días, un día; somos ágiles para ayudar al extranjero, ¿cuánto nos demoramos para ayudar al colombiano?

Bueno, sigue: Esta era la tendencia en el 80: Teníamos 400.000 toneladas de los buques de nosotros; en el 91, que fue el pico, 90 más o menos, teníamos 600.000; en el 2016 tenemos más o menos 100.000 toneladas en la flota, pero en el 2018, con la tendencia a bajar, ¿por qué? Porque nadie quiere ser armador colombiano, nos toca, porque si no podemos hacer la asistencia en los puertos, pero Navesco tiene 13 buques, todos con bandera extranjera, todos, todos, absolutamente todos; usted puede ver el “Macondo”, el “Pensilvania”, nombres muy bonitos, y abajo dice “Barranquilla”, el puerto de registro, pero ya está tapado, porque ahora dice “Panamá” o ... Sigamos. Esto es la licencia que queremos de nuestra bandera; en otros países es muy rápido, en Colombia es muy demorado. Las políticas de titulación para la gente de mar: Hay un ejemplo con el tema, nos duele que no tengamos oficiales ingenieros a bordo colombianos porque la escuela es la única que los está sacando, entonces, graduando, entonces necesitamos una política que fomente para que esas tripulaciones puedan salir de pronto del mismo centro, pero constantemente, o de otro centro, porque nosotros tenemos que pensar en que no tenemos barcos ahora, tenemos que pensar

en que los vamos a tener, o que vamos a suministrar tripulaciones.

En el tema laboral: No tenemos legislación laboral, estamos sometidos a la ordinaria, ¿sí? También tenemos otro problema, que si tenemos tres barcos de la misma empresa, por ejemplo, uno de Saint Vicent, una de Panamá y llegamos a un puerto, el que nos van a inspeccionar es el de bandera colombiana, ¿por qué? Porque tenemos el estigma de la... entonces eso también nos afecta. Entonces hemos considerado que estos *tips* nos pueden ayudar a mejorar la imagen, empezar el fomento, incentivos. Segundo registro, el segundo registro es una modalidad que existe, donde a pesar de que es bandera colombiana, puede aparecer San Andrés, puede aparecer Leticia, puede aparecer... así como la bandera americana tiene Marshall Islands, tiene la... el registro brasilero tiene la segunda bandera, Madeira, es España, así puede ser una opción. De ahí podemos captar todos esos yates de recreo, que el 90%, nos va a explicar María Camila, se van, se van de bandera colombiana. Esa era la flota mercante antes. Sigue. Ese era Agromar antes. Sigue. Este es Navesco, pero todo bandera. Sigue. El segundo registro, les comentaba, ejemplo de abanderamiento, otros países lo tienen; dice que Panamá es el país líder mundial en el registro de embarcaciones y buques, con más de 8.200. Tuvimos aquí la Jefe Laboral Marítima de Panamá y nos dijo: “Estamos en las negociaciones con China”, y se están moviendo, y si nosotros no nos movemos, lo que no hagamos nosotros otros lo hacen. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted, doctor Francisco. Tiene el uso de la palabra la doctora María Camila López.

La doctora María Camila López:

Bueno, muy buenas tardes, señor Presidente, señor Senador Citador, señor Comandante, señores directivos, honorables Senadores, colegas del gremio, invitados especiales. La Asociación Náutica de Colombia es una agremiación que reúne a las principales empresas del sector náutico desde todos los eslabones de la cadena de servicios, desde las marinas hasta los astilleros, comercializadores de producto, distribuidores y embarcadores náuticos, es decir, toda la cadena de servicios. Antes que nada, reiterarles nuestro agradecimiento por este espacio y por aceptar esta invitación.

Bueno, como abre bocas, para ponerlos en contexto de cómo está el sector náutico, la industria náutica en el mundo, les traigo esta explicación: Alrededor de 25 millones de botes de navegación son usados en todo el mundo, lo que se traduce en más de 100.000 pequeños y medianos negocios; eso también genera alrededor de un millón de empleos directos y 25.000 marinas son registradas en todo el mundo, lo que se traduce en 43,5 billones de dólares del volumen de negocios en fabricación. Es decir, con esto vemos, resaltamos las enormes bondades y el inmenso potencial de la industria náutica como generador de desarrollo económico en todo el mundo. Hoy en día

se encuentra la relación entre el empleo generado por las marinas por cada amarre, se genera un empleo directo y por cada cuatro amarres se genera un empleo indirecto. En cuanto al gasto promedio anual por embarcación, se encuentra que para embarcaciones menores de 30 metros se dan gastos de 890.000 euros por año, y para embarcaciones mayores de 60 metros se pueden registrar gastos promedio de hasta cuatro millones de euros anuales. Entonces esto nos demuestra de manera explícita que el sector náutico es un catalizador de desarrollo económico importante.

Solo con considerar la relación entre un empleo directo, en la explicación que acabo de hacer, entonces esto nos demuestra que la industria náutica es una industria incipiente que cada vez va tomando su protagonismo en el ámbito internacional, y lo que nos resta preguntarnos: ¿qué está aprovechando Colombia de todo esto? Entonces bueno, qué está aprovechando Colombia, más aún teniendo en cuenta que el nuestro es un país bioceánico, como ya lo hemos repetido en distintas oportunidades, con más de 3.800 kilómetros de costa disponible, que tiene diversidad en recursos geográficos y turísticos, pero, sobre todo, que cuenta con una ventaja comparativa enorme y es la posición geográfica privilegiada, que histórica y científicamente nos convierte en una zona exenta de huracanes en todo el año.

En la gráfica se puede observar la probabilidad de formación de huracán, que en ningún momento nos llega a tocar; ese es el mes con más probabilidades de formación de huracán, y a pesar de que pasa muy cerca de la costa colombiana, en ningún momento nos toca, entonces esto es una ventaja supremamente enorme que nos lleva a preguntar, sumados todos los recursos turísticos y geográficos con el que cuenta el país, qué estamos haciendo con esas bondades, con esos beneficios tan apetecidos.

Ahora, entrando un poco más en materia, encontramos los arribos internacionales de embarcaciones de recreo extranjeras por cada capitania en el periodo del 2013 hasta el año en curso, los primeros seis meses del año en curso. Entonces si analizamos el comportamiento de las dos capitánías de puertos con mayor afluencia de embarcaciones extranjeras, que son Cartagena y Santa Marta, vemos una tendencia negativa en los años estudiados; pero a pesar de, digamos, del comportamiento de los arribos, vale la pena mencionar el número significativo de embarcaciones extranjeras que llegan a los puertos colombianos, señalando como *top* tres Estados Unidos, Panamá y Francia. En contraposición, encontramos las embarcaciones de recreo colombianas registradas por cada capitania: La primera son las extranjeras, la segunda son las embarcaciones de bandera colombiana, tanto las que se producen, fabricación colombiana, como las embarcaciones extranjeras que decidan nacionalizar en Colombia. Entonces también, digamos, que se puede concluir que a pesar del enorme potencial que nos demuestra el número de arribos internacionales, la relación con las embarcaciones registradas no es, o sea, es significativamente baja. Es decir, para

estar recibiendo tantas embarcaciones extranjeras, deberíamos tener un número de embarcaciones nacionales registradas mayor, ¿pero por qué pasa esto? Porque la bandera colombiana no está siendo apetecida y eso en extrapolación con lo que presentaron los armadores.

Bueno, ya vimos la situación de la demanda, entonces hablando de cómo estamos en temas de oferta, en la totalidad encontramos 25 instalaciones náuticas, 18 marinas y 8 clubes náuticos, que si lo comparamos con las cifras que entregamos, que revisábamos al principio, esas 25 marinas representan solamente el 0,1% de la oferta internacional, y con una capacidad de amarre de 2.207 puestos tanto en agua como en tierra. En estas gráficas podemos destacar cuál es el potencial del turismo náutico, el potencial náutico que tiene el país para posicionarse como un destino náutico apetecible en el ámbito internacional: Si hacemos un *benchmarking*, comparándonos con el Caribe y el Pacífico, encontramos que hay un bajo índice de instalaciones náuticas en el Caribe, sobre todo en la zona C3, que pertenece Colombia con Panamá y las Antillas. No hacemos parte de las rutas de circunnavegación marítima, a pesar de estar en el sector, y a pesar de tener todos los recursos geográficos para aprovechar esta oportunidad, no podemos tener ese privilegio precisamente porque no se cuenta con las condiciones para ello.

Entonces resumiendo cuáles son las principales problemáticas del sector náutico o recreativo del país, primero, como lo mencioné anteriormente, la oferta de infraestructura náutica insuficiente. A raíz de la Resolución número 0489 de Dimar, como lo mencionó el señor Almirante, el papel de la Comisión Colombiana de los Océanos en ese año fue muy importante porque esa resolución surgió en el seno de la comisión como un producto en conjunto de la autoridad marítima y de la asociación náutica que tenía como fin simplificar los procesos de concesión de marinas para incentivar el sector; ¿pero qué pasa? Actualmente vemos que la resolución está sometida, está supeditada a los tiempos de respuesta y a la burocracia de las administraciones locales, entonces nuestra propuesta como gremio es que se eleve esa resolución a decreto ley para asegurar que en cada distrito se establezca el ordenamiento marítimo, judicial y gubernamental para los procesos de concesión, para que podamos tener un mayor control de los mismos y se eviten esos cuellos de botella que actualmente estamos padeciendo.

Pero ahora bien, es necesario hacer hincapié en que la oferta de infraestructura náutica, es decir, de marina, no es la única problemática que tiene el sector náutico; como lo mencionaban los armadores, eso se extrapola al sector recreativo, hay una imperante necesidad de una regulación fiscal especial para el mercado náutico que cobije las realidades del sector, es decir, que tenga conciencia de que las embarcaciones son bienes que pueden cambiar de domicilio fácilmente; si no se le dan las prebendas en el país donde se encuentre, fácilmente va a otro país donde le ofrezcan unos mayores beneficios, como es lo que actualmente sucede. Dos,

gravar un bien de lujo, como en este caso son las embarcaciones, con un 27% de carga tributaria es hacerlo totalmente inviable en temas de negocio para cualquier inversionista. Entonces lo que nosotros promovemos es que se sienten las bases para una regulación fiscal especial, para el mercado náutico, entonces, retrocede, hay unos ciertos puntos que actualmente nos están causando cierto malestar en la industria.

Bueno, el término de gracia reducido para el turista actualmente solamente es un término de gracia de cinco días; después de los cinco días el turista tiene que realizar importación temporal, esto es un procedimiento supremamente engorroso si se tiene en cuenta que es para turistas o para... sí, para dueños de embarcaciones que van a durar un término de dos semanas solamente en la ciudad, en el país. Entonces someterlos a un régimen de importación temporal por dos semanas que van a durar es bastante engorroso; ya hemos tenido reiterativas quejas de dueños de superyates que han llegado acá y dicen que, la verdad, prefieren no volver por la excesiva tramitología; en San Andrés se da la opción de que las embarcaciones que entren por la Capitanía de San Andrés se les amplía el término a 15 días. Lo que nosotros proponemos es que sea aplicable ese mismo término para todas las capitanías y así se le dé una facilidad y un incentivo al turista.

La aplicación de la norma sujeta a discrecionalidad de cada seccional: Esto es un punto bien importante, que necesitamos apoyo, sobre todo con la nacionalización de embarcaciones de recreo, que se realiza por la Capitanía del Puerto de San Andrés, porque según la Ley 1607 permite esta nacionalización para embarcaciones de más 30.000 unidades de valor tributario. Se da el incentivo a la isla de San Andrés que se excluyen del impuesto al consumo a estas embarcaciones y que solamente tienen que pagar un impuesto, perdón, se excluye del IVA, solamente tienen que pagar el impuesto al consumo del 8% más un impuesto a la isla del 5%; esto es un incentivo tributario bastante importante, pero actualmente tenemos un inconveniente con la Seccional de Aduanas de Cartagena propiamente porque no se ha presentado en otra seccional y es que no están validando la Ley 1607, no están validando la aplicación, y algunas embarcaciones que han sido nacionalizadas debidamente en la Capitanía del Puerto de San Andrés, pero que se encuentran en otro puerto colombiano, como es el caso de Cartagena, la seccional en algún momento ha iniciado operativos hasta para aprehensión de esas embarcaciones, aludiendo que no, si son nacionalizadas en puerto libre, no pueden salir del puerto. Entonces es imperante la necesidad de una acción, un concepto formal que avale esta práctica porque tenemos que darles una seguridad jurídica a los usuarios de nuestro sector.

Entonces ya para resumir, la tercera problemática es la excesiva tramitología, normatividad de requerimientos que se traduce en lo que decía el señor Comandante en el principio de su intervención y es que el sector náutico no hace parte de la marina

mercante, porque nosotros no tratamos con buques comerciales, somos embarcaciones de recreo, entonces necesitamos un tratamiento especial, acorde a las necesidades, acorde a los requerimientos de las embarcaciones de recreo, como lo hacen en todos los países del mundo. Entonces ya se está trabajando con la autoridad marítima en eso y esperamos aún más compromiso para sacar adelante los temas y seguir siendo más competitivos con la bandera colombiana. Y, por último, les dejo esta cifra para que llame su atención. El gasto por bote por día que se presenta en Europa: El 23% sólo se queda en el sector náutico, pero el 77% corresponde a otros sectores de la economía, entonces esto demuestra la importancia del sector como catalizador, como potenciador de desarrollo económico, y también la otra gráfica nos muestra cuánto gastan los clientes por sus vacaciones en chárter, y está comprobado que de acuerdo a su procedencia, los que más gastan son los de Italia, que pueden gastar hasta 3.250 euros por semana. Entonces para que seamos conscientes del enorme potencial de esta industria y podamos trabajar en pro de ella. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted, doctora María Camila. Tiene el uso de la palabra la doctora Daisy Rincón.

La doctora Daisy Rincón:

Buenas tardes, distinguidos Senadores de la Republica, señor Almirante Durán, distinguidos empresarios de Colombia, señores y señoras. Bueno, vamos a hablar de la responsabilidad civil del piloto práctico en Colombia.

Nosotros tenemos una ley de practica que es la Ley 658 de 2001; esta ley regula la especial actividad del practica en Colombia. Vamos a hacer una primera parte de finalidades jurídicas del servicio de practica; una segunda parte de la responsabilidad de la responsabilidad civil del piloto práctico; y una tercera parte, la situación actual sobre la responsabilidad civil. Vamos a hacer una propuesta sobre el límite de la responsabilidad civil del piloto práctico, unas conclusiones y unas recomendaciones a nivel nacional.

Bueno, tenemos la ubicación del servicio de practica en el Derecho. Con respecto al derecho privado, el práctico es el que entra y saca o arriba el buque de puerto; por lo tanto, es el primero y último eslabón de la cadena del negocio naviero. Igualmente, en el derecho público tenemos un servicio público regulado por el Estado, es un servicio público especial; tenemos una responsabilidad penal ante la sociedad, una disciplinaria ante la autoridad marítima nacional y una administrativa como servicio público. Tenemos la naturaleza jurídica del servicio público de practica, que indica que el practica en aguas jurisdiccionales colombianas constituye un servicio público regulado y controlado por la autoridad marítima nacional.

El numeral 4 del artículo segundo de la Ley 658 de 2001 dice que la actividad marítima y fluvial de practica es un servicio público inherente a la

finalidad social del Estado. Y tenemos el régimen constitucional del artículo 365, que dice: Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Bueno, tenemos el numeral 25 del artículo segundo de la Ley 658, que indica qué es el piloto práctico y dice que el piloto práctico es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrológicas de la jurisdicción de una capitanía de puerto marítimo o fluvial específica. Tenemos también la función del piloto práctico: La función del piloto práctico en Colombia es la de asesorar al capitán del buque en la maniobra de practica, y no lo reemplaza en el mando del mismo. Igualmente, el piloto práctico es licenciado por la autoridad marítima nacional, es decir, es una persona idónea para la actividad del practica. Igualmente, tiene unas obligaciones, dentro de las más importantes es con respecto al Estado: Indica que el piloto práctico desarrolla una actividad marítima de practica en la jurisdicción específica de cada capitanía de puerto que le autorice la autoridad marítima nacional, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, la seguridad de las instalaciones portuarias, así como la protección del medio ambiente marino.

Bueno, ya habíamos hablado de la naturaleza jurídica, igual lo tiene el régimen jurídico, el Decreto Ley 2324 de 1984, y el practica en aguas jurisdiccionales nacionales constituye un servicio público controlado por la Autoridad Marítima Nacional, como lo indiqué al principio.

