

Proyecto Resolución ""Por la cual se modifica el parágrafo 1 del artículo 7 y el artículo 9 de la Resolución 2021304005875 de 2021 ""Por la cual se reglamentan las condiciones, criterios técnicos y la metodología para el reporte de información del Sistema de Información Enturamiento Portuario en el módulo INSIDE del sistema de información del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC"						
No.	FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA
				ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN		
1	13/06/2021	NIDIA HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, Presidente Ejecutiva	COFECAR.	<p>El Proyecto de Resolución en su Artículo 1 no resuelve las problemáticas que implica expedir el manifiesto de carga previo al cargue por cuanto a que como lo manifestó COFECAR el 5 de diciembre de 2020 mediante las observaciones al acto administrativo antes de su expedición, el artículo 7 de la Resolución 5875 es inviable para nuestro sector, puesto que en ningún caso es operativamente necesario que los terminales marítimos verifiquen la existencia de manifiesto electrónico de carga previo a la asignación de turno durante el agendamiento de citas.</p> <p>Esta disposición generará mayor lentitud y desgaste en los procesos operativos de las empresas de transporte y del sector de comercio exterior en general, al incrementar la carga administrativa y hacer más ineficientes los procesos, a continuación, detallamos las implicaciones de la misma: [...]”</p>		<p>NO ACOGIDA. El Ministerio de Transporte mediante la Resolución 377 de fecha 15/02/2013 adoptó e implementó el Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC-, para el registro de los datos de las operaciones de despachos de carga, el acceso al registro, el procedimiento para su elaboración y los mecanismos de control. Esto último, conlleva la expedición del manifiesto electrónico de carga a través del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC -.</p> <p>Por su parte, el artículo 2.2.1.7.5.2. del Decreto 1079 de 2015 establece:</p> <p>“Artículo 2.2.1.7.5.2. Expedición del Manifiesto de Carga. El manifiesto de carga se expedirá en original y dos (2) copias, firmados por la empresa de transporte habilitada y por el propietario o conductor del vehículo. El original deberá ser portado por el conductor durante todo el recorrido; la primera copia será conservada por la empresa de transporte, y la segunda copia deberá ser conservada por el propietario y/o conductor del vehículo.</p> <p>Parágrafo 1°. El original del manifiesto de Carga enviado por medios electrónicos, ópticos o similares, tales como intercambio Electrónico de Datos, EDI, Internet, correo electrónico, telfax o telefax, podrá ser portado por el conductor durante el recorrido y surte los efectos del original”.</p> <p>Ahora bien, el manifiesto electrónico de carga es un documento requerido para todo transporte terrestre automotor de carga que se preste como servicio público de radio de acción intermunicipal o nacional y que es expedido de forma previa al despacho del vehículo, en el cual se consignan los aspectos relacionados con la operación de transporte y demás definidos reglamentariamente en el artículo 2.2.1.7.5.4. del Decreto 1079 de 2015. Es así como, la empresa de transporte deberá expedir y remitir al Ministerio de Transporte, en los términos y condiciones que establezca este, el manifiesto electrónico de carga, elaborado de manera completa y fidedigna.</p> <p>De acuerdo con lo expuesto, el sistema de información Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC-, actualmente se encuentra diseñado para diligenciar, expedir y remitir el manifiesto electrónico de carga con información exacta y fidedigna, en los términos previstos por el Ministerio de Transporte. Dentro del proceso de reporte de datos del manifiesto electrónico de carga las empresas de transporte actualmente deben realizar diferentes registros adicionales, pero que se encuentran relacionados con la operación de transporte objeto de dicho manifiesto. Estos registros son: Cumplido de Remesa Trimestre de Carga y Cumplido de Manifiesto Electrónico de Carga.</p> <p>El reporte de datos de los registros Remesa Trimestre de Carga y Manifiesto Electrónico de Carga corresponden a documentos de transporte que anteceden el inicio de la operación de transporte mientras que, los registros cumplidos de Remesa Trimestre de Carga y Cumplido de Manifiesto Electrónico de Carga contienen los datos reales y definitivos del viaje, de acuerdo con los diferentes aspectos que se pueden presentar durante el viaje, lo que permite la reliquidación del Valor a Pagar así una vez se ha efectuado el cargue, traslado y descargue de la mercancía, sin que se modifique la tarifa pactada durante el viaje. Este procedimiento ya establecido en el sistema de información Registro Nacional de Despachos de Carga no impide la expedición del manifiesto electrónico de carga cuando radicado debe reflejarse en la solicitud de la asignación de turno y agendamiento de cita.</p> <p>En este sentido, la empresa de transporte al registrar la información del Registro Cumplido de Remesa Trimestre de Carga tiene la opción de reportar las variaciones que se presenten en las cantidades transportadas, es decir, cuando ya ha finalizado el viaje y se ha procedido con la entrega de la mercancía, así mismo ocurren con el registro de los datos de los tiempos reales de cargue y descargue (tiempos logísticos).</p> <p>Por otro lado, los procedimientos para el pago del anticipo no están ligados a esta reglamentación y desdoran el objeto y alcance de esta resolución, de manera que, es una aspecto que corresponde a la órbita privada de la empresa de transporte.</p>
2				“1. Inexactitud en los reportes: expedir el manifiesto previamente a efectuar la operación de cargue implica que el flete registrado en el RNDC no necesariamente correspondería con el peso registrado en la salida de la terminal marítima y por tanto se reportaría información bajo un supuesto, lo cual generaría el riesgo de una falla de mercado en donde exista diferencias en la información, toda vez que el Ministerio de Transporte no contaría con una herramienta que garantice que la información de los fletes que monitorea son reales, lo cual está en contravía de la Política de Libertad Vigilada establecida por el Gobierno Nacional”.		
