



APL LIBERTY

TRANSPORTE

Por: Néstor Restrepo Rodríguez

COMENTARIOS AL NUEVO REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN DE LOS PUERTOS MARÍTIMOS. Resolución Ministerio de Transporte No. 0000850 de Abril 6 de 2017.

ANTECEDENTES. Como el amable lector recordará, con la expedición de la Ley 1ª de 1991 que dio fin al modelo de puertos públicos estatales imperante en el país, fue necesario expedir para los nuevos entes portuarios administradores de los puertos, las sociedades portuarias, el correspondiente reglamento de condiciones técnicas de operación, por lo cual en 1997 se expidió por la Superintendencia General de Puertos de la época la Resolución 0071 de febrero 11, la que podríamos llamar primera versión de esta reglamentación, hace ya 20 años.- Posteriormente, en 2013 y con la Resolución 2734, se implementaron nuevas disposiciones en estas materias, hace ya 4 años.- Es por eso que en abril 6 de 2017, el Ministerio de Transporte expidió en forma oportuna y conveniente este reglamento con el propósito de ajustar y adecuar las operaciones portuarias a los nuevos hechos técnicos, operativos, tecnológicos y legales imperantes en el mundo portuario y marítimo, derogando los anteriores. Empieza a regir a partir de abril 6 de 2017.

IMPORTANCIA DEL TEMA. Empecemos por aceptar que se trata de un asunto eminentemente técnico, y es que no puede ser de otra manera, dada la extraordinaria complejidad que reviste la actividad portuario-marítima con todas sus arandelas igualmente complejas.- Pero una primera y tal vez trascendental razón para advertir sobre la importancia de este Reglamento es que, ante la escasez de legislación, jurisprudencia y doctrina en Colombia al respecto, esta Resolución se convierte en fuente obligada de legislación sobre la materia, razón por la cual se tiene que estudiar, entender, interpretar y aplicar con carácter imperativo por todos los usuarios y prestatarios de los servicios portuarios, como también por las autoridades competentes y por supuesto por los operadores judiciales para los efectos correspondientes.- Una segunda razón de su importancia, claramente no menos trascendente, es que esta reglamentación tiene a su cargo promover, garantizar y monitorear la seguridad y la eficiencia portuarias, argumentos más que poderosos para aplicarse de inmediato a su estudio, comprensión y aplicación.

NOVEDADES PRELIMINARES. De una primera lectura y análisis, y con el fin de ilustrar al lector en algunos de los cambios que se introducen a la actividad portuario-marítima, queremos resaltar los siguientes aspectos con algunos breves comentarios, dejando para más adelante, y una vez se expidan los protocolos y reglamentaciones auxiliares, un análisis más global del tema, todo ello como una ayuda a los interesados en este asunto, advirtiendo que tanto prestatarios del servicio (sociedades portuarias y operadores portuarios), como usuarios del mismo (importadores-exportadores) tendrán que tomar las previsiones a que haya lugar.

1. AUTORIDAD COMPETENTE PARA SU EXPEDICIÓN. Sea lo primero resaltar que la antigua Superintendencia General de Puertos creada por la Ley 1ª de 1991, tenía entre sus funciones la de expedir esta reglamentación, la cual conservó hasta su conversión a Superintendencia de Puertos y Transporte en 2000 con el Decreto 101, pues con el Decreto 2741 de 2001 se trasladaron al Ministerio de Transporte casi todas las competencias portuarias, con excepción de la función de inspección, vigilancia y control que son la esencia de las superintendencias.- Es así como en 2011 con el Decreto 087 se asignan precisas funciones al Mintransporte para que expida las regulaciones técnicas en los diferentes modos de transporte, incluido por supuesto el marítimo y fluvial, y toda vez que el puerto es un servicio conexo al transporte, es el ministerio quien se encarga de expedir entonces y por primera vez esta reglamentación.