Ahora, vamos a hablar del régimen de responsabilidad. Bueno, en la responsabilidad civil se dan dos modalidades: la responsabilidad civil dentro del contrato de practica, que es responsabilidad civil contractual, y la responsabilidad civil frente a terceros en el contrato de practica, que es la responsabilidad civil extracontractual. En la responsabilidad civil contractual tenemos necesariamente un contrato; este contrato lo realiza el naviero con la empresa de practica. En la responsabilidad civil el tipo de obligación que se asume determina la responsabilidad patrimonial que se pudiera llegar a tener. ¿Cuál es la obligación del práctico? La obligación del práctico, de acuerdo a la ley o al Código de Comercio, es de medio, que es una conducta diligente; este puede incurrir en culpa cuando hay negligencia, impericia e imprudencia o violación de las normas de reglamentos al deber y cuidado. También hay dolo, pero jamás un práctico va a tener la intención positiva de causar un daño, empezando porque él protege la seguridad de la vida humana en el mar, de las embarcaciones y del medio ambiente marítimo. ...ausencia de culpa por fuerza mayor o caso fortuito. La obligación de resultado es de un buen asesoramiento, pero no es un resultado de riesgo o garantía de... y equidad... es el rompimiento del nexo causal, como nosotros lo llamamos en

Civil, con respecto a... de responsabilidad civil extracontractual.

La obligación del práctico, como conclusión, es de medio y debe ser de asesoramiento. Como un consejero de ruta, debe hacer la advertencia de los riesgos; si fuera una obligación de resultado, se le imputaría la responsabilidad por garantía, equidad, misión y riesgo. Los responsables son los que generan o crean el riesgo, se lucran del mismo y tienen el deber jurídico de garantizar los daños, quien tiene el deber de responder es el armador, no hay profesión sin responsabilidad; el práctico sólo responde dentro del contrato por culpa.

Obligaciones de responder de la empresa de practica o del piloto ante terceros. Ante terceros no intervinientes en el contrato, opera la responsabilidad civil extracontractual. Criterios para imputar la responsabilidad del piloto: El piloto no se arroga la obligación del capitán, no asume riesgos ni se... El práctico no tiene dominio efectivo ni de la nave ni material ni intelectual ni jurídico; la ley estipula en cabeza del armador, y el capitán debe responder ante terceros, son ellos los que se lucran de la actividad, crean los riesgos y tienen el control efectivo material y jurídico del buque.

Como conclusión, el piloto práctico no responde ante terceros por responsabilidad civil extracontractual; el Código de Comercio y la ley exoneran al piloto práctico de responsabilidad civil extracontractual. Entonces la responsabilidad del piloto práctico es el práctico responde contractualmente por culpa en vista de que su obligación es de medio, es decir, por el asesoramiento. El práctico no responde contractualmente en ningún caso; la ley le atribuye esta responsabilidad al armador y al capitán de la nave.

Responsabilidad del práctico y de la empresa de practica. El práctico responde por responsabilidad civil sólo cuando existe culpa. Según la regulación del derecho público, los prácticos operan a través de las empresas de practica, parte contractual, entonces ¿a quién se le imputa la responsabilidad? Entonces la empresa de practica es la que puede arrogar esta obligación ante los seguros de responsabilidad y ella respondería ante terceros.

En cuanto a la responsabilidad actual del práctico, aquí es donde quiero, regáleme un minuto, a pesar de las precisiones jurídicas, la ley es controversial en su aplicación por singularidad de la realidad: Los pilotos prácticos han sido condenados por responsabilidad civil cuando existe culpa. Los recientes fallos emitidos por la Autoridad Marítima Nacional indican condenas cuantiosas al práctico, como si los mismos se lucran del negocio naviero. A pesar de la... mediante la ley de un fomento, o sea, en la necesidad de limitar la responsabilidad del práctico, aquí estamos para que el honorable Congreso indique en la ley de fomento de marina mercante, o como se llame, como tienen algunos países como Argentina, España, Francia y Reino Unido, que los pilotos deben gozar de un límite de responsabilidad por cuanto no participan del negocio de los fletes y

la remuneración por el servicio ofertado, no tienen relación directa con las utilidades que genera cada viaje en particular.

Eh... están las conclusiones: Necesidad de un agente de modificación, limitar la responsabilidad y crear un fondo especial de... y reclamación, y unas recomendaciones. Gracias.

Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias. Continúa el Almirante Díaz Reina, intereses marítimos. Él tiene un poder realmente, pero el Presidente ahorita va a hacer unos comentarios en el compromiso de sesionar prontamente en Buenaventura y recoger toda la información que todo el mundo quiera aportar. Bienvenido, Almirante.

Contralmirante Javier Díaz Reina:

Permiso, señor Almirante, honorables miembros de la Sexta Comisión del Senado Constitucional Permanente. Voy a hacer una breve contextualización de lo que nos afecta al sector astillero, no puedo hablar ni de la Armada ni de Cotecmar, no es responsable en este caso. Ya hablamos del transporte en el mundo, que representa el 90% del volumen de la carga que se mueve en el mundo, el 70% de la economía del mundo es por mar, que en los últimos 40 años se ha cuadruplicado la cantidad de carga. Nuestro sector, aunque mueve 14 sectores productivos de las cadenas de producción en el país, realmente, cuando vamos a hacer una construcción naval, cerca del 95% de los productos son importados; ahí tenemos una tarea muy grande con comercio, para que ese 5% crezca y se beneficien las cadenas productivas en Colombia.

Hemos concluido o hemos identificado que más o menos nuestro sector produce 15.000 empleos directos e indirectos, y que si tomamos unas iniciativas, que ahorita nos va a mostrar Jaime, de Astivik, yo creo que podemos duplicarlo. A Colombia llegan más o menos buques a mantenimiento de 20 países. Pero creemos y estamos convencidos, por las encuestas reales, de que no vienen específicamente por los costos; vienen por la calidad de la mano de obra en Colombia. Entonces, tenemos un potencial muy grande, pero la legislación podría ayudar más.

Por el frente de Cartagena, aquí por el mar Caribe, cruzan... cruzaron en el año 2017 cinco mil doscientos y pico de buques; de esos 5.000, no accedemos ni siquiera al 7%, ni al 6%, y nos lo peleamos aquí entre dos astilleros, que realmente si seguimos discutiendo, al parecer, podemos caer en la tentación de la Patria Boba. Mientras que en un país desarrollado el 24%, 25% del producto interno bruto lo representan los astilleros, para Colombia no llegamos ni al uno, todavía no llegamos ni al uno. Entonces yo, por ejemplo, les recomendaría a Astivik que esa oportunidad que salió hoy, relacionada con la construcción de la draga, lo hagamos juntos, y le demos ejemplo al sector, y no le demos ejemplo de que no estamos de acuerdo y que no sabemos para dónde vamos. Esta propuesta se la hago hoy a la Astivik; tiene una propuesta, un diseño, lo podemos mejorar, si ese es, si salimos adelante.

Con relación a la construcción, las disculpas se nos están acabando: Los aranceles ya están reducidos casi al 85%, el IVA al 5%, entonces ahí tenemos ya que empezar a trabajar en ser productivos. Con relación a mantenimiento, sí hay unas propuestas que la legislación no nos ayuda, y creemos que hay una gran oportunidad, esperando que estos valiosos minutos de la Comisión Sexta realmente produzcan resultados. Yo le voy a dar la palabra a Jaime, para que nos diga realmente qué nos puede ayudar en la normatividad para nuestro sector. Gracias.

El señor Jaime Sánchez Piedrahíta:

Gracias Almirante. Buenas tardes a todos. Antes que todo quisiera yo decirles que los grandes astilleros en el mundo han sido incentivados por su país; estos astilleros tienen unos beneficios tributarios, beneficios financieros, beneficios aduaneros, que actualmente el país no tiene. Escuché hablar mucho de Panamá: Panamá en muchas cosas del sector marítimo nos lleva la delantera; gracias al esfuerzo de la industria astillera de Colombia, hemos logrado hacer de Colombia el astillero de Panamá. Actualmente MEC que era el antiguo Braswell, no ha podido despegar y de hecho nos estamos aprovechando nosotros; hoy por hoy estamos trayendo la gran mayoría de embarcaciones que operan en Panamá y todas se reparan acá. Tenemos la fama de tener muy buena calidad, buenos tiempos, buen cumplimiento y excelentes precios. Sin embargo, recientemente la Ley 50 en Panamá les otorgó una cantidad de incentivos, unos incentivos fiscales, que abarcan desde beneficios migratorios, tributarios, financieros y demás, que ponen a la industria astillera en Colombia en riesgo. Si nosotros no hacemos como país lo mismo, muy seguramente el país pronto quedará rezagado, y el esfuerzo que se ha hecho hasta hoy en día lo perderemos, porque la industria astillera, si seguimos de esta forma, tiende a acabarse en Colombia.

Entonces lo que pedimos es que el país no le siga dando la espalda al mar, que vea a la industria astillera, que hoy por hoy genera más de 15.000 empleos entre directos e indirectos, que vea el potencial que tenemos y lo que hemos logrado a pulso, y que nos apoyen, ¿cómo? Puede ser la exención del impuesto de renta: Actualmente los astilleros privados estamos pagando entre el 36% y el 38%, incluyendo la sobretasa, y eso al final, si seguimos pagando estos impuestos tan altos nos van a sacar del mercado, ya dejamos de ser competitivos.

¿Nosotros qué exportamos? Y creo, y ojalá no me equivoque, la industria astillera en Colombia es la mayor exportadora de servicios en el país, es lo que hacemos. Nosotros no somos competitivos en la importación de material y gran parte de lo que hacemos es importado; lo que exportamos es mano de obra, ¿con esto qué vamos a incentivar? Generar más empleo en el país, generar más empleo en Cartagena y en las diferentes ciudades donde hay astilleros. Escuchaba yo hoy hablar de la draga; nosotros iniciamos este proyecto desde el año pasado; con la ayuda del ingeniero Castañeda, se hicieron planos preliminares, se estudió la dinámica

del río Magdalena y empezamos a trabajar en este tema, pero después se va uno desmotivando, porque ve que Colombia mira hacia fuera y no reconoce el talento que tienen los colombianos: Esto sería un diseño nacional, con construcción nacional, diseñado específicamente para el río Magdalena, que quién más que nosotros lo conocemos.

Entonces estos incentivos, no solo la exención del impuesto de renta, sino la exención también del IVA para la bandera nacional; tenemos que apoyar a nuestros nacionales, ya la tenemos para las exportaciones, ¿por qué no hacerlo para nacional? O por lo menos, pensemos en gravarlo un 5%, como lo son las construcciones nacionales; hagamos lo mismo con la reparación. Nosotros hoy por hoy reparamos y somos eficientes en eso, somos mejores incluso que Panamá, que está a 240 millas, a 18 horas de navegación, y nos hemos ganado ese mercado y nos hemos ganado la credibilidad de ellos.

Entonces lo que sí necesitamos es que no nos quedemos atrás: Apoyemos a la industria astillera, a estos treinta o más astilleros que operan en Colombia, de los cuales Cotecmar y Astivik lideran. Nadie... muchas personas no saben, me hubiera gustado que los honorables Senadores hubieran parado de su paso a Cotecmar y hubieran visitado a Astivik, porque quedamos de paso, quedamos a unas millas. Astivik hoy por hoy es el astillero con capacidad de levante más alta en Colombia, con 4.000 toneladas de levante. Entonces nos olvidamos de que existen todos estos astilleros, y le agradezco al Almirante Díaz por hablar a favor del gremio. Ya es hora de que pensemos en equipo, ya es hora de que trabajemos en equipos; tenemos una potencia y tenemos que aprovecharla. Entonces estos dos puntos, la exención del impuesto de renta y la exención del IVA, o el gravar el IVA, como se ha hecho para las construcciones nacionales, sería un gran beneficio.

Otro tema que se dio y que tenemos que darle mucha atención es el tema del financiamiento: Créditos blandos para los astilleros; eso fue una de las cosas que aprobaron en la Ley 50 en Panamá. Si nosotros no nos ponemos a la par, nos vamos a quedar atrás, y no queremos perder todo ese esfuerzo que se ha hecho hasta el día de hoy. Panamá no solo otorgó eso, otorgó beneficios tributarios, ¿eso qué quiere decir? Ellos han fallado es por su mano de obra y saben que en Colombia la mano de obra ya está capacitada, tiene mucha experiencia, y lo que creo o pienso yo que harán con eso es llevarse nuestra mano de obra a otro país, y vamos, insisto, a perder el esfuerzo que se ha hecho hasta el día de hoy.

Entonces estos créditos blandos, pongo un ejemplo yo: El río Magdalena, los navieros tienen un contrato con Ecopetrol, pero ese contrato no es..., porque el contrato dice que puede ser terminado unilateralmente sin justa causa; ¿qué haríamos nosotros? Entrar con ayuda del Estado, con estos créditos blandos, a construirles estos buques, porque tienen la obligación, por seguridad, de hacer barcasas doble casco, y para eso van a necesitar remolcadores,

o sea, repotenciados o construir nuevos. Entonces si nosotros tenemos este beneficio y se lo podemos pasar a nuestros clientes vamos a reactivar esta vía fluvial, que hoy tanto necesita el país. Entonces este es un tema importante para nosotros también.

Temas de infraestructura, ya lo hablaron; el tema del río Magdalena para nosotros es importantísimo: Los navieros es un gremio que tenemos que seguir apoyando; nosotros, como astilleros en Colombia, tenemos la capacidad de construir acá todos los equipos que ellos necesitan, desde barcasas hasta empujadores, y estamos listos para hacerlo. Hubo una empresa que vino, trajo aproximadamente 150 equipos de afuera, entre barcasas y remolcadores, de los cuales yo diría que el país no ha construyó más del 10%, entonces para esto... y siendo nosotros competitivos, porque han así, con todas las barreras y las cargas impositivas que tenemos, hemos logrado ser competitivos, entonces que nos den la oportunidad, que les pongan la vista a los astilleros, que generamos tanto empleo que nada más con estas dos cosas que digo yo, los incentivos en temas de impuestos de renta y de exención del IVA, podríamos duplicar la contratación en este sector, es decir, generaríamos de 15.000 a 30.000, porque actualmente son 15.000 entre directos e indirectos, a 30.000 sólo con esa ayuda; eso es importante para nosotros.

En cuanto a normatividad, sí necesitamos que reglamentemos Pro-astilleros, Pro-astilleros ya salió, es importante que lo extendamos a reparación, que es lo que actualmente hacemos, hasta que seamos competitivos en la construcción, que lo somos en algunos casos, como las barcasas. Cuando tenemos que armar somos muy buenos, pero cuando ya viene el tema de remolcadores, cuando hablamos de importar motores, propulsores, generadores, ya dejamos de ser tan competitivos. Sin embargo, hago la salvedad, que hace poco, hace unos años, nos dieron una oportunidad una empresa extranjera de construir un empujador para el río Magdalena, lo hicimos en tiempo récord, 6 meses, y hoy por hoy ese empujador es el empujador más eficiente del río.

Entonces, tenemos cómo, sabemos cómo, tenemos la calidad, tenemos la experiencia, y queremos hacerlo, pero necesitamos el apoyo de todos ustedes, para lograrlo y no quedarnos atrás, con todo este esfuerzo que hemos logrado llegar y posicionar al país como uno de los líderes en el sector Caribe; traemos embarcaciones de Alemania inclusive, de Grecia, de Ecuador, vienen hasta acá, pasando por el frente del astillero de Panamá, porque todavía nos destacamos, pero no dejemos que perdamos esa competitividad.

Les agradezco a todos ustedes, a los Honorables Senadores. Presidente, gracias por esta oportunidad, que espero sigamos haciendo esto, que en realidad nos da una oportunidad de expresarnos y demostrarles lo que queremos: Queremos seguir trabajando, queremos seguir generando empleo y queremos que nos ayuden en eso. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted, ingeniero. A ver, están aquí en el orden para intervenir el Capitán Guillén, número 10; interés marítimo jurídico, 11; intereses marítimos, agentes marítimos, 12; y cierra intereses marítimos educación, 13. Yo les voy a pedir un favor, porque queremos escucharlos a todos, que en la medida de lo posible seamos breves; sé que ustedes han estado aquí todo el día, con el propósito de mandar un mensaje, pero tratemos, de pronto, de... para brindarles la posibilidad a todos de que los podamos escuchar, de ser lo más breves posibles. Gracias.

El Capitán Guillén:

Otra vez la pesca de último, ese es el problema... Mucho gusto, buenas tardes. ¿Por qué no hay pesca hoy? El combustible se volvió un problema en costo-beneficio y la falta de incentivos; en el Caribe no hay pesca industrial, ya se acabó, el último buque que cerró puertas fue... hace tres meses. El Pacífico tiene la misma tendencia, pero todavía hay vida allá, porque hay más biomasa y hay todavía un poco más de rescate en costo-beneficio. ¿Qué pensamos?

Tenemos una... también una desarticulación y desconocimiento institucional del sector pesquero; la institución no se pone del lado del que está enfrentado a una naturaleza diferente, que es el mar, que se mueve en tres dimensiones, cuando uno está en su plataforma, y tiene que aprender recursos, que son extraordinarios para la gente que trabaja en tierra, que es diferente; aparte de eso, tiene que tener fe en el proyecto que va a acometer, la gente de mar es gente de mucha fe.

Pero me quiero referir principalmente a que el desconocimiento es total, aquí no sabemos de pesca, entonces tuvimos que ir a la Cámara Comercial de España y pedir un apoyo de la experiencia española, hablamos el mismo idioma y también... Si vamos a hacer un esfuerzo para reactivar la pesca, pues qué mejor que decirle a uno de los líderes mundiales en ese proceso y no cometer errores, entonces ese asesor nuestro es Víctor Parago..., que nos ha acompañado, no solo de buena fe, sino que se casó con colombiana, o sea, que ya es nuestro. De todas maneras, Víctor y el grupo crearon esta empresa; estamos en capacidad de hacer, con el proyecto que se definió en este momento, de hacer un real rescate de la pesca, pero enfocados en la pesca artesanal, ¿por qué? El industrial ya no cree en que le va a ir mejor si vuelve e invierte, pero la vocación está en este momento en los asentamientos costeros, ellos, por naturaleza, su patio es el mar, yo le llamo "los desplazados del mar".

A esos pescadores artesanales les falta, y nos falta a los colombianos, entender que para que algo funcione, así como un carro tiene un garaje en la interacción calle-casa, el artesanal tiene que tener puertos domésticos. En Colombia en su litoral no hay puertos domésticos, no estamos hablando de muelles, estamos hablando de puertos domésticos, que no es del Ministerio de Transporte, es de Dimar, Dimar concede unos embarcaderos, hace concesión

de embarcaderos; es mucho más ágil, mucho más rápido, y eso nos permite que el pescador artesanal comience su nueva etapa, con toda una suerte de ventajas, que hoy no tiene, hoy embarranca esa lancha donde pueda, y si lo hace mal, se lo lleva la marea. Entonces tenemos un grupo de trabajo con esta empresa nueva y quiero que Víctor en cuatro minutos nos haga el favor de explicarnos lo que él como asesor... nos puede orientar en ese sentido, y gracias.

El señor Víctor Parago:

Un saludo a la mesa, gracias por la invitación, voy a ser muy breve. Efectivamente el sector pesquero artesanal son 400 mil pescadores en este país, y este es un tema de soberanía alimentaria, es un tema de hambre, es un tema de una problemática social supremamente complejo. Tenemos unos diagnósticos, unas alternativas de solución, tenemos ya recursos de cooperación internacional, para acompañar estos programas. Pero faltan cosas, como dice el Capitán Guillén, el Presidente de la Federación, que por cierto es una entidad sin ánimo de lucro. El tema está listo, pero faltan muchas cosas; todos los sectores... –voy a ser muy breve, no voy a hacer la presentación, sé que hay compañeros del sector que quieren también hablar, antes de que se vayan los Senadores– aquí el tema fundamental es de que se resuelve la problemática del sector a través de una transferencia tecnológica, una asistencia técnica, una conversión o una transformación del sector a uso de combustibles más sostenibles, más económicos, más competitivos, como el gas licuado de petróleo.

Nosotros hoy hemos invitado al Presidente de la Asociación Mundial de GLP en el mundo, que es una persona que me gustaría presentarles y cederle un minuto de mi intervención también, porque es importante que lo conozcan, para que ustedes vean todo el apoyo que hay desde el sector pesquero. Muchos de los compañeros ya se han tenido que ir; agradecemos al Presidente de la Red de Pescadores Afrodescendientes del Caribe, Fermín Pérez, que está aquí enfermo, pero vino, porque están muy interesados en saber que desde el Legislativo también se van a acompañar estas iniciativas, que son muy importantes, porque realmente es un sector productivo, que tenemos la mano de obra, son 400 mil familias en el país, y con estos programas pilotos que estamos impulsando, ya se han presentado a la Agencia de Desarrollo Rural, vamos a acceder a unos... muy importantes, muy efectivos, con apoyo de cooperación internacional. Entonces, señor Presidente, si usted lo tiene a bien, el Presidente de la Asociación Mundial de GLP quería hacer una pequeña intervención para apoyarles en...

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Con el mayor gusto.

El Presidente de la Asociación Mundial de GLP:

Muchísimas gracias por el tiempo y muy agradecido, y honestamente estoy muy... con un gran honor de estar al lado del grupo acá de Fenalpesca

y el gran proyecto que están haciendo, una cosa realmente difícil, pero honestamente de lo que yo he visto mundialmente, en el mundo, ellos son los mejores en el mundo en lo que están haciendo. Yo he viajado y he dicho... legislación y reglas y leyes en países como Indonesia, Australia, Estados Unidos, trabajando en las leyes de propano... en el momento en Europa, he escrito libros sobre el tema del uso de GLP desde barcos chiquitos de pesca hasta los barcos grandes de transporte de carga. Soy el Presidente en este momento o el "Chairman of the World LPG Marine Division", encargado de todos lo que es la asociación para unificar todos los productores *manufactures* y gente envuelta en la industria, para buenas prácticas y para la ayuda y el desarrollo del GLP en el mundo.

En este momento, en el año 2020 las legislaciones están cambiando y GLP realmente se está moviendo en frente como la gran solución para los barcos, no solamente los barcos chicos de pesca, pero hasta los barcos grandes, hay más de mil puertos que pueden transportar GLP en el mundo en este momento, listos para poderles abastecer el petróleo. Acá en Colombia el trabajo que han hecho mi asociación conmigo, estamos acá para darle todo el soporte a Fenalpesca, sabiendo que el número uno problema que los pescadores tienen, en realidad, es el costo también del petróleo, y honestamente el trabajo que nosotros hemos visto acá con la federación esta, es realmente revolucionario y está poniendo en foco lo que es necesario para la industria de pesca acá en Colombia. Así que realmente agradecido a Fenalpesca por la oportunidad acá, y quiero decirle que nosotros les damos 100% soporte acá para todo lo que es la necesidad de desarrollo de este gran proyecto. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias a usted. Intereses marítimos, jurídico; el jurídico de intereses marítimos.

El doctor Chávez:

Buenas tardes señor Presidente, señor Comandante de la Armada, señores almirantes, compañeros. Vengo en representación del Instituto de Derecho Marítimo y vamos a hablar algo muy censual, muy, muy corto, disculpen, sobre la parte jurídica en la parte marítima. Específicamente en cuanto al fortalecimiento de la autoridad marítima, tenemos un problema jurisdiccional de competencias, pues no solamente es la autoridad marítima, si no está el Ministerio de Transporte, está la Superintendencia de Puertos, está la parte ambiental, está el Ministerio de Minas, está la ANLA y está la ANI, y esto se vuelve un completo problema, cuando... si lo vamos a hacer en el Magdalena, entra Cormagdalena, entonces entre más autoridades haya, más zonas grises hay y menos control existe.

Desde el punto de vista jurídico, como dijimos, hay diferentes autoridades para un mismo fin; debería ser una autoridad acuática, fortalecer la autoridad marítima, que tenga todo el ejercicio marítimo fluvial, porque además tiene el conocimiento

técnico. ¿A quién estamos protegiendo? Es al buque y la carga y la tripulación, a nadie más.

Ahora, ¿que la Dimar pueda tener falencias? Las puede tener y seguramente las seguirá teniendo, porque es de humanos, pero creo que esa es una propuesta, y no tener tantas variaciones, y esto teniendo en cuenta, además, de que tenemos una situación en lo técnico, que es la interfaz buque-puerto, y en la interfaz buque-puerto.

Entonces entra la Superintendencia de Transporte. Tanto el Ministerio como la Superintendencia realmente no tienen componentes técnicos, y al no tener componentes técnicos, pues realmente hay veces denotan cierta inexperiencia o demora inclusive para el trámite de las mismas empresas. Entonces hay empresas que tienen que tener muchas personas que los ven, pero realmente el que controla de alguna forma es la Dimar.

Desde el punto de vista de organización y procedimientos, tenemos un capitán de puerto que, además, es juez. Entonces, ese ejercicio de tener las dos, la autoridad administrativa y la autoridad judicial, dentro de lo marítimo, hace que pueda tener fallas; entonces, proponemos que esto se divida, pero fortalecer a ambas partes dentro de la misma institución, que en este caso sea la autoridad marítima. Así funciona la justicia penal militar y, personalmente, de donde vengo, me parece que es fácil y que es independiente.

Pero además, la OMI nos está exigiendo, y ya venía... tiene que ver con lo que dijo el señor Almirante, que tenemos que tener un cuerpo jurídico técnico, específicamente para los accidentes. Pero estos accidentes no solamente pueden limitarse a lo marítimo; tienen que ir a lo fluvial y a lo portuario, y de lo portuario hoy la norma no permite ni siquiera mirar dónde vamos a hacer esas investigaciones, porque no lo existe.

Hay un tema que es la uniformidad legal, que aunque Colombia no es parte de la mayoría de los convenios OMI, como lo dijo el señor Almirante Romero, pues sí es pertinente que tengamos o miremos cuáles son pertinentes, y poderlos meter, pero nuestro Código de Comercio, y esto es importante para reglas de comercio, como lo dijo el doctor Lequerica, es tener unas reglas claras, y dentro de las reglas claras es adherir a un convenio, no sé si Haya-Visby, Colombia tiene una arremedo de reglas de Haya-Visby, pero tenemos Haya, Haya-Visby, Rotterdam, la que queramos, pero pongámonos en una: lo importante es que nos pongamos en una.

Hay un tema.... tiene que ver con la uniformidad legal; el otro tema es la planeación de una política pública: Si hay algo que nos enseñó la Ley Primera, es a que cada determinado tiempo tengamos un Conpes, que lógicamente después se convierte en ley, y que permite que soñemos con el planeamiento portuario. Realmente en lo marítimo y en la industria marítima y fluvial, incluyo, no existe ese documento; si vamos a hablar de la flota fluvial, solamente de transporte hay un buque, de transporte de carga hay 343 buques, y estamos hablando de

1,019 embarcaciones y todas menores, y es un tema donde tiene que ver la capacitación, tiene que ver las industrias que lo hacen, pero tiene que ver la renovación. Es un orgullo en Barranquilla tener un buque de 100 años, eso tiene que estar muy bien, pero en un museo, ¿por qué? Porque necesitamos mover la economía y es un ejercicio cíclico, y esto tiene que entenderse como un todo.

Hay un tema de coordinación interinstitucional, que está la ANI, que está la ANLA, está la Superpuertos, está todo el mundo. Pero, ojo, la Dimar tiene la posibilidad de hacer unos conceptos técnicos, que con las mejores condiciones trata de hacerlo. Sin embargo, no es obligante, y este es un tema que realmente no es equilibrante en el ejercicio, digamos, de claridad, de tener unas reglas claras dentro del derecho, y esto es seguridad jurídica, tener unas reglas claras.

Por último, el tema laboral, que lo han hablado la mayoría de personas, estamos hablando al respecto del 1072 del 2015, el artículo 2.2.1631 al 14, y habla simplemente del contrato de nombramiento, para la persona, pero, ojo, no hay obligaciones, y ese es un tema que tenemos que mejorar. Como siempre se ha dicho, la gente del gremio sabe que el buque es el lugar de trabajo, la vivienda, el recreo y sobre todo es un lugar donde... de esparcimiento, es todo, y esas reglas laborales tienen que incluir los riesgos que se incluyen o que pasan dentro de esa navegación, dentro de ese trabajo. Es un trabajo de 24 horas, pero también 24 horas donde usted también está descansando, es totalmente diferente a lo que normalmente se está haciendo.

Podríamos pensar en que las libretas de embarco sean digitalizadas, podríamos... que los certificados médico-laborales sean dados por médicos laboralistas simplemente, o que la validez de los títulos de idoneidad sean por 5 años o más tiempo, pero tenemos que tener en cuenta es "cómo profesionalizamos a la gente". Hay una ley, que es la 385 del 97, que dice que las personas... que reglamenta la profesión de ingeniero naval y profesionales afines, y tiene que ver con lo portuario, pero ningún puerto aplica esa norma, pero ni siquiera la autoridad, la persona que hace arqueos en el Ministerio de Transporte puede ser un ingeniero y de pronto es un administrador, y eso trae una decadencia en la seguridad del transporte o de la recreación o de cualquier actividad que se haga, si no tienen reglas mínimas para la evaluación, la clasificación y sobre todo la seguridad en este tipo de servicios.

También tenemos un artículo, que es el 99 del 2324, donde nos dice: Oiga, el 80% de la tripulación debe ser colombiano o de un país que sea parte de la CAN, pero nosotros no tenemos por qué limitar a la CAN, en Colombia por, por... es la CAN, pero el ejercicio del cabotaje lo podemos pensar con todos los países que estamos haciendo tratados; es un ejercicio de mirar más allá, y ese 80% ni siquiera lo estamos cumpliendo hoy, hay buques donde realmente no existe la consideración, ni siquiera el entrenamiento para eso.

Hay una serie de falencias normativas que podríamos decir que realmente partiendo del... y ahoritica que viene la explotación aguas adentro, el código Modo..., por ejemplo, o el código de carga sólidas a granel o el código de seguridad contra incendios, son códigos que tenemos que aprobar, porque son parte del ejercicio de seguridad, pero tenemos también, para el ejercicio de pesca, el de Torremolinos, porque si vamos a hacer pesca, pues tenemos que tener unas normas mínimas. Si hay buques que no cumplen, tenemos que hacer nuestras propias normas y nuestras propias reglas, y aquí es un llamado de atención para la misma gente del gremio, donde de pronto deberían comenzar a pensar en participar y hacer, por ejemplo, normas para construcción de embarcaciones con materiales diferentes al hierro.

Un tema importante, los temas de limitación de responsabilidad, ya sea para pilotos, ya sea para otros sujetos de derecho, que puedan tener parte, pero es importante que comencemos a pensar en eso, porque no es solamente Colombia el que está atrás, el mundo ya pasó a esto, ya tiene la página. Entonces tenemos que alinearnos con eso. El CLC 92, que es para contaminación, pues somos firmantes, pero ¿Ante quién ponemos?, por ejemplo, de afán... Si vamos a la autoridad marítima, ¿realmente es proceso civil? Entonces... y el juez tampoco lo entiende, es un problema que tenemos que reglamentar.

Tenemos problemas con los naufragios: Hong Kong o Nairobi son elementos que nos pueden servir, y no solamente para el naufragio, sino también para el desguace, pero para el desguace, es una industria de por sí, y nos da capacitación y nos da plata. Entonces son cosas que tenemos que mirar. La semana pasada Panamá sacó una norma específica para buques que no estén en ese momento activos, buques inactivos y abanderamiento, con el fin de bajar los precios, y uno de los grandes problemas es específicamente el registro, porque el registro es bastante caro. Así pues tenemos una serie de problemáticas, no solamente en lo marítimo, sino en lo fluvial y en lo portuario, donde tenemos una serie de falencias y huecos normativos; importante, ojalá sí se puede, para control, por ejemplo, la ley de tránsito fluvial, pero son muchos los temas que tenemos que arreglar. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias doctor Chávez. Tiene el uso de la palabra, y dice intereses marítimos... agentes marítimos.

El señor Gonzalo Muñoz:

Bueno, muchas gracias, saludo a la mesa, al Presidente de la Comisión, al Senador Citante, al Almirante..., al Almirante Rodríguez de Dimar, a los señores de la Armada, por supuesto, y a todos los participantes, a los demás Senadores de la Comisión, y a todos los participantes que hacen parte de este sector de transporte marítimo, los pilotos, los astilleros, todos los que hemos oído, los del sector de pesca.

Mi nombre es Gonzalo Muñoz, soy el Director de la Asociación Nacional de Agentes Navieros, que representa... es un gremio que representa a las líneas navieras que sirven el comercio de Colombia: Es un gremio constituido en la década de los 60; tiene muchos años, pero siempre ha permanecido en frente de los intereses y del grupo de los armadores marítimos extranjeros, en un momento acompañados inicialmente por la Flota Mercante Gran Colombiana y también Agromar en su momento. Simplemente, tal vez para recordar, identificar qué es el agente, quién es el agente marítimo, porque aquí confundimos agente de aduana, agente de carga, agente comercial.

Pues claramente agente marítimo es la persona que representa en tierra al armador, para todos los efectos relacionados con la nave; esa es la definición que trae el Código de Comercio, código que es del año 1971, desde esa época; es el eslabón nuevamente entre la nave, el terminal, junto con las autoridades, las autoridades del puerto; es un mandatario del buque, que adelanta todos los trámites, para el arribo o permiso de las autoridades marítimas y aduaneras de salud, sanidad, policía de descargue, cargue, provisiones, combustibles, pilotos, reclamos, en relación con los terminales y dueños de las cargas, así como agentes de aduana..., etc.

Por ley en Colombia es obligatorio que cada nave tenga un agente marítimo que la represente, designado antes del arribo del buque a puerto; representan generalmente los agentes navieros líneas regulares, que son aquellas que tienen una frecuencia y cumplen un itinerario conocido, o líneas navieras o empresas navieras que tiene servicios *Tramp*, como se conocen, o servicios ocasionales, que también requieren de un agente naviero. Pero es, por supuesto, dentro esta descripción así rápida, el agente naviero es un elemento fundamental en el comercio exterior colombiano, participa del establecimiento de los itinerarios, asigna generalmente... itinerarios que asignan generalmente las navieras, así como la información sobre los fletes que se deben cobrar por los servicios, y las condiciones que cada transporte trae, si son, a pesar de que hay navieras que trabajan en conjunto, que tienen consorcios y sobre el mismo buque va carga de tres empresas, cada una tiene una condición distinta al establecer el contrato para el transporte de carga, los fletes son distintos, las comisiones sobre los contenedores o las comisiones de manejo de carga pueden variar. Entonces el agente de cada una de esas navieras aclara y es quien sostiene la relación con los clientes.