2. OBJETO DE LA NORMA. Se impone esta reglamentación a los puertos marítimos, y a los fluviales con vocación marítima ubicados en los últimos 30 kilómetros del Río Magdalena.

3. SUJETOS OBLIGADOS. Se precisa que el ámbito de aplicación recae sobre los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso, establecidos no solo en la ley portuaria sino también en la ley fluvial.- Si bien no menciona a prestadores de servicios y usuarios de los mismos, en el texto de la norma se señalan estos casos.

Imagen: Seguro de transporte. Tomado de: <https://gruponuno.com/>



4. CAMBIO NOMENCLATURA. A partir de esta reglamentación, los sujetos obligados arriba mencionados empiezan a llamarse "Autorizados" para todos los efectos legales y prácticos a que haya lugar.- Se uniforma así este lenguaje con el resto de autorizados de los diferentes regímenes imperantes en el país.

5. NUEVA CLASIFICACIÓN DE CARGA. Se introduce un nuevo concepto de carga denominado "Carga objetable", calificación y tratamiento que se dará a aquella que al momento de arribo de la embarcación a destino muestre notorias condiciones físicas diferentes a las de su embarque en origen, razón por la cual no cumple con aspectos técnicos propios para el descargo, lo que además puede generar reclamaciones por riesgos en la navegación y en las operaciones en la cadena origen-destino.- La norma establece un protocolo especial para su tratamiento.

A este respecto los dueños de la carga deberán estar encima de estas operaciones para que no se vayan a llevar sorpresas desagradables con sus importaciones-exportaciones.

6. ESTABLECIMIENTO GUÍAS. Se consagra el concepto de "Protocolo" para implementar los procesos o procedimientos puntuales de cada operación portuaria y de cada prestación del servicio, razón por la cual a lo largo del reglamento se establecen 40 protocolos de obligatoria elaboración y ejecución a cargo de los autorizados respectivos.- Nos parece de la mayor importancia que cada protocolo sea elaborado hasta el mínimo nivel de detalle, de manera que el prestatario y el usuario tengan la suficiente claridad sobre las reglas del juego.

7. NUEVOS PROYECTOS PORTUARIOS. Se incorpora el concepto de "Proyectos HUB" para redefinir o precisar aquellas operaciones de un puerto principal o de redistribución de carga, al que arriban motonaves procedentes de lejano origen y cuyo objetivo es descargar en el puerto respectivo mercancías

que se reenviarán a destinos con rutas más cortas.- Se uniforma pues este lenguaje con el resto del mundo.

8. MEDIDAS SANITARIAS. Se adopta el "Reglamento Sanitario RSI-2005" acogido por Colombia en mayo de 2005, para su aplicación en los puertos y demás instalaciones portuarias, el cual versa sobre procedimientos para atención de emergencias en salud pública internacional, y la reacción frente a las mismas.- Medida por demás conveniente y oportuna.

9. OBLIGACIÓN AUTORIZADOS PRIVADOS. Se establece para estos autorizados y de manera expresa, la obligación de permitir la prestación del servicio de practicaje de conformidad con lo establecido por el reglamento expedido, en concordancia con las normas de Dimar a este respecto.

10. NORMATIVIDAD INTERNACIONAL Y NACIONAL CONCURRENTES. Se precisa para todos los autorizados y los prestadores de servicios la obligatoriedad de cumplir con los tratados, convenios y acuerdos internacionales ratificados por Colombia, como también la normatividad vigente en materia marítima, portuaria y ambiental en el ejercicio de sus actividades.- Se recaba pues a todo el mundo en el puerto que se debe sujetar a un riguroso régimen legal que por supuesto está obligado a conocer.