Las agencias en Colombia, agencias autorizadas y registradas en Dimar, son, si no me equivoco, 260 agencias, 260 agencias en la actualidad; son agencias de todo tipo:

Unas agencias, digamos, que están afiliadas al gremio de Asonav, son agencias... tal vez las agencias más reconocidas, las más antiguas que existen en Colombia, y que representan directamente a las empresas extranjeras, a las navieras; tienen oficina en Bogotá y en todos los puertos y en aquellas ciudades donde generalmente hay una carga, por supuesto Barranquilla, por supuesto Medellín y Cali.

Otras agencias son unas agencias que están establecidas en cada uno de los puertos, que son independientes, tienen, digamos, apenas una oficina, y por eso esa profusión de agentes, llamémoslo así, entre 20... que tienen 5 o 6 oficinas, que tienen entre 50 y 200 personas, que trabajan en la agencia en los distintos puertos; y aquellas que tienen son una dos o tres personas o una familia pequeña, que atienden los buques de cabotaje, atienden algunos buques internacionales, aquellos transportes de carga homogénea, por ejemplo, en graneles generalmente tratan y especialmente los graneles líquidos, el tema de petróleo y de carbón, donde los compradores del carbón son quienes nominan... el buque, entonces... su propia organización llegan a muelles privados; esa es la...

Hay una diferencia, el arribo a muelles privados y a muelles públicos o terminales públicos, como Cartagena, Buenaventura, Santa Marta y Barranquilla, y aquellos terminales petroleros o carboníferos que mueven las cargas a granel.

Viene la preocupación, por supuesto, del gremio, y es... tiene que ver con varios de los aspectos que se han tratado aquí: Por un lado, el tema de dragados, que es fundamental y es condición para que los buques lleguen a los puertos, y el tema principal, por supuesto, uno de los temas principales es Barranquilla, la situación del canal de Barranquilla y la situación del dragado en Buenaventura.

Aquí se habló del Plan Nacional de Dragados en un momento, pero creo, por lo que yo he leído del Plan Nacional de Dragados y la presentación que hizo Planeación Nacional, pues por primera vez Colombia tiene una hoja de ruta y una definición frente a cómo se debe tratar el dragado, en vez de estar, como nos ha pasado en estos 30 años, solicitando dragados a ruego, cada vez que se presenta un problema de... o de un buque que se encalla, se establece una política de diseño, de construcción y de mantenimiento, dándoles prioridad a los dos puertos que más sufren con el dragado, Buenaventura y Barranquilla; los otros puertos quedan, digamos, en una segunda prioridad o una tercera prioridad.

Además, define el tema de qué hacer con los materiales del dragado. Colombia es de los pocos países que dispone del material dragado a 30 millas mar afuera, lo bota al mar, mientras que países como Japón, Holanda y otros lo utilizan para hacer rellenos que requiere la ciudad o el puerto. Entonces hay claridad y ese es un tema que a mí me parece importante y definitivo, existe un Plan Nacional de Dragados, y que yo creo que el sector no lo puede desconocer, me parece que es importante, por lo menos, darle un posibilidad a esa Plan Nacional de Dragados. Entonces esa es una de las preocupaciones que tenemos, que creo que se solucionaría si se sigue ese lineamiento que hizo el plan nacional.

El otro es las condiciones de las terminales de las sociedades, tanto las... especialmente las públicas, digamos, lo que es la concesión pública, y es la necesidad de que la Superintendencia de Puertos sea mucho más fuerte, tenga dientes, así como la

SIC tiene dientes, la Superintendencia de Puertos y de Transporte hay que dotarla de mecanismos, que lleven a que sus vigilados cumplan las resoluciones y los saquen adelante en términos de eficiencia, de productividad, y a lo que se comprometan en el contrato, así como las inversiones, las desarrollen.

Entonces la Superintendencia de Puertos tiene que tener dientes y fortaleza. Simplemente como un tema curioso, la Superintendencia de Puertos hasta hace 3 o 5 años no tenía gente en los puertos, uno se sorprende de eso, y apenas ahora empiezan a tener personas en los puertos, entonces... centralizada en Bogotá.

Está el tema del multimodal: Colombia lleva hablando del transporte multimodal, desde que yo me acuerdo, hace 30 años, 40 años, y no hemos logrado avanzar absolutamente nada. Hoy día el transporte marítimo se realiza puerto a puerto totalmente..., se entrega la carga, la loza en el terminal, desaparece, digamos, la responsabilidad del transportador marítimo, y de ahí para adelante entra en un proceso aduanero, llamémoslo así, y de responsabilidad, terminado el depósito, para el transporte posterior. Debe ser una preocupación de, ojalá en el cuerpo legislativo, creo que hay que darle un desarrollo y una base, porque definitivamente... de embarque, y de ahí para adelante es la responsabilidad del camionero, es la responsabilidad del agente de aduana y se pierde esa agilidad.

El otro tema que siempre nos ha preocupado es el tema aduanero, el tema de la DIAN y se ha comentado: La DIAN es un organismo que piensa en el control al contrabando, y la facilitación del comercio queda en segundo plano. Entonces lástima que los del Ministerio de Comercio no estén, pero ese es un tema, tenemos un nuevo estatuto aduanero, el 390, con una reglamentación, después de 3 años, donde cada vez termina siendo más difícil el tema aduanero.

Y tal vez una presentación... adicional... dos, dos más y termino: Uno, el tema de la policía antinarcóticos; ese es uno de los temas que afectan el transporte marítimo, no por la actividad que desarrollan y que entendemos claramente, es importantísimo, pero es por el efecto y las demoras que causan los... y las actuaciones, no digamos que arbitrarias, las actuaciones en donde en ocasiones hasta 100 contenedores, los ponen en fila y los empiezan a revisar.

Y la última, que tal vez se mencionó por el anterior, el tema de las responsabilidades: En el caso de los agentes marítimos, por el Código del año 71, tenemos una responsabilidad solidaria con el Capitán y el Armador del buque; el agente es un simple mandatario, pero quedamos sometidos a la actuación del capitán: Si el capitán de un buque, por una mala maniobra, se lleva un muelle que vale 500 mil dólares la reparación, el agente marítimo es el responsable solidario; el agente marítimo se gana una pequeña comisión sobre el valor de los fletes, esa es su remuneración, pero no tiene cómo responder por 500 mil dólares, y generalmente los... digamos, las

aseguradoras, pues es mucho más fácil perseguir al agente marítimo, que lo localiza en Colombia, y no al de la casa matriz del armador, que puede estar en Malta o en el exterior.

Entonces ese es un tema, digamos, importante, ya que se habla de la modificación de la legislación y de ponerla al día con lo moderno... Sería interesante que esa solidaridad, que no existe en otros países, no existe, creo que queda un país, pero los demás países no tienen ese concepto de solidaridad y la responsabilidad solidaria del agente. Entonces sería una modificación, por supuesto, es una modificación constitucional, y, claro, el Código de Comercio. Bueno, eso era que quería comentarles.

Simplemente una última cosa: Es bueno saber que en Colombia, pues porque aquí no nos contaban... fueron unas citas muy claras, son 210 millones de toneladas que se movilizaron en el año 17, ... la Superintendencia de Puertos, de los cuales 38 millones corresponden a carga general en contenedores, 3 millones y medio de contenedores que se movilizaron en Colombia.

El resto, buena parte de esas cargas son obviamente petróleo, carbón, que sale por puertos privados, puertos especializados, y es el movimiento; estamos en tercer lugar los puertos colombianos en términos... en Sudamérica, en términos de movilización de contenedores, y es una actividad creciente. Los puertos funcionan, los puertos son aceptables, son aceptables, ha mejorado desde la Ley Primera, pero en el tema de los dragados, si Colombia no adelanta el dragado de Buenaventura, se queda atrás, porque es el único puerto sobre la costa Pacífica que tiene menos de 15 metros de profundidad, entonces nos quedaríamos servidos... del Ecuador, donde Panamá es simplemente...

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Dr. Muñoz, muchas gracias. Vamos a hacer una cosa aquí, hay unos amigos que vienen del Pacífico, pero vamos a darle, antes de ellos, dos minutos la palabra a la doctora Diana Osorio, que gracias a ella esto ha sido un éxito total, y ella se tiene que despedir, entonces lo que quiere ella es más que todo despedirse y expresar unas palabras de agradecimiento a ustedes.

Señora Diana Osorio - Entremares:

Muchas gracias señor Senador y a todos los Senadores por haber venido... o sea, un año completo, ¿no? Entonces pues es un logro, la verdad es un logro, y no se imaginan el esfuerzo que hay detrás. Mi tema era el tema de educación, que no debería quedar de último, pero por darles el espacio a todos, para que hablaran, que es uno de los temas más importantes, sabemos que la educación, como decía, dice un pedagogo, "cambia a las personas que van a cambiar el mundo", no cambia el mundo, pero cambia a las personas, y el tema marítimo está muy intrincado... con el tema de educación.

Como lo hablamos desde el inicio, señor Almirante, vamos a poner las cartas sobre la mesa,

a ver si encontramos algún cambio, y con todo el respeto del mundo. Nosotros tenemos un decreto, que es el 1597, que ya está derogado, por si los señores de Dimar me dicen no eso ya no está, que es el 1070 del 2015, que prácticamente fue la compilación de ese decreto del año 88, estamos hablando de que pasó la Constitución de Colombia del 91, la Ley 30 y todo lo demás, y copiamos igualito lo mismo.

Entonces rápidamente –Carlitos, por fa–, este es un esquema general, pero quiero que miren la parte de abajo, que son como... a donde quiero entrar y que nos timbremos realmente, que el tema educativo marítimo en Colombia, de solamente la profesión, está en estado crítico de salud: En el 51 le entregaron a la Armada pues esa autorización; en el 2001 fue la última promoción mercante, cuando hablamos de promoción mercante, estamos hablando de profesión, autorizado por el Ministerio de Educación, ¿ya?

Y hubo un receso por infinidad de temas políticos, decisiones del mando, no sé, no estaba en esa época, de 10 años, bajo la responsabilidad de la escuela naval, por ese decreto anterior, que hoy recuerden que es el mismo, pero en otro número, y después estuvimos hablando de que 14 años sin promoción mercante. Vamos a hacer un comparativo con algo trágico..., por ejemplo, un pediatra: Estamos hablando de que hubo 14 años sin pediatra, más o menos, así para la parte..., y a hoy no hay ingenieros mercantes. Es como el dicho de... lo que dicen, que ¿qué fue primero: Si el huevo o la gallina?

Entonces hay armadores solicitando tener más buques, pero no tenemos ingenieros para tripularlos, y estoy en la academia y en el gremio me he dado cuenta de la necesidad imperante de los ingenieros; no hay. Entonces colombianos no hay y estamos hablando que también cerró en el 2001, y a hoy todavía no hay registro calificado, aprobado ni presentado al Ministerio de Educación, no lo puede presentar otra universidad, porque la única autorizada es la Escuela Naval hasta el momento. Es decir, quedaría en mis cálculos, aunque falte, si digamos que el año que viene presentan, más lo del año que se demora el Ministerio de Educación, estaríamos hablando de más o menos 24 años en una carrera sin profesión en Colombia.

Entonces ¿dónde está el problema de la marina mercante? ¿Será porque no tenemos armadores o será porque no tenemos profesionales? Como dice el dicho, ¿qué es primero? Entonces llegan los armadores y no va a haber profesionales. –Rápidamente en la siguiente... ah bueno, un momento– Esto es importante, en el año 2010... –ahorita sí puede ir al siguiente– en el año 2010 está este libro, que dice acá STCW, es como la biblia para los cristianos, es la biblia del marino, la educación del marino se rige por esto, esto es internacional, no nos podemos inventar algo diferente a lo que dice STCW; podemos añadir, como para darle valor agregado, pero no se puede cambiar, no se puede modificar, ya son temas marítimos internacionales, entonces a resumen: ¿qué es la solicitud que desde el tema educativo se plantea desde varias escuelas? Que hayan más oficiales mercantes sin restricción; actualmente este

decreto estamos haciendo una división muy grande entre los oficiales de la Escuela Naval y los oficiales egresados del Sena; yo personalmente revisé, elaboré uno de los dos programas, el de la Escuela Naval, y revisé hace poco el del Sena, y académicamente son muy parecidos, lo que diferencia es el tema del embarque, y esa es mi segunda solicitud, considero yo que estamos en un momento donde debemos hacer sinergia y unión, nos han dejado muy solitos al gremio en el tema, desde la Escuela Naval también, porque estuve en la escuela, el tema de conseguir los *embarques de altura*; es una solicitud a la autoridad marítima, que la hice inclusive cuando estaba en la Escuela Naval, necesitamos hacer algo que obligue a esas embarcaciones a que lleguen a Colombia, a embarcar a oficiales tanto de la Escuela Naval como también a oficiales del Sena. No hay embarque garantizado y siempre... y eso es lo que te hace diferente, esa real práctica.

Colombia no tiene buques de altura, para montar oficiales, ¿cierto?, pero entonces podemos hacer algo para obligar a que aquellos que arriben a Colombia, puedan embarcar y tengamos oficiales con la altura de antes; aquí están el Capitán Pareja, Armando Arcila, gente que llevaba ese uniforme a todos lados y decían: “es colombiano, es bueno”. Ahorita no estamos teniendo pues todo el espacio que tuvimos, y adicional, no tenemos embarques constantes. Para mí es importante que el Ministerio de Educación entienda ¿qué son estos tres libros?, ¿por qué existen?, ¿en qué consisten? Y a ver si es necesario que en la sala..., lastimosamente la persona del Ministerio de Educación se fue, la actividad del marino entra a la sala de ciencias sociales, o si es que realmente requerimos una sala especializada, porque el ingeniero mercante, por ejemplo, es un poquito de todo, es un poquito de mecánico, es un poquito de naval, pero es más completo, entonces... pero todos al final entramos a Ciencias Sociales, por desconocimiento, a mi parecer; entonces a la comisión se le podría solicitar, ya que ustedes también tienen la educación, hacer un espacio, para que ellos puedan entender un poco más qué es este libro STCW, por qué es que no se pueden salir de allí las normas.

Y considero yo que el cambio viene desde los niños, ¿no? entonces he visto en muchos colegios, que en actividades científicas y demás entonces se puede hacer algo, para que desde los niños hayan actividades, donde conozcan que no solamente hay una actividad naval, una formación naval del uniforme, que piensen de que “voy a ser militar”, pero también hay una mercante, que genera muchos recursos, estamos hablando de que un recién egresado hoy de 20 años sale a ganarse mínimo 3.000 dólares; comparémoslo con otra carrera, que en Colombia el... egresado es de millón quinientos, si le va bien, mientras que acá son 3.000 dólares, entonces hay una buena oportunidad, pero entonces va muy amarrado del tema de los armadores, ¿qué es primero? ¿El huevo o la gallina? Esta es mi preocupación, se las dejo en la mesa: estamos en –para mí– en un tema crítico en el tema educativo de

los mercantes, desde la parte profesional, y de ahí se desprende todo. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias a ti, Diana. Los amigos del Pacífico, por favor, queremos escucharlos.

El Presidente de la Asociación de Transportadores Marítimos y Fluvial del Pacífico, Atransmaflupa:

Bueno, de antemano muy buenas tardes, la verdad, un placer estar aquí... un saludo muy especial a la Comisión Sexta del Senado y a su Presidente, por... y al Ponente, por tener, digamos, esa iniciativa, que para nosotros es un, como un gallardete amplio que se le pone a una persona, cuando va a una buena fiesta, que utilizábamos anteriormente. Un saludo también a todo el Comando de la Armada Nacional, en cabeza del Almirante Durán, con quien interactuamos mucho en Buenaventura, y yo como Comandante de la Fuerza Naval del Pacífico en su tiempo, brindándonos mucha seguridad en ese mar Pacífico, que es bastante complicado por las particularidades que tiene con la Costa Caribe. De igual manera, no puede dejar de saludar al Director General, creo que trató bastante con el tema de todas estas naves con nosotros, y que nos acompañó también allá en la estación de..., Capitán Prada, que hoy digamos tiene una dinámica de la armada muy buena, en su labor que hace, y a todos los demás compañeros de los gremios, a los demás Senadores y a todo el público que está aquí, inclusive a los medios de comunicación.

Por lo regular, pues yo soy armador, soy Presidente de la Asociación de Transportadores Marítimos y Fluvial del Pacífico, Atransmaflupa, la cual representa la flota... en el Pacífico, y vemos con buen agrado, porque hoy creo que ya se le están quitando algunos bloques a un muro, que históricamente ha tenido el Pacífico con la Costa Caribe, y ese muro, inclusive, que parte del Gobierno Central no ha dejado ver realmente lo que hay allá en el Pacífico, un gran pedazo de Colombia de 1.300 kilómetros de costa, y que sobre ellos hoy nos pesan unas normas y legislaciones bastante nocivas para nosotros.

Soy armador, también propietario de barco, hombre formado en la mar, vengo de una familia de marineros, y aprecio mucho la labor de la Armada, de hecho, tengo un sobrino que hace poco... bueno, ya tiene casi año y medio, es Oficial de la Armada en Cartagena, porque lógicamente no podía hacer... importante, pero siendo mi formación, he sido y he creído que es mejor hablar, porque cuando el discurso se tiene en el corazón, en la mente, es mejor expresarlo. Voy a romper un poquito el protocolo, voy a permitir al Ingeniero Mario Escobar, que es un compañero, que ha trabajado con nosotros, el Ingeniero Vargas, desde hace muchos años y que tuvo el uniforme, como lo tienen hoy los de la Armada, y que miró la norma desde ese punto de vista, pero que hoy está en el lugar del empresario, en el lugar del comercio, y hoy tiene su empresa de transporte, y siente hoy lo que no sentía cuando portaba el

uniforme, pero que eso inclusive nos ayuda y nos fortalece a traer propuestas concretas, así que va a hacerle lectura, y gracias por estar aquí también en Cartagena, acompañando esta gran labor, hace parte de lo que somos la asociación de transporte de cabotaje en el Pacífico, especialmente Buenaventura como centro de distribución. Le doy paso para que él le dé lectura, creo que tres, cuatro minutos se llevará, hacemos un cierrecito ahí y también complacido por estar aquí.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Ingeniero.

El ingeniero Mario Escobar:

Gracias, buenas noches, excelentísimos miembros de la Comisión Sexta del Senado y Cámara, Alto Mando Naval, respetados miembros del gremio marítimo, damas y caballeros, asistentes a este importante evento.

Atransmaflupa, en cuya representación hablamos, es la asociación que representa a la flota de cabotaje del pacífico colombiano y cubrimos las rutas a lo largo de los cuatro departamentos, Chocó, Valle, Cauca y Nariño, siendo Buenaventura el eje principal de esta línea de transportes. La asociación se compone de una flota de más de 90 embarcaciones, destinadas al transporte de carga, pasajeros y combustible; debido a que en el 97% de los municipios costeros no hay comunicación por vía terrestre, estas embarcaciones son el medio vital para el transporte de alimentos, productos agrícolas, medicinas, materiales de construcción etc., a nuestros 1.200.000 compatriotas, habitantes de esa costa, a lo largo de 2.300 km de ella. Nuestro Pacífico: En el Pacífico no hay carreteras y por lo tanto, nuestra flota de cabotaje requiere de una reglamentación especial. En el Pacífico no hay suficiente señalización, no hay faros, no hay boyas a las entradas de las principales poblaciones, lo que ha causado muy graves accidentes. Como el Gobierno no invierte en carreteras en el Pacífico por su topografía, debería incentivar la señalización y el tráfico marítimo, que es el único medio de comunicación con este vasto sector del territorio nacional, que es el más pobre, vulnerable y olvidado. Recuerden que ya expresaron su insatisfacción en las últimas elecciones, grave. Los particulares tienen que asumir la función de Estado, ya que este no invierte y en cambio de ayudar, lo que hace, a través de la Dimar, es hacer casi un imposible crear una empresa de transporte marítimo.

Contribución al desarrollo marítimo: con todo el respeto que se merecen los altos mandos navales y oficiales de la Dimar, la formación militar de la Armada Nacional está basada en la obediencia, el respeto, el cumplimiento de las órdenes; van a potencializar sus habilidades de combate y las técnicas, que son muy elevadas ciertamente, pero la formación de la Armada Nacional no está orientada al transporte marítimo, la economía, la administración, el manejo portuario, la marina mercante ni el emprendimiento comercial; ni los conocimientos ni la experiencia de los militares navales son para manejar la parte

operativa, comercial, productiva, de infraestructura, la generación de empresas, de negocios y empleos para el sector marítimo y fluvial, todo lo contrario, la situación que se está presentando, honorables Senadores, es que la Dimar ya nombró sus propios inspectores, antes tenían peritos asesores, ahora son juez y parte, ellos mismos hacen los peritazgos, las inspecciones y las asesorías, verifican los dragados, ellos mismos se califican y ellos mismos se aprueban, es decir, la Dimar ahora se volvió una empresa comercial del Estado, la cual la convierte en un monopolio, anulando la competitividad.

Así están acabando con la productividad del medio marítimo, es como si la policía cerrará las empresas de vigilancia y después ofrecieran sus servicios, y los ingresos los manejará directamente su director.

La Marina Mercante se acabó en Colombia y ella mueve el 94% de la carga mundial, y lo poco que queda de la flota de cabotaje, está en crisis, porque no hay estabilidad jurídica, se viven cambiando las normas, a veces es más fácil ir al Japón que a Tumaco, y cuando se arman los problemas, es que socializan las normas. Las leyes las cambian con resoluciones y hasta con circulares; el Decreto-ley 2324, que rige la Dimar, ya tiene 38 años y ya merece una revisión muy a fondo.

Otro problema que tenemos con la Dimar es que los cargos que ocupan los militares no tienen ninguna estabilidad, en cualquier momento pueden ser ascendidos o trasladados cuando ya han... y cuando ya han captado el funcionamiento de su dependencia, ingresa otro funcionario a aprender sobre ese nuevo cargo, y después exigen normas y nuevos requisitos, y vuelve y juega, lo ascienden o lo trasladan o lo reubican, y cuando ya todo el gremio se había adaptado a sus exigencias personales y no objetivas, se continúa con este círculo vicioso. Necesitamos mucha estabilidad con las personas que están en la Dimar.

Requerimiento de una autoridad marítima civil: Colombia tiene una extensión terrestre de 1.142.000 kilómetros cuadrados, dos océanos con 929,000 kilómetros cuadrados, grandes ríos, lagos y ciénagas, que si los sumamos, Colombia es más agua que tierra; tenemos cinco fronteras terrestres y el triple de marítimas; para la parte continental hay 16 ministerios y más de 100 institutos descentralizados, y la parte marítima no tiene un ministerio ni una autoridad marítima civil o mercante, sino que estamos regidos por la Dimar, que es un apéndice de la Armada Nacional, es decir, Fuerzas Militares, Ministerio de Defensa. Todos los trámites son complejos y lentos, con una maraña de normas y procesos, que alejan a los inversionistas, es como si la Fuerza Aérea manejara los aeropuertos, un General de director de El Dorado, o como si el ejército manejara las carreteras y la regulación para las tractomulas.

El Ministerio de Trabajo regula las leyes de la gente de mar; el Ministerio de Desarrollo se encarga de los proyectos y la planeación; el Ministerio de

Relaciones Exteriores de las fronteras marítimas; el de Agricultura de la pesca; el de Transporte de los puertos; Invías de los dragados, Cormagdalena de nuestro principal río; la Superintendencia Nacional de Puertos y Transportes con todo lo referente a puertos de containers, de carga general de líquidos y sólidos; por otro lado, está el CIOH, la Comisión Colombiana del Océano, la Dimar, las corporaciones ambientales, las intendencias fluviales, la señalización marítima y fluvial, y así sucesivamente hay una atomización de dependencias, cuyas funciones no están relacionadas entre sí. Debería haber un Ministerio del Mar o un instituto marítimo civil; es necesario la conformación de un eje central, que unifique todo lo relacionado con el mar y los ríos, necesitamos integración. Nuestros países vecinos, Panamá tiene la flota más abanderada del mundo, Ecuador y Perú son potencias pesqueras, y nosotros lo que hemos hecho, es que hemos perdido importantes áreas marítimas con Nicaragua.

Así como la Aeronáutica Civil maneja todo lo relacionado con el personal, naves aeropuertos, etc., el instituto del Mar o el Ministerio del Mar debería manejar puertos, licencias de navegación, señalización marítima, etc.; es necesario hacer una reingeniería al sistema, si queremos que crezca la productividad, si no seguimos en las mismas. Que la nueva organización tenga personas con capacidad de decisión y, sobre todo, ejecución de políticas de desarrollo. Para darle inicio a este proyecto no es necesario ni se requiere crecer la burocracia, sino todo lo contrario, solo se tienen que reubicar los mismos estamentos que trabajan para el mar y para los ríos en una sola unidad.

Momento trascendental... –con esto termino, señor Senador– este es un tema muy sensible para el alto mando naval. Yo pienso que pues la carrera de los oficiales es muy corta, que se empieza muy joven y que tarde o temprano uno se retira, pero cuando uno se retira, después ya, cuando estén retirados, es cuando tenemos que seguir trabajando y debemos cultivar nuestras profesiones. Yo me retiré hace 25 años y vivo de lo que aprendí en la institución, y adoro y amo a la institución, adoro el mar, vivo del mar, pero esto no significa que no pueda decirles la verdad, para que todos progreseemos, porque ustedes son los mismos beneficiados si el mar progresa.

Este es un tema muy sensible por eso, pero por el bien de Colombia, Atransmaflupa, que es la sociedad, la asociación por la cual estoy hablando, le solicita a la Dimar que ayude, que sean parte importante para consolidar una nueva inversión marina, es posible que por fin cambie el desarrollo marítimo en Colombia, sin abusos traumáticos, entonces para el gremio marítimo son muy buenas las noticias de que ya todo está listo, para empezar o mejorar, según palabras del señor Almirante Durán, y de que el poder naval va a apoyar los intereses marítimos del país. Ojalá que en estos cuatro años tengamos un Instituto del Mar, de manos de esta Comisión Sexta, que hoy nos acompaña. Gracias por su atención.

El Presidente de la Asociación de Transportadores Marítimos y Fluvial del Pacífico, Atransmaflupa:

Bueno, leído el documento y ya para terminar, no sin antes agradecerles, les hablaba algo de un muro, vemos que en esta comisión se están tumbando alguno bloques, para poder ver el Pacífico como debe ser; lamentablemente, este país empezó a crecer desde el centro a desarrollarse y no desde sus lados o costados, y eso a nosotros no nos ha permitido avanzar, digamos, en el tiempo, pero aplaudimos hoy, digamos, esa decisión, y qué bueno que por esta comisión llegamos a desfilar todos los... hoy acabamos de dar un pincelazo, realmente es un simple pincelazo de toda la problemática nuestra que tenemos en el Pacífico. Quien les habla, también hace parte del Comité Ejecutivo del Paro Cívico de Buenaventura, y que seguramente vamos a trabajar y vamos a estar muy al tanto, y seguramente vamos a querer hacer parte de esa comisión de asesores, que decía, no sé si era el señor Presidente de la Comisión u otro Senador, seguramente vamos a estar ahí para ayudar, porque a veces dicen que es mejor hablar primero, porque de pronto a lo último uno no termina hablando lo que quiere, pero yo considero que a veces es mejor primero hablar de último, porque es que es uno recoger ese universo de ideas, que hoy ciertamente han tocado aquí de una manera maravillosa y extraordinaria.

Creo que en muchos aspectos coincidimos con muchos compañeros, que han hablado antes que nosotros, y creo que llegó el momento de crear una situación distinta, y el Caribe bien, hay un tema de turismo, hay un tema de visitas, Cartagena haciendo tal vez un poquito más que Buenaventura, pero me siento como en casa, y esa misma relación debemos de sentirla nosotros en el pacífico colombiano.

Cabotaje: es ese transporte interno que está casi... estuvo por muchos años invisibilizado ante el Gobierno, ante el Estado, ante muchos de nosotros de la sociedad civil, porque no nos nombraban. Cuando hablan de Buenaventura, es ir a las playas y ver los buques internacionales, señor Presidente de la Comisión, y resulta que hay un transporte interno único especial y el más grande de Colombia, y es el transporte de cabotaje, que se hace desde Buenaventura en los cuatro departamentos costeros, que es Chocó, Valle, Cauca y Nariño, y tenemos el mejor estándar de seguridad en temas de transporte de carga y siniestros marítimos.

Entonces hay algo allá qué recoger, hay algo qué aportarle, porque si ponemos las dos realidades comerciales, miramos las sociedades portuarias con unas inmensas instalaciones y tecnología de punta, y cuando vamos a la actividad nuestra, estos barcos nuestros, a estos barcos que son construidos artesanalmente, construidos por mis abuelos, por mi papá, porque no son de una vitrina de un concesionario marítimo, son hechos por nosotros mismos, con los mejores estándares de seguridad, y son fáciles de corroborar. En Colombia muchas normas se han implementado y se han hecho por el tema, por lo menos la Ley Merlano, leyes que por decir, inciden

en temas de inseguridad, o porque había una cantidad de exigencias en temas de accidentes, entonces se saca una norma. Para nosotros, allá tenemos unas ventajas inmensas en ese tema y trabajamos con las uñas, a sol y agua, no tenemos instalaciones propias, de hecho, en los acuerdos con el Gobierno está la oportunidad, por fin en la historia, de tener un terminal marítimo de cabotaje; movilizamos 27.000 personas cada mes y no es ese personal de turismo, no, es la persona cotidiana, del día a día, como tienen todas las ciudades de Colombia, el que va a una cita médica, el que salió de su pueblo a donde comprar. Hoy, hoy alguien en Satinga, en El Charco, en..., tiene la oportunidad de comprar una libra de arroz o quizá una papeleta de café, como le llamamos allá al café... porque tienen la oportunidad de ir a una tienda donde comprar, es que solo el... el 97% de esos 1.300 kilómetros de costa no tiene carreteras. Si venimos a Cartagena nos venimos o en avión o en carro, para la costa pacífica se llega solo en barco, y esos aeropuertos que mucho se vislumbra, porque los hay, no son para ese poblador pobre de la costa pacífica, no somos nosotros los que tomamos esos aviones, los toman otros, no nosotros.

A renglón seguido, ya para cerrar, estamos enfilando todo porque seguramente la próxima audiencia, que hoy me alegra mucho y nos vamos muy contentos con eso, se va a hacer en Buenaventura, entonces allá vamos a estar de locales y seguramente vamos a fortalecer más lo que tenemos hoy por decir, pero termino con una palabra muy buena que la sacábamos mucho allá, y es que queremos sentirnos orgullosos, me gustó mucho cuando se hablaba hoy de la bandera, queremos sentirnos orgullosos en Buenaventura, en el Pacífico Colombiano, portar la bandera nuestra, que los buques nuestros, cuando tengan su bandera, es sentimiento de orgullo para nosotros, pero tristemente, la verdad y con todo el amor del mundo, hoy no nos sentimos así. Tener bandera colombiana en nuestro buques, en Buenaventura, en el Pacífico, es una cosa inmensamente complicada para nosotros, complicada, porque cuando no nos marcan en la Ley 30, como si todo esto fuera un tema de narcotráfico, y los que estamos hoy en día, los armadores que quedamos, es ese residuo que nos pusimos fuertes y le dimos la espalda y le dimos el frente a no con el tema del narcotráfico, y dijimos: "No, vamos a salir adelante". 67.000 toneladas mes a mes transportamos para la Costa Pacífica y un 1.200.000 galones de combustible, para las áreas no interconectadas eléctricamente.

Entonces el Pacífico tiene una particularidad, es bastante grande, con la Costa Caribe, que, de una u otra manera, a pesar de que miramos una problemática inmensa, pero créanme, compañeros, créanme, si ustedes acá se sienten complicados y difíciles porque los..., ni se imaginan cómo estamos allá. Para nosotros, ustedes acá están acostados en medio de los zancudos, pero con un toldillo, nosotros no, nos están picando y necesitamos que nos dejen de picar. La verdad, agradecerle a Dios por la oportunidad; a usted, honorable Presidente de la Comisión Séptima, a todos ustedes... –Sexta,

perdón, siempre ando como un pasito más allá—por esa voluntad tan inmensa, y nos vemos en Buenaventura, allá los vamos a recibir, la verdad, y ojalá, inclusive, nos puedan acompañar, compañeros de todo el gremio. Muchas gracias para todos.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a ustedes. Tiene el uso de la palabra el señor Almirante Durán, para concluir. Si quiere contestar, conteste, y después concluye, o si quiere concluir, concluye, y después contesta, lo que usted requiera. Aquí vinimos a eso.

El Comandante de la Armada Nacional, Almirante Ernesto Durán González:

Primero, gracias a la generosidad de... no soy yo quien deba concluir, la Marina solo es un actor dentro de todo este universo que ya ustedes vieron hoy, de este universo, de este mundo de buques, de ríos, de mar, de gentes de mar, de leyes; la Marina solo es un actor y dentro de la Marina tiene varios actores, pero no me atrevería a hacer conclusiones. Pero les puedo ofrecer parte o todo mi equipo de trabajo para que con las ideas y con lo que todos anotaron juntemos la información y que eso fuera como el acta. Sí desconozco cómo es el formato de esta reunión, pero pudiera ser como algo como un acta donde quede todo y con mucho gusto lo hacemos.

Gracias por permitirme contestar y concluir. Tengo 28 de una parte, 17 notas de otro, no va a ser posible, o sea, nos iríamos a demorar muchísimo tiempo. Muy breve, muy breve, porque aquí mismo encontramos contradicciones conceptuales y es muy importante que los legisladores que van a defender y van a ser ponentes del proyecto tal vez más adelante tengamos claridad en qué es lo que está ocurriendo en la realidad. Tal vez esa cantidad de cosas no se resuelvan hoy, no tienen por qué hacerse hoy, es parte del debate, es parte del disenso, que es tan importante en una democracia como la nuestra, pero sí, desde el punto de vista nuestro exponer un par de asuntos.