11. ABSTENCIÓN DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS A NAVES, CARGAS Y OPERADORES PORTUARIOS. Se consagra facultad expresa a los autorizados para abstenerse de prestar el servicio a operadores, importadores/exportadores, o navieras, si sus documentos de solicitud del servicio no están completos, o debidamente diligenciados, o su información es inconsistente, y se precisa que la fecha y hora de recibo definitivo de los mismos es aquella en la que el autorizado los acepta a satisfacción.- Comentario especial merece esta norma, que indudablemente apunta a ponerle orden y seriedad al tema do-



Imagen: Puerto de Cartagena. Tomado de: <https://www.puertocartagena.com>

cumental y al derecho subsiguiente a solicitar y obtener la prestación del servicio respectivo.- Si bien se definirá el punto vía protocolo específico, es recomendable que en su elaboración se tengan en cuenta las particularidades de la documentación internacional y nacional que enmarca las operaciones de intercambio comercial por la vía marítima, para que la regulación consulte la realidad del tema.

12. ASPECTOS CLAVES DEL REGLAMENTO DE OPERACIONES. Se establece para los autorizados la obligación de indicar en el respectivo reglamento la siguiente información: a.- Funciones de la sociedad portuaria, b.- Modelo de administración y operación, c.- Servicios ofrecidos, d.- Relación con usuarios de las instalaciones, e.- Protocolo de facturación, f.- Sistema gestión calidad, g.- Sistemas comunicación e información, h.- Código de Buen Gobierno del puerto, i.- Organización y administración de la terminal, el muelle, o el embarcadero.- Entendemos que esta exigencia apunta a dar claridad y transparencia en la relación entre prestador y usuario del servicio, lo que es ciertamente conveniente.

13. PROTOCOLOS A CARGO DE LOS AUTORIZADOS. Se ordena a los autorizados respectivos elaborar 40 protocolos de operación y administración, imposibles de resumir aquí por razones de espacio, los cuales una vez aprobados serán de aplicación inmediata.- La modificación de alguno de ellos podrá hacerse en forma modular e independiente frente a los demás, previa puesta en conocimiento de la autoridad competente en versión física y magnética.- Estos protocolos serán las nuevas reglas de juego y será vital su impecable y oportuna confección, como también su adecuada difusión en el mundo portuario-marítimo, a efecto de propiciar una labor tranquila y sin sobresaltos para todos los interesados.

Otros aspectos a destacar. Reseñadas las anteriores novedades, resulta de utilidad resaltar que se reitera la obligatoriedad de operar los puertos las 24 horas del día, los 365 días del año;

las inspecciones y certificaciones sobre obras e instalaciones portuarias deben producirse por casas certificadoras o entidades o profesionales idóneos cada 3 años; el manejo de carga peligrosa, explosiva o radioactiva implica para prestadores del servicio y dueños de la mercancía el cumplimiento imperativo del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas IMDG de la OMI, los convenios internacionales aplicables y por supuesto las normas locales sobre la materia; se reitera la conveniencia de que en cada puerto exista una especie de Comité de Usuarios que participe activamente en las actividades conjuntas de programación y coordinación de operaciones; la Supetransporte tendrá un año para evaluar y ajustar los procedimientos de medición de la eficiencia y calidad de los servicios prestados, como los necesarios para garantizar el cumplimiento de este nuevo reglamento técnico de operaciones.

COMENTARIO FINAL. Estamos pues en presencia de un nuevo reglamento de operaciones portuarias necesario como ya se vio, que por supuesto impactará las actividades de todos y cada uno de los usuarios de los puertos colombianos, lo que supone aplicarse de inmediato a estudiarlo y a ponerse a tono con estas nuevas reglamentaciones pues los plazos para su entrada en vigencia, que parecen amplios, en la realidad no lo son tanto, y lo mejor es prepararse con anticipación para trabajar sin sobresaltos.

Datos del Autor:

Abogado, Gerente Restrepo Asociados Abogados Asesores, Profesor Posgrados en Derecho Portuario, Marítimo, Aduanero y Comercio Exterior. E mail: restasoc@yahoo.com