Esta mañana se criticó el Plan Nacional de Dragado; el Plan Nacional de Dragado fue una iniciativa de la Armada, de Dimar; hace varios años se le planteó a la Ministra de Transporte que le ofrecíamos el Servicio Hidrográfico Nacional para que con esa, el CI, el CIOH, pero que tiene una división, qué es el Servicio Hidrográfico Nacional, donde están los hidrógrafos, los botes, los sistemas, el *software*, donde están las ecosondas y donde está el gancho con el mundo exterior, que es la Organización Hidrográfica Internacional, y se le propuso al Ministerio de Transporte hacer ese Plan Nacional de Dragados, pero tenía un solo fin y es entregarle las cartas, y en función del Plan de Desarrollo, de ese Conpes de puertos, saber si el siguiente, la siguiente zona portuaria que se iba a desarrollar era, por ejemplo, Turbo, se hacía ese levantamiento con prioridad, se preguntaba qué clase de barcos van a venir aquí, de qué tamaño, cómo debe ser el ancho del canal, la geometría de ese canal; estábamos recientemente vinculados a la PIANC, que era con

nombre diferente el Congreso Mundial, el Congreso Internacional de Navegación, hoy día tiene un nombre distinto, Asociación Internacional del Transporte y la Infraestructura, pero no estoy seguro de la sigla, y a la Ministra le encantó la idea, porque era el Estado ofreciendo cómo ahorrarle dinero al Estado, era el Estado diciéndole Señores dragadores, que generalmente son extranjeros y que aquí hace mucho tiempo, pese a que no quisimos, se dio la orden de que se liberaba la bandera a las drogas y era tener un control del Estado para decirles si van a dragar aquí, para que entren buques de 15 metros de calado, la profundidad, de acuerdo con un estándar internacional, debe tener tanto de ancho de canal, tanto las zonas de viraje, de tales características, la geometría del canal, la señalización de ese canal, y especialmente la fuente del problema había que resolverla, de dónde viene la sedimentación.

Era un plan institucional que sabemos hacerlo, eso lo hacen los servicios hidrográficos del mundo, para el Estado, para el Estado. A la Ministra le encantó la idea, pero hubo relevos de los ministerios y el tema después quedó en otros niveles, y decidieron entregarles esa tarea a los mismos dragadores, es como entregarle el problema de la salud en Colombia a las empresas farmacéuticas del mundo, China y Estados Unidos. Para mí fue un error y lo dije abiertamente, se lo expliqué a la señora Ministra, pero ya era un contrato, ya estaba hecho, pero ese plan, en medio de todo y pese a esa duda nuestra, me parece que dejó unas cosas importantes que no podemos desaprovechar, fue un estudio serio, fue un estudio integral, no se limitó solamente, como era nuestra idea inicial, era entregar los planos de cómo debía ser y en qué profundidad y controlar que si se paga un millón de metros cúbicos dragados, realmente ese dragado los haya hecho y haya depositado ese material, porque todos sabemos cómo funciona el manejo oscuro, no estoy diciendo de ninguna compañía, sino lo que se puede hacer cuando no se entiende técnicamente cómo se hace el control de una batimetría previo, durante y después para poder pagar un contrato. Entonces nos ofrecimos también como interventores del Estado y nos dijeron: “No, tampoco”. La única razón de hacer eso es ahorrarle dinero al Estado y eso se llama transparencia, y gastar mucho menos dinero de las contraprestaciones de eso y qué se puede usar en otras cosas de la infraestructura.

Todavía insistimos en que lo podemos hacer, pero el plan es muy bueno, el plan dio unas luces muy importantes, el plan ofrece una cantidad de ideas muy interesantes de unificación de autoridad. Yo creo que en el tema de autoridad también hay algo muy claro que debemos tener en cuenta: La autoridad de los puertos, la palabra “autoridad”, *port authority*. Ciudades puertos como Nueva York, Miami, una cosa es la autoridad que controla la contraprestación, la que revisa los libros para que el puerto pague la cantidad de dinero al Estado por uso de sus instalaciones, por cantidad de carga llegada en función de una cantidad de buques, y eso es lo que hoy en día se hace, pero dentro del puerto, y

no nos podemos decir mentiras, nadie controla, por ejemplo, la carga peligrosa, Código Internacional IMDG; nadie controla las normas, que las dispone la OMI, la interfase buque-puerto, nadie lo hace; nadie controla dentro del puerto, técnicamente hablando, las normas de la ILO, cómo funciona el tema de las grúas.

Luego la autoridad técnica, yo no sé si el problema es la autoridad o la palabra autoridad o la palabra administración, pero eso nos tiene confundidos y entonces creemos que no hay autoridad, y efectivamente hay vacíos de autoridad dentro del puerto que además son peligrosísimos porque un vacío de autoridad en el código ISPS es un tema de seguridad nacional, y el ISPS quedó incompleto. Un vacío de autoridad, como efectivamente nadie lo controla dentro de los puertos de carga peligrosa, puede significar una explosión con muchos muertos y con cierre del puerto de manera permanente porque eso es el arrume de los contenedores en función de la clase de carga, de explosivos, de químicos, de lixiviados, y eso está escrito en un código, que la exigencia de ese código la tiene que hacer la autoridad técnica, no los que controlan la contraprestación, no los que controlan el contrato que se le hace a ese puerto. Entonces sí hay un vacío de autoridad, pero ¿quién lo tiene que hacer? Los que saben del tema técnico, que yo sepa, en el Ministerio de Transporte muy pocos lo han hecho, y los que saben no están en el asunto técnico, sino en el administrativo o en el jurídico, y se necesita que eso esté en Colombia, luego este plan ofrece eso; nos han dicho “Creemos que con una modificación de la actual autoridad marítima que tenemos de Dimar”, a la que ya lo hablamos con el señor Presidente de la República, quien aquí en Cartagena hizo un mensaje de que Dimar había que transformarlo; le dijimos “estamos en transformación hace mucho tiempo”, y él me dijo: “Hace muy poco tiempo, Almirante”. “Sí, eso fueron unas declaraciones que di aquí en Cartagena, allá en Cartagena –estábamos en Bogotá–, que estaban estimuladas por un tema diferente, pero la decisión es fortalecer la autoridad, fortalecer la autoridad”. Y para fortalecer la autoridad de Dimar hay que quitarle lo que le sobra y ponerle lo que le falta, y dentro de eso podríamos construir una autoridad técnica, una autoridad administrativa que no sea juez y parte.

Difiero plenamente de lo... por aquí lo anoté, de que un inspector sea juez y parte, la autoridad se inspecciona, lo que pasa es que hay un error también conceptual porque la Contraloría General de la República dispone que en Colombia el control sea... antes era previo y total, ahora es posterior y selectivo, pero no significa que quien controla y ejerce la función sea juez y parte. Nos toca seguirlo haciendo, nos toca cambiar es la modalidad de control, pero eso es un tema distinto, y está también escrito y se sabe qué es lo que hay que hacer en el futuro, ¿que hay que cambiar la ley? Sí, hay que cambiarla, pero no es porque sea juez y parte, es juez y parte en otras cosas, pero ya están siendo corregidas. Luego el Plan Nacional de Dragados ofreció, a mi juicio, unas herramientas muy importantes que por supuesto

nos toca aterrizarlas, ponerle números, ponerle cifras, y si llevarlas al nivel jurídico, mejor dicho, a nivel de papeles o de leyes que sean necesarias, e incorporarlos en este Plan Nacional de Desarrollo, que se vuelve ley en unos meses adelante, y hacer una serie de cambios, y hay que aprovechar esa oportunidad.

Hay otras cosas que escuché esta mañana, así como cuando las Fuerzas Armadas entramos en la OTAN y todavía mucha gente no sabe qué significa que Colombia, que no tiene nada que ver con la Organización del Atlántico Norte, no pertenecemos a esa zona geográfica, cómo es que entramos a la OTAN, ¿y esto qué significa? Estamos todavía viendo qué implicaciones hay para la Marina, para el Ejército, para todos, haber entrado a eso, a la OTAN, a ser socios globales. Colombia entró a muchas cosas, dentro de esas la OCDE, y haber entrado a la OCDE, como ser parte de la Comunidad Andina de Naciones, a veces nos puede ya, y son decisiones, cuidado, “no, que Dimar”, el Dimar no tiene nada que ver con eso, la Armada tampoco, fueron decisiones políticas superiores, que mi pregunta sería: “¿Y dónde estuvo el gremio?” Ustedes son los que ponen los votos, ustedes son los que tienen los Senadores. ¿Convenía entrar sí o no a la OCDE? Ahorita se nos vienen cosas obligatorias para el país y yo no sé si los subsidios quepan dentro de eso, porque esas OCDE y esos clubes de grandes lo que hacen es estandarizar por arriba para que todo el mundo tenga las mismas reglas de juego.

¿Hace unos años por qué está aquí trabajando en Colombia un capitán peruano o un capitán ecuatoriano libremente? Porque políticamente ya decidieron hace mucho tiempo ser parte de la Comunidad Andina de Naciones, y los colombianos podemos ir a trabajar a Bolivia, creo, Ecuador y Perú, ¿tal vez? ¿Chile también está dentro de eso? Me suena que no, me suena que es Ecuador, Perú y Bolivia, y ellos vienen aquí, pero la autoridad no tuvo nada que ver con eso, ni con la política, me excusan los que decían de la política, la autoridad ejecuta la política del Gobierno, por eso la genialidad de las preguntas que nos hicieron aquí, felicitaciones a quién, a ustedes, señores Senadores, porque en las preguntas estaba incorporado realmente quién hace la política marítima, y es el Ministerio de Transporte, política de transporte marítimo. La política de trabajo la hace el Ministerio de Trabajo, ¿la ejecuta quién? La autoridad si es marítima o quien sea en la parte terrestre o aérea; Dimar no hace la política, y si no entendemos cómo funciona el Estado, mal haríamos en estar criticando cuando el problema no es ese, el problema es de decisiones políticas, de leyes y de convenios que se firmaron.

Me excusan, esta mañana dijeron que había que en automático traer los convenios que se firman en el exterior; eso es peligroso, nosotros somos autónomos en Colombia, y si esta reunión tiene algo de útil, es que los gremios tienen que decidir cuáles convenio sí o no nos convienen porque Colombia es un país todavía en crecimiento, en desarrollo, que queremos ser como los gigantes, sí, para allá

vamos, pero dar un salto de la escalera 1 a la 10 de a cinco, de pronto nos pegamos una estrellada. Hay cosas que de pronto no le convienen al gremio, y en el mundo entero sí lo hacen porque todos sabemos que en ese esquema de Naciones Unidas el OMI es política lo que está allá, son grandes negocios, son grandes ventas de equipos; cualquier cambio de un salvavidas es porque una compañía gigante lo impuso en cinco, en seis años del hoy, ¿entonces a todos les tenemos que decir que sí? No, si no le conviene al gremio, no deberíamos aceptar ciertos convenios internacionales. Por aceptar convenios internacionales, sin entender la implicación, es que nos metemos la excusa, en camisa de once varas aquí en Colombia.

Tenemos autonomía nacional y eso arranca por el gremio, a quien le duele tener que meterse la mano al bolsillo y pagar varios millones por un equipo que de pronto no se necesita, ¿por qué? Porque es que allá en Europa lo inventaron, allá lo quieren imponer, sí, pero aquí no tenemos ese problema ni esa necesidad, somos autónomos, y en eso el Legislativo tiene todo que ver, señores Senadores, señor Presidente.

Luego, ojo con lo que pasó con OCDE, tiene muchísimas cosas buenas, pero yo no sé si al haber entrado ya nos obligue a hacer ciertas cosas como solamente lo hacen los países desarrollados: Proteger la bandera, por supuesto, ¿cómo no tener bandera nacional si es que el primer concepto o de los primeros conceptos que hubo era por una necesidad de tener reserva por la guerra? Porque si hay conflicto y no tenemos buques propios, ¿cómo llevamos la comida?, ¿cómo traemos la comida de otra parte del mundo? Pero eso arranca por un tema de seguridad alimentaria global, regional o nacional, pero siempre, es que aquí yo llevo años, pero no he visto el primer estudio real con números, cuál carga se va a mover, cuánto hay que pagar de más, cuánto es lo que el Estado tiene que subsidiar, de dónde va a salir la plata de ese subsidio.

No podemos seguir con el romanticismo de las propuestas y de las ideas sin tener una propuesta escrita concreta. Vengo escuchando a mi capitán Castañeda, “que Dimar debe salir del Ministerio de Defensa y pasar a una autoridad civil”, pero ¿dónde está la propuesta? Nosotros ya la estudiamos y la conclusión es que es un error porque eso es improvisar en un país, donde Latinoamérica funciona prácticamente igual, y al contrario, en muchos países latinoamericanos están recuperando lo que inicialmente soltaron: Ecuador soltó eso, en un año nadie sabía con quién hablar los temas, se volvió un tema político, se volvió un tema de cada cambio, era salía todo el mundo y entraba todo el mundo, y dijeron “Esto está es una locura, nosotros no teníamos con quién hablar en Ecuador”. Conclusión: Regresaron todo y dijeron: “Mire, ustedes mal que bien, en un país como los nuestros, ya tienen una experiencia, mejorémoslo: Tome, devuélvase”, y lo agarraron y están trabajando muy bien ahora.

Las propuestas tienen que escribirse, no solamente dejar ideas aquí, y estamos listos para recibir absolutamente cualquier propuesta, pero

sería, estructurada. Todo lo que se habló del tema de los marinos y la gente de mar, yo quiero sumarlo a algo que es elemental: El mundo tiene una crisis de marinos, y esto que les voy a contar parece chistoso, pero es serio: Los marinos del mundo les gustaba ser marinos, porque era un tema de buenos sueldos, de estar lejos de la mujer, de tener novia en cada puerto –por favor, no graben esto, que me puedo enredar en mi casa– y eso era parte de la vida de los marinos, hacían unas rutas, traían regalos a alguna familia, esa familia tenía a alguien que lo adoptaba, y era una vida en que a su casa original iban una o dos veces al año. Los buques pasaban 15 días en puerto esperando que les dieran un muelle, descargaban y cargaban a hombro de brasero; el marino tenía tiempo para estar en los puertos. Eso se acabó, hoy en día entra un buque, los puertos cada vez más lejos de las ciudades, cada vez más en las zonas industriales; los marinos no bajan del buque, descargan ocho, siete, 4.000 contenedores en cuestión de horas; el código PBIP prohíbe que los marinos bajen. Entonces los marinos del mundo están acabándose, entonces las grandes navieras acudieron –aquí escuché algo de Filipinas– sí, cada país tiene su negocio y encontraron un vacío en el mundo marítimo y con mal inglés y con mal entrenamiento, inundaron los barcos del mundo con muchísimos problemas para la seguridad, para la operación de los buques, y por eso es que los europeos nos están diciendo: “Oiga, Colombia, ustedes son de un estándar altísimo, produzcan más, los contratamos a todos”. No es solamente por hacer empleo, es porque el mundo tiene una crisis de marineros, y los pocos que hay, los que les gusta, los que nos gusta irnos al mar, los están reclutando las plataformas de petróleo, pagándole cuatro o cinco veces más. Entonces ¿se necesita que haya marinos? La respuesta es sí, lo que yo no sé es si la implantación automática de un código, de unas enmiendas, sea saludable para los armadores; por eso desde esta mañana cuando llega uno aquí como esposado, porque cuando lo cita el Legislativo, no era una invitación, no nos invitó, Presidente, usted nos citó con un cuestionario, y yo quise no venir y ayer el señor Ministro de Defensa nos dijo: No, ustedes no van a torear allá lo de... a nosotros nos citó la Comisión Segunda antier, hoy es jueves, el martes, para hablar lo de ciencia; yo no sabía que eso existía y resulta que en la Marina sí hubo científicos y hubo conferencias y vainas, entonces el Ministro dijo: “No, no, no, ustedes están ahí para los resultados, no se desgasten con la política, yo voy”, y fue y le dijeron: No, señor, el Legislativo citó a los comandantes, a usted también, pero usted no puede negarle al Legislativo la orden”, entonces yo le dije: “Ministro, ¿qué hago?”. ¿Voy con el Presidente a Urabá hoy?, hoy está en el Urabá, en este momento, ¿o vengo aquí a poner la cara esposado con un cuestionario terrible que nos hicieron? Entonces él me dijo: “Vaya”, y lo llamé a mediodía y dijo: “Quédese”. Luego yo llegué esta mañana en eso, pero me ha encantado todo lo que he escuchado hoy, créanme, genial, luego todo lo que se pueda apoyar, y uno de mis conceptos de esta mañana, Diana, fue una intervención *soft* –no está Diana–, no

dije nada malo: Propuse que primero se concerte, antes de hacer leyes, porque si una ley que favorece a los marinos no les favorece a los armadores, o se puede caer o se genera un conflicto, y estamos hasta el forro con los conflictos en Colombia, pero la concertación es lo primero que nos toca hacer.

Aquí, de aquí es de donde deben salir todos a trabajar, ponernos de acuerdo qué es lo que hay que mejorar: Uno, no echarle la culpa a la autoridad, que en medio de la imperfección hace lo que se puede, y no es la que hace la política. Ojo, esta mañana hablamos de la PNOEC, no la hicimos nosotros, nosotros tenemos un pedacito, un porcentaje chiquitico, participamos, sí, pero la hicieron el Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente, de Trabajo, Planeación Nacional, Cancillería, todos los ministerios participaron en esa política, ¿la conocen? Seguramente la respuesta es no, ahí están resueltas muchas de las cosas que hay que hacer, grueso, en línea gruesa, equilibrada, para que el desarrollo de este sector complejo vaya equilibrado hacia adelante.

Lista blanca: Escuché aquí lista blanca. Déjenme decirles que Panamá se gastó cinco años, si no fue más, y más de un billón de dólares para que pasara de listas negras a la lista blanca. Colombia ya está en la lista blanca y no le hemos pedido ni un peso a nadie, lo hicimos con trabajo de los oficiales y de la gente que está en Europa y en el exterior. La vuelta con la EMSA, European Maritime Safety Agency, se hizo, eso lo manejaba un portugués, que además hablaba muy bien español, y decía: “Ustedes no necesitan, ustedes tienen una organización muy seria, muy buena; entrenan muy bien, ustedes tienen una escuela naval, tienen un Sena. No necesitan esa certificación, pero con mucho gusto vamos”, pero se fue enredando, se fueron cambiando las cosas. Estoy de acuerdo con Javier, a veces la discontinuidad no permite cerrar ciclos, pero esa certificación no nos la tiene que dar nadie, eso es un tema nuestro, somos autónomos en dar esos títulos STCW. La clave, y no nos digamos mentiras, en muchos casos es el idioma, el idioma; el mundo necesita marinos bilingües y bien calificados con STCW, de una autoridad, de una entidad legítima, y Colombia, así queramos volverla Filipinas o Panamá, la bandera de Colombia, excepto por el problema del narcotráfico, tiene un nombre extraordinario, es respetada como lógica de exigencia. Tal vez en burocrática, sí, tal vez los trámites, que son de un mes, puedan hacerse en tres días automatizados, sí, pero es seria, no puede ser juzgada como registro de que simplemente pague y hágale, no, y eso hay que explotarlo y entenderlo de otra manera.

¿Cuál es el negocio que se quiere? Hay países que tienen negocios... “sorgo, no, es que ellos sí siembran sorgo”; ok, ¿y entonces vamos a sembrar sorgo? El negocio de Panamá es ese, ¿ese es el que quiere Colombia?, ¿ha sido medido en números?, ¿le conviene a Colombia? O más bien, hay que terminar el ciclo de que sea nuestra STCW, nuestros títulos STCW reconocidos, no avalados, sino reconocidos, o sea, no es que nos vengán a auditar, sino que vienen y miran y, sí, nos facilita, es como si fuera un TLC,

pero no para comercio, sino para títulos; eso es lo que se hace realmente con ellos, y ya estaba hecha la tarea, luego el tema es más fácil de lo que uno se imagina.

Escuché con un agrado tremendo, me excusan, no recuerdo quién, creo que fue al Viceministro, “potencia media oceánica”, alguien lo dijo esta tarde o esta mañana, o un Senador, “potencia media oceánica”, ¿qué significa eso? Los grandes hacen lo que quieren; los pequeñitos hacen lo que pueden; los que estamos en la mitad, en esa potencia media, estamos tratando de hacer lo de los grandes y evitando lo de los pequeños, estamos en la pelea de la adolescencia; nuestro país es un país adolescente. Si ustedes comparan, hagan el ejercicio, léanse, hemos producido algunos documentos alrededor de eso, no hechos por nosotros, historiadores pagos para que digan la verdad, para que digan libremente lo que quieran, tesis de grados. Aquí hay españoles –por acento, supongo que aquí hay un par de españoles, no voy a hablar mal de España ni de la colonia o sí, un poco, también vi por aquí a Javier Yudes, también español–, nuestra colonia, y ahí hay que entender de dónde venimos, trataron diferente al cónsul que a los del arco norte; vayan a cualquier capitanía de Argentina o de Chile o parte por el sur de Brasil, absolutamente rigurosos con los papeles, hay conocimientos de embarques desde 1700, todo organizado; aquí nos trataron como puertos de esclavos, sin ninguna rigurosidad documental, crecimos distintos; por eso es que esas autoridades marítimas del Cono Sur son tan estructuradas y organizadas.

Nosotros somos jóvenes, no hay aquí documentos de la colonia española, ni siquiera de hace un siglo, somos muy nuevos en esto. Pues lo que toca que hacer es aprender de los grandes, acercarnos rápido a eso y dejar de hacer las prácticas de los que apenas están empezando, pero en ese trabajo de adolescencia se necesita tiempo y se necesita rigor, se necesita disciplina para trabajar, se necesita trabajar en equipo; no hay otra manera, no la hay, créanme, no la hay, y es que esta es la no sé cuántas, en foros, siempre es lo mismo, ¿dónde están las propuestas? Cuando se nos ocurre algo, nosotros a las carreras, porque somos medio organizados, comenzamos a hacernos el estudio, hay cosas buenas y se han implantado, otras no, pero no podemos seguir con la quejadera a partir de ninguna propuesta concreta, con números, con cifras. ¿Cuánto cuesta en un momento como el que está Colombia arrancar de cero e improvisar? ¿Quién suelta lo que ya existe, que mal que bien funciona, que mal que bien hay una seguridad reconocida?

Gracias, Javier, también por reconocer el trabajo de la Marina en el Pacífico; en seguridad, por lo menos, los cuidan; nos vamos detrás de ustedes para que no los atraquen, cada vez hay menos atracos; cuando aflojamos, los atracan; es una tarea diaria que haya salud en el comercio del Pacífico. Toda la razón la tienen ustedes, allá no hay carreteras, lo que hay que incentivar es los puertos de cabotaje, los embarcaderos, y el Gobierno lo está haciendo,

y los buques. Hasta donde sé, hubo unas preguntas, porque las leía, de Asociación Bancaria, y les preguntaron cómo son los créditos blandos para la gente del Pacífico; creo que la respuesta tiene que ser no hay porque por ley no se presta a buques de madera, tienen que ser buques de acero para que les presten. Pues estamos listos para diseñarles gratis y comenzar a hacer un programa de gobierno para que tengan buques de acero. Yo sé cómo funciona allá, la gente va al lado de las gallinas, al lado de los cilindros de gas; deberíamos poder diseñar un buque muy simple, mi capitán Castañeda, Cotecmar, Astivik, un buque que el Gobierno regale en un programa sencillo donde la gente vaya cómoda, con dignidad en su transporte, donde la carga vaya cómoda, donde el combustible esté bien organizado, y eso no va a valer mucho, y estoy seguro que en una lógica de desarrollo se pueden comprar esos barcos en un programa, y los construimos entre todos, inclusive se puede construir en el Pacífico motores económicos, hay que hacerlo. Yo sé que así funciona allá, luego hay muchas cosas en las que coincido, en otras no, porque claramente hay desinformación, pero no vamos a entrar en ese debate.

En el tema jurídico, sí, se fue mi Coronel, yo fui Capitán de Puerto y fui juez y parte, me entregaron buque encallado un 24 de diciembre en Panamá, cerrado el puerto de Cartagena y Barranquilla; luego Capitán de Fragata, me llama todo el mundo, hasta el Presidente Uribe. Cuando a uno lo llama un Presidente y dos Ministros y el alcalde le llega a la oficina, sí, no había normas y el buque estaba ahí encallado, y los de la “Titan Maritime” lo querían romper en dos por un contrato hecho con fórmula Lloyd’s, *no cure, no pay*, pero no lo hicieron así, sino que lo hicieron fue a destajo, entonces al final de que completaron, ya estaba ganada toda la plata, dijeron “partámoslo en dos, que el buque queda partido en la mitad del canal, nos vamos, sacamos los remolcadores, esos gigantes afuera 5 millas, y esperemos que el Gobierno nos llame y hacemos otro contrato”.

Doctor Hincapié, ¿se acuerda de esa historia? Y a mí me tocó ser juez y parte, y hace tiempo vengo escuchando que Colombia tiene que tener un tribunal superior marítimo; los curas lo tienen, los militares lo tenemos, está fregada la justicia penal militar, pero hay que salvarla. Por supuesto, en un tema tan técnico como este necesita tener un tribunal, un grupo de personas especializadas para que hagan estos juicios. La investigación no significa ser juez y parte porque la Fiscalía tiene su CTI que investiga y la misma Fiscalía castiga; se puede hacer, pero hay que hacerlo con tecnología, hay que hacerlo con procedimientos, están escritos en la OMI. Para eso un guardacosta y los guardacostas en el mundo entero son los que saben hacer eso, tomar muestras de combustible, saber cuál fue el que la embarró, dónde estuvo mal la maniobra, y le entregan eso: “Castigue, sancione y corrija”. Está fácil, pero se necesita un tribunal superior y ya vengo oyendo esto hace diez años o más, ¿dónde está la propuesta?

Pasemos al siguiente nivel y es sentarse realmente a hacer mesas de trabajo y a trabajar, y a producir documentos, que se puedan volver iba a decir “positivo”, pero entonces me malinterpretan, realidades del Ejecutivo con leyes, pero, insisto, concertadas. Cualquier cosa que se haga por medio de imposición en un gremio tan pequeño, donde todos nos conocemos, ya ustedes pudieron ver, Senadores, aquí prácticamente todos son o somos marineros porque somos básicamente o de tradición o de escuela, es una familia pequeña, unos salen bravos, otros no, pero eso es lo mismo y todos nos queremos al final, y todos nos conocemos; eso hay que explotarlo, hay que explotarlo, hay que entender esa diferencia de conceptos porque la misma organización lo permite y eso es muy bueno, pero hagámoslo, escribámoslo, esa es una de las cosas que hay que resolver.

Les decía que estaba feliz porque había escuchado la “potencia meda oceánica” y eso coincide plenamente con un documento que será ofrecido a todos ustedes para leerlo, para mejorarlo, y seguramente una versión 2, y es una marina integral para una Colombia bioceánica y plurifluvial, y eso significa es que no es lo mismo tener un solo mar, como lo tiene Perú y Chile, a tener dos mares al lado, siempre hablamos de lo mismo, no, que la posición estratégica, y está bien, ya está escrito algo, para arrancar con algo, de donde uno se pueda pegar con elementos, hablar un mismo idioma y avanzar todos, y a la siguiente construcción del siguiente documento, seguramente sea de todos; y plurifluvial, no es solamente el río Magdalena, lo que ocurre en el Orinoco, lo que ocurre en el Bitá, en el Mira, lo que ocurre en todos estos ríos fronterizos, en el oriente y en el sur, en la Amazonas, en el Putumayo.

Si nos quejamos de cómo está el Magdalena, no se imaginan los problemas que tenemos como Marina en el resto de los ríos, y es por los ríos por donde se mueve todo, lo bueno y lo malo; allá sí hay que menos carreteras, como en el Pacífico, Javier, Putumayo, todo el río, Amazonas ni hablar, ya hasta el puerto del Amazonas está en seco porque se pegó una isla del Perú, aquí donde estamos nosotros, y aquí necesitamos ingenieros hidráulicos y necesitamos universidades que nos ayuden con proyectos para ver cómo se recupera ese puerto de Letícia. Luego todo lo que hay, si algo está más o menos, pese a tantas dificultades que hoy le oigo a mi Capitán Lequerica, yo le leo todas las cosas que escribe y que nos regaña, y me alegra mucho; pero si el río Magdalena tiene problemas, no se imaginan lo que está el resto del país, luego vale la pena trabajar también por los ríos, es esa otra Colombia profunda, que escuchamos esta mañana aquí, y que creo y estoy convencido de que también es parte de desarrollo del país. Marinas deportivas, Diana, no, tú, Diana, no, sino la otra Diana, María Camila, perdón, me excusas, válido todo lo que tú dijiste ahí, válido, ¿eso está escrito desde el año dos mil dos? No, Conpes 3110 del 2001, el primer Conpes escrito sobre el turismo náutico era un triángulo en el que no se incorporaba Barranquilla, era Cartagena, Santa

Marta, Panamá, e iban a hacer una ruta náutica; la marina estuvo ahí construyendo y desde esa época sirvió para empezar a desarrollar el cuerpo de guardacostas.

Los navegantes, tú lo sabes tanto como yo o como todos aquí, van a dos sitios, a donde los atiendan bien y a donde estén seguros; que estén seguros es problema nuestro; que lo atiendan bien es problema de ustedes y del turismo de Cartagena. Desde el Conpes 3110 están escritas en el país y lamenté la ausencia del doctor Toro, que hoy día es el encargado de las regiones, creo, de Federación de Municipios; él creo que era del Ministerio de Desarrollo y ayudó a construir también ese Conpes donde está la estructura de lo que hay que hacer con el desarrollo náutico, y sí, es una fortuna lo que tenemos en Colombia, pero hay que dar el siguiente paso. Se han hecho esfuerzos enormes vía CCO, vía antiguo Vicepresidente, hay cosas, pero falta, como decimos en San Gil, en mi pueblo, “falta pelo pa’l moño”, un poquitico falta para poder destrabar todo eso. No sé si todo se extrae por vía de ley, pero hay cosas muy avanzadas en muchos temas que toca dar el salto. Iba a hablar de Cormagdalena, pero mejor me quedo callado, porque es un tema grueso, como para sentarnos un día entero en este mismo escenario y apoyar pues y ver cuál es la solución.

Yo también encuentro a Cormagdalena creado por Constitución, y hay cosas que vale la pena ayudar también a Cormagdalena en muchos temas, y no solamente entenderla, es muy difícil con tantas alcaldías y con tantos municipios y con tantas cosas, pero yo pienso que Cormagdalena es absolutamente importante no solamente para el río, sino para toda la cuenca y todo el ámbito ambiental, pero no quiero hacer más comentarios alrededor de eso.

He tomado nota de lo del tema de la policía antinarcoóticos. No sabía, doctor Muñoz, que sabemos que hay problemas porque pues revisar los contenedores, pero sabíamos también que ya se había implantado un método electrónico, digámoslo así, donde todo pasaba de automático porque sabemos que hay demora. Eso es un karma para nosotros, ojalá no existiera, pero es un karma, porque ¿cómo se resuelve? Si no inspeccionamos, es un problema y si inspeccionamos también. De pronto aumentando la cantidad de equipo electrónico, de pronto aumentando los convenios bases, hay un montón de cosas, pero vale la pena, todos los precintados, ya la mafia se inventó cómo multiplicar los precintos, que se supone que eso ya viene, que lo que está ahí viene limpio; no, los cambian en el camino de la finca, eso es, ellos no tienen límites para el dinero. Lamentamos eso, lo llevo ahí, se lo comentaré al señor Ministro de Defensa, a la Policía, a ver si hay alguna manera de hacer esto más rápido porque al final todos estamos obligados con el FAL, que es un convenio también internacional de facilitación, que les toca a todas las entidades del mundo; digamos, también avancemos con esto.

Lamentablemente no escuché a Manolo del Dago porque en ese momento estaba hablando para ver si me podía quedar más tarde aquí, para poder

escuchar todo lo demás, pero agradezco mucho su participación. Sabemos que hay que escuchar a los pioneros; lo que tenemos hoy día es lo que ustedes construyeron para el país. Más adelante ojalá pudiera yo tener acceso a toda la información que usted dio. También al Capitán Romero y al Capitán Jiménez, alcancé a leer el punto 20, llegué como en el 18. ¿Dónde está el Capitán Romero?, ¿se fue? No, no el señor Almirante, sino ¿Álvaro? Álvaro, me pareció que había cosas ahí interesantes, lamentablemente no alcancé a incorporarlas todas. Lo de las dragas, lo del dragado, creo que es cuestión de avanzar. Pienso que no es solamente Barranquilla, sino Buenaventura, Tumaco. Tumaco, para que sea más competitivo, quisiéramos aumentarle la profundidad de manera permanente. Todo esto, lo que hay por construir, yo quisiera insistir en que no confundamos la política con la autoridad: La autoridad no hace la política. Las normas que la Policía de Tránsito en la carretera exige y que uno se pone bravo no se las inventa la Policía, son normas superiores que hacen los ministerios, que son los que hacen la política del país; nosotros la ejecutamos. Creo que me estoy alargando; yo, si me permiten, señores Senadores, hacer algo, felicitaciones; me ha tocado generalmente a la Comisión Segunda, y tener a tantas personas reunidas, que estén ustedes tan juiciosos trabajando, estoy seguro que nos da alegría a todos los colombianos tener una comisión tan interesada por un tema tan importante, tan lleno de problemas, tan lleno de dificultades, pero como estoy aquí, firmes, arriba y abajo, cada uno con sus problemas, con sus deseos, con sus necesidades de cambio; eso se llama construcción de país, y de la mano del Legislativo, en muy poco tiempo, estoy seguro, que haciendo concertación, que escuchando con respeto las diferencias de opinión de los demás, que tomando nota y ver, no contradiciendo sistemáticamente, sino, sí, puede que tenga razón, aquí hay una parte que tienen razón, en la otra no, busquemos cómo resolverla; eso es construir y eso suma. El que suma no se equivoca; uno se equivoca es dividiendo, fracturando, debilitando, pero sumando uno nunca se equivoca.

La autoridad tiene una tarea, pero en la Armada ahora tenemos una organización que se preocupa, que le hace seguimiento y que no compite con la autoridad, que es una nueva Jefatura de Intereses Marítimos y Asuntos Internacionales; actualmente está el señor Almirante Juan Soltau, que nos acompaña, quien tiene experiencia con la CCO; también le tocó torear con el señor Almirante Romero, con todos, y él, digamos, ya tiene instrucciones de sentarse con prioridad para escuchar, para ir a las reuniones, para armar equipos de trabajo, para ver cómo más podemos ayudar, recibir unas propuesta concretas y estudiarlas, criticarlas, aceptarlas. Usar el sector Defensa si se necesita, sumar al de Transporte, al de Trabajo para producir leyes que cambien, pero no sigamos todo el tiempo con los mismos, años y años, diciendo lo mismo, vayamos a las propuestas. Me excusa, yo lo que no entendí fue lo de la responsabilidad civil de los pilotos, cuando la Dra. Daisy, demasiado, eso es para abogados, pero creo

que ahí hay muchas cosas interesantes que tienen que ver, y sé que los pilotos lo entienden mejor que los abogados, pero ¿aquí se puede? No lo sé, pero entendamos también el servicio de pilotaje como algo de extraordinaria importancia para el país, es la más básica de las variables de la seguridad del buque, en puerto particularmente, el practicaaje. Realmente el pilotaje es otra cosa, pero aquí es confundido, ¿o aquí lo hacemos igual? Es muy importante y sé que la ley hay que cambiarla de todo y hay que hacer modificaciones, pero siempre reconocemos nosotros en los pilotos, en los prácticos, una... absolutamente importante en la cadena de transporte y en la cadena de la seguridad, en términos de la seguridad náutica, digámoslo así.

Yo les agradezco muchísimo; de verdad, ha sido muy útil para nosotros, recibimos con mucha humildad todas las críticas que nos hacen, la franqueza de Javier Torres. Pudiéramos tener acuerdos en unas cosas, en otras no, pero de pronto sentándose a explicar cómo es que realmente funciona, y ver que unas cosas de las que nos dicen, no tenemos nada que ver, no se parece a lo que hacemos, en otras sí, y con gusto daríamos lo que haya que hacer para mejorar, pero por encima de todo, el comercio que ustedes hacen y que hacen todos ustedes aquí si no es un comercio seguro, no es viable, y esa es nuestra tarea como Armada. La seguridad es parte de del negocio para que ustedes ganen dinero, y estamos en un problema en Colombia, y en este momento está todo eso que ustedes saben que está pasando, las disidencias y el ELN, el Clan del Golfo, y ahora hay piratería en el Caribe, y los temas ambientales que generan riesgos a los buques; esa es nuestra tarea principal, pero en un país como el nuestro, en Latinoamérica, los modelos están funcionando de esa manera; es posible que en algunas décadas tengamos modelos como en Europa o como en Australia o como en otras... es válido y todo es válido, estamos listos, pero propuestas concretas, y lo que haya que hacer para mejorar, lo hacemos, y reconocer también con gratitud el interés, el interés que hay para esto y si se pudiera llamar como un inicio de transformación de la mano de una célula legislativa tan importante como esta, y que cuenten con nosotros incondicionalmente. Yo les agradezco mucho.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

A ver, las réplicas las dejamos para allá, para ese comité que vamos a crear. Aquí yo pienso que hemos sido lo suficientemente demócratas, ha hablado todo el mundo y se le ha dado más del tiempo que le dan a cualquier persona en cualquier comisión, e inclusive en la Plenaria del Senado. Estamos aquí desde las nueve de la mañana y aquí van a ser las siete de la noche. Con una hora de descanso, yo que fui militar, de las nueve a las dieciocho son nueve horas, menos una, llevamos ocho horas aquí sesionando, nueve, ocho horas. A ver, mis agradecimientos a todas las personas que nos acompañaron, a los gremios, a los medios, a las autoridades militares, a mis compañeros del Senado de la República, de la Comisión Sexta,

en fin, a cada una de esas personas que hoy demostró aquí con su presencia que le interesa el tema que nos convocó a esta reunión. Yo quiero decirle al almirante Durán que de ninguna manera nosotros lo trajimos acá esposado, nosotros le mandamos un oficio, que por aquello de lo que es la regulación o de aquello que es la disposición o de aquello que es el protocolo legislativo se le dice "cítese", de ninguna manera se le dijo "sírvese comparecer ante esta comisión", que son dos cosas diferentes; no, no, no, no, es diametralmente opuesto "cítese" a "sírvese comparecer", entonces de ninguna manera, nuestro respeto siempre hacia nuestras fuerzas militares y armadas. Los que no han transitado por la institución castrense es el que desconocen o no saben cuál es la diferencia: Las fuerzas militares son la Armada Nacional, la Fuerza Aérea Colombiana y el Ejército, esas son las Fuerzas Militares; cuando se habla de fuerzas armadas se incluye a la Policía Nacional.

Siguiendo con los temas que tengo aquí, que son pocos, yo voy a hablar el 10% del tiempo que habló el Almirante. Cuando llegó la Ministra, le toqué el tema de lo que tiene que ver con el dragado en el caso particular del puerto de Barranquilla, que es el que más sufre con esa situación; le decía yo a la Ministra que a mí me parece insólito que dinero de las contraprestaciones se destinen a obras como el túnel de La Línea, ¿qué tiene que ver el túnel de La Línea con unas contraprestaciones que pagan las empresas portuarias? Absolutamente nada, de pronto en un giro idiomático o en una habilidad o en una leguleyada, dicen que es que el túnel de pronto es importante para que los productos lleguen al puerto; eso no, la verdad, que no da a lugar, y le decía yo a la Ministra, que es sencillo, sumamente sencillo resolver ese problema del dragado en los diferentes puertos, muy sencillo: Si nosotros hacemos un modelo financiero y establecemos cuánto es la contraprestación que se paga en cada ciudad, en el caso de Barranquilla, desconozco la cifra, ya pedí la información, para que me brindaran esa información, si un porcentaje de esa contraprestación se destina a la compra de una draga, nosotros podríamos tener en Barranquilla, a través de unas asociaciones que se encarguen de ese tema, una draga sirviéndole al puerto de Barranquilla 24 horas, e inclusive podría prestar servicios a otros puertos, y con esos resolveríamos un problema de carácter nacional; es uno de los temas que inclusive manifesté yo durante mi campaña proselitista, para llegar al Senado de la República. Y manifesté mi deseo de constituir un comité para que esta reunión, que de verdad me parece una reunión muy importante, donde hubo unos actores importantes, personas conocedoras del tema que nos convocó a esta reunión, vale la pena que se levante un acta o que se elabore un documento, pero para que ello quede bien y para que se logre el objetivo, debemos constituir un comité, que yo me estoy atreviendo aquí, de manera unilateral, sin someterlo a votación y aparte un poco de la democracia, creo que ese comité debe integrarlo el doctor, el Capitán Enrique Lequerica; le pediría a don Manolo del Dago, por lo que representa para el gremio y para esta industria, que en el evento en que él no pueda estar presente

que delegue a alguna persona para que haga parte de ese comité y para que elaboren ese documento que nosotros necesitamos para mandarle al Ejecutivo, porque ¿qué es lo que se quiere? Se quiere un documento completo que nos permita a nosotros presentarle al Ejecutivo unos proyectos de ley para consensuarlos con ellos y sacarlo adelante para beneficio de la industria.

Entonces Diana Osorio, que fue la coordinadora del evento, y el Vicealmirante Mario Rodríguez para que por favor se pongan en contacto con esas tres personas, que están aquí, y me hagan el favor y lo coordinen, ¿por qué?, ¿por qué quiero eso, Vicealmirante? Porque es que aquí hay dos escenarios, hay un escenario que es la normatividad que tiene que ver con la seguridad nacional, que es del resorte de la Armada Nacional; por consiguiente, en cabeza de usted, en este caso, para que en ese documento todo lo que tenga que ver con el tema de seguridad nacional, dada su presencia y su coordinación, esté blindado; y por otro lado, todo lo que tiene que ver con la actividad industrial, comercial y empresarial que se plasme en ese documento con lo que nosotros le tenemos que presentar al Gobierno en lo que hace referencia a exenciones, en lo que hace referencia al apoyo de la industria, en lo que hace referencia a todo lo que tiene que ver con formular unos proyectos de ley que redunden en beneficio de la industria.

Hablaba el Almirante, y este es un tema que no viene al caso, pero quiero que lo sepa, cuando hablaba de la justicia penal militar, precisamente ayer en una reunión de la bancada de Cambio Radical le propuse a la bancada que lideráramos un proceso para la creación de una sala especial para el juzgamiento de militares, porque pienso que los integrantes de las fuerzas militares en la JEP no pueden ir a la misma sala donde van las personas a las que ellos combatieron. Además, porque durante todo el desarrollo y durante todo el trámite de los nombramientos de esos magistrados, no los conozco, pero los comentarios eran que de que eran algunas personas con algún sesgo ideológico, entonces lo que se trata es de brindarles garantías con esa iniciativa a todos los militares que se quieran acoger a esa justicia especial para la paz. No siendo más, yo le doy el uso de la palabra al honorable Senador Citante, Iván Agudelo, que él dice que sólo se va a demorar hora y media. Muchas gracias.

El honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Bueno, se llegó la hora, como el día de ayer, cuando nos desplazamos hacia esta gran ciudad, que representa finalmente no solamente a Colombia, sino a la Humanidad. Nuestra gran riqueza, como inicié hoy el saludo, y uno a veces se pregunta qué tal que no tuviéramos los dos mares, y tenemos dos mares; alguna vez me decía un amigo del Max Planck de Alemania que cómo le regalábamos medio mar, que teníamos dos mares y que no nos habíamos dado cuenta. Llegó el momento, yo entiendo que aquí pueda haber personas que tengan algunos escepticismos porque les han dicho mentiras, porque no les han cumplido, porque los han llenado de falsas

expectativas, entonces yo les decía molestando, yo era muy chiquito y yo no puedo decir mentiras, y aquí les cumplí, y a Óscar, Diana, ustedes tienen la virtud de multiplicar: Iniciaron con un senador, hoy ya nueve, y tengan la plena seguridad que en Buenaventura el Presidente, el doctor Zabaraín, ahorita me dijo que iba a tratar de que antes de, señor Almirante, para que nos ayude con el tema, para que antes de terminar septiembre, él por respeto no lo dijo, pero él lo dijo, me lo dijo, que antes de terminar septiembre íbamos a sesionar a Buenaventura; allá estaremos porque fue un pedido que además usted hizo, ayer nos lo hizo, y le toca hacerle a usted un gran reconocimiento.

Usted muchas veces, ¿sabe qué le pasó a usted hoy? Lo que nos pasa a los Congresistas, que cuando nos ven con el celular, creen que estamos chateando quién sabe con quién, y hoy usted de manera respetuosa escuchó a todo el mundo y lo que estaba haciendo ahí era tomando atenta nota de todos, y uno a uno se refirió; usted es un hombre respetuoso. Y claro que podemos tener diferencias, ¿quién dijo que no?, ¿quién dijo que no? Y esa es mi invitación siempre, a construir desde la diferencia y avanzar desde la identidad, pero estoy seguro que cada uno de ustedes tiene una partecita de respuesta a lo que hoy Colombia está necesitando, y esa sumatoria nos da lo que necesitamos. Y ustedes me permiten decir de alguna manera, señor Almirante, que cada espectador con su boleta, pero a usted le toca atender a todo el estadio, y cada uno tiene su dolor, y a usted le toca interpretar el dolor de todos, tiene gente sumamente preparada, de verdad que los felicito porque uno ahí se siente muy orgulloso, muy orgulloso, y yo lo digo por toda Colombia, a donde voy yo sí lo digo, lo que ustedes han venido haciendo con tecnología colombiana propia. ¿Que si es del Estado o no es del Estado? Yo creo que debemos buscar es puntos de encuentro, puntos de encuentro donde podamos favorecernos. Las últimas personas que hablaron, del Pacífico, el primero en decir que hablarán fue el Almirante, él fue el primero que dijo que hablen porque son personas que aportan demasiado, siempre quiso que todas las personas hablaran; y él también nos lo decía desde ayer la posibilidad de que esos buques puedan prestarle ese servicio a todo el Pacífico, lo mismo que usted dijo hoy; usted es un hombre coherente y de verdad que le tengo que hacer ese reconocimiento. Lo que veo hoy es que tenemos unas grandes oportunidades y grandes retos: Tenemos que estar en el contexto de competitividad con el mundo actual; yo sigo mucho a Andrés Oppenheimer, el libro anterior de Andrés Oppenheimer era *Crear o morir*, es una verdadera sentencia de muerte en la sociedad de economía y era del conocimiento: En los países que decidieron superar las diferencias, lo hicieron de la mano de las ciencias, la tecnología, la innovación, la disciplina, la educación, pero ante todo, el amor propio, y eso es lo que nos une hoy acá, por eso estamos acá, por ese amor propio. Pero el último libro de Andrés Oppenheimer es *Sálvese quien pueda* y es una realidad en el mundo actual; por eso, el doctor Enrique Lequerica, aquí hay muchas personas que saben demasiado y

los necesitamos, con ese análisis comparado, no es copie y pegue, pero sí no quiero, cómo se los decía en esa primera reunión, no quiero mares del frente, no quiero hijos del frente, no quiero calles del frente, nosotros tenemos que ser competitivos, y si hay que traer unas normas, las copiamos, a las buenas, y tenemos que abrir de este país al mundo entero. Por eso cuenten con esta curul y ya hoy con nueve más, para que en Buenaventura, señor Presidente, esta vez sí nos acompañe la Comisión Sexta de Cámara; tenemos el recurso, entonces aprovechémoslo.

El tema del dragado, nos podemos poner de acuerdo; unos dicen que en diez meses, otros, cada uno tiene su teoría, pero si nos ponemos de acuerdo, seguramente lo podemos hacer, y desde lo privado y lo público lo podemos hacer. Yo creo que aquí no tenemos diferencias, solamente, como le decía, cada uno con su boleta y usted atiende a todos los espectadores del estadio. A la Comisión Sexta, de verdad, agradecerles y gracias, de verdad, porque ya no es un tema mío, y nunca me ha gustado privatizar las ganancias, me gusta es socializarlas, y más bien privatizo las pérdidas. Si esto nos hubiera salido mal, yo era el primero en decir “salió mal”, pero esto les salió bien a todos ustedes, Diana, Oscar, a todos ustedes, Almirante, a toda la fuerza, a todos ustedes, Presidente, a todos los Senadores, a cada uno de ustedes, a todos nos salió muy bien, y por eso no podemos perder esta gran oportunidad. Hoy vinieron grandes expresiones del Estado, y eso es lo que necesitamos, todos a una, y entiendo, sí, quizás estaban en el lugar equivocado, pero tienen toda la voluntad, como yo. Yo de esto no sé, y se los dije desde el principio, cuando me invitaron a esa reunión, que yo también podría decir que era una encerrona; no, no fue una encerrona, fue una invitación cordial, pero yo les dije ustedes tienen la actitud, yo tengo la actitud, aquí hay nueve Senadores, toda la Comisión, que tenemos la actitud y toda la voluntad política aquí está expresada y se ha demostrado que sí se puede.

En Buenaventura estaremos; al Presidente le agradezco mucho que él mismo, por su propia iniciativa, quiere crear esa subcomisión, y claro, todos tienen que ser asesores, es que todos tienen que aportar, todos tiene que aportar, invitados a aportarle a esto porque necesitamos realmente proteger nuestra bandera porque pues los grandes países en el mundo se desarrollaron fue en los puertos, en el mar; uno no entiende a veces por qué uno que quiere tanto a Antioquia, fueron a unos rincones allá los conquistadores, pero realmente teniendo dos mares era para que hubiéramos aprovechado más esto. Por eso tenemos que, no aprender, porque aquí hay gente que sabe mucho, pero sí iniciar a administrar nuestra

gran riqueza. Don Manolo, de verdad, qué honor tan grande, y desde que lo conocí, usted, cuando dice que con unos pocos barcos, aquí los que lo conocen, y ya que lo conozco, que no son unos pocos, porque usted fue esa competencia de la flota, pero usted les dio la oportunidad a muchos, y qué bueno que aquí le hacían el reconocimiento quienes trabajaron con usted. Usted les dio la oportunidad a muchos y transportó y defendió la bandera de Colombia; usted le aportó demasiado a este país, y recuerdo en esa primera intervención que tuvo hace dos, tres meses, que usted quisiera estar vivo para empezar a ver el resurgir, y yo aspiro, mi señor Manolo, con todo el respeto y admiración que se merece, que todos a una podamos darle a usted ese honor de ver el resurgir, como el ave Fénix, a estos mares, que usted siempre creyó en ellos.

A todos, a todos, a todas, a todas, muchas, muchas gracias y nos vemos en Buenaventura. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Señor Secretario, ¿qué otro punto en el Orden del Día?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Agotado el Orden del Día.

Agotado el Orden del Día y siendo seis y cuarenta minutos de la tarde (6:40 p. m.), el señor Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara, levanta la sesión y la convoca para el día martes 28 de agosto a las 9:00 a. m.