3	13/06/2021	NIDIA HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, Presidente Ejecutiva	COFECAR.	<p>“2. Eficiencia y competitividad: la validación del RNDC antes del cargue del vehículo por parte de los terminales marítimos generará mayores tiempos al momento de aprobar y asignar las citas, lo cual agravaría la situación que se vive actualmente o en las épocas de altos volúmenes de carga durante el año. Esta disposición no tiene en cuenta que en las terminales portuarias se presentan diferentes eventos que pueden retrasar el cargue de un vehículo (llovizna, daños de grúas, congestión en los tres puertos en el caso de Buenaventura, entre otros), por lo que las horas de las citas no siempre se pueden cumplir según lo planeado, puesto que el puerto va recibiendo de acuerdo a su capacidad. De igual forma si a hoy el proceso de solicitud de citas no es lo más eficiente en los puertos, especialmente en Buenaventura, este nuevo requisito le agravará mayor traumatismo y reproches al retro y entrega de contenedores o carga suelta ocasionando mayores ineficiencias operativas.</p> <p>Por otra parte, cuando por razones de fuerza mayor se tiene que realizar cambios de vehículos a última hora, se incrementaría la carga administrativa para las empresas de transporte, en razón a que la cantidad de manifestos aumentará. Esto debido a que las reservas de turnos en las terminales portuarias son de carácter provisional y los conductores cargan en donde sea más conveniente para ellos, cancelando a última hora su compromiso con una empresa de transporte para ir a cargar a otra. Dicha situación ocasionaría desinformación al control y seguimiento por parte del ente regulador, puesto que es normal como se menciona anteriormente que en los puertos se presente la cancelación de citas, por diferentes motivos que se presentan en la ejecución del proceso logístico de retro y entrega de contenedores llenos o vacíos, así como las operaciones de carga suelta en los puertos”.</p>	X	<p>Es importante aclarar que, la Resolución 2021304005875 de fecha 15 de febrero de 2021 en momento alguno está definiendo obligaciones para las empresas de transporte frente a la generación del manifiesto electrónico de carga, toda vez que, la obligación de portar este documento de transporte durante todo el trayecto se encuentra definida desde hace muchos años en el marco normativo colombiano. Así mismo, el sistema de información Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC- lleva un poco más de nueve (9) años en funcionamiento.</p> <p>Además, la obligación de las empresas de transporte de portar el manifiesto de carga data de hace muchos años, de manera que, el último referente normativo en la materia corresponde al Decreto 173 de 2001 compilado ahora en el Decreto 1079 de 2015, es decir, el mismo lleva un poco más de veinte (20) años vigente. De acuerdo con lo expuesto, no es posible advertir una limitación para la asignación del turno o agendamiento de citas.</p> <p>De otra parte, y en consonancia con lo anterior, los artículos 1010 y 1011 del Código de Comercio señalan:</p> <p>“ARTÍCULO 1010. «REMITENTE E INFORMACIÓN SOBRE LA COSA».- Artículo subrogado por el artículo 20 del Decreto extraordinario 01 de enero 2 de 1990. El nuevo texto es el siguiente: «El remitente indicará al transportador a más tardar al momento de la entrega de la mercancía, el nombre y la dirección del destinatario, el lugar de la entrega, la naturaleza, el valor, el número, el peso, el volumen y las características de las cosas, así como las condiciones especiales para el cargue y le informará cuando las mercancías tengan un embalaje especial o una distribución técnica. La falta, inexactitud o insuficiencia de estas indicaciones hará responsable al remitente ante el transportador y el destinatario de los perjuicios que ocurran por precauciones no tomadas en razón de la omisión, falsedad o deficiencia de dichos datos.</p> <p>El destinatario de mercancías provenientes del exterior que se convierten en remitente de las mismas hacia el interior del país, no estará en la obligación de indicar al transportador si las mercancías tienen condiciones especiales para el cargue o si requieren de un embalaje especial o de una distribución técnica para su transporte en el territorio nacional.</p> <p>El valor que deberá declarar el remitente estará compuesto por el costo de la mercancía en el lugar de su entrega al transportador, más los embalajes, impuestos, fletes y seguros a que hubiere lugar.</p> <p>[...]</p> <p>“ARTÍCULO 1011. «INFORMES Y DOCUMENTOS DEL REMITENTE ANTES DEL TRANSPORTE».- Artículo subrogado por el artículo 21 del Decreto extraordinario 01 de enero 2 de 1990. El nuevo texto es el siguiente: «El remitente está obligado a suministrar antes del despacho de las cosas, los informes y documentos que sean necesarios para el cumplimiento del transporte y las formalidades de policía, aduana, cantidad y condiciones de consumo. El transportador no está obligado a examinar si dichos informes o documentos son exactos o suficientes.</p> <p>El remitente es responsable ante el transportador de los perjuicios que puedan resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dichos informes y documentos, salvo cuando la falta de los documentos recibidos sea imputable al transportador, a sus agentes o dependientes”.</p> <p>De acuerdo con lo expuesto, el cumplimiento de las obligaciones a cargo de las empresas de transporte y aquellas que se deben acreditar para el traslado de las mercancías requieren el suministro de información previa al despacho de la mercancía, de manera que, resulta necesario que las empresas de transporte cuenten con los datos que le permitan identificar el alcance de la responsabilidad y el cumplimiento del marco normativo aplicable en la materia previa a adquirir la obligación de transportar determinada mercancía.</p> <p>Es así como, la empresa de transporte debe tener contacto con el remitente o destinatario que entregue la calidad de generador de carga y quien debe suministrar los datos y documentos mensuales para el traslado de la mercancía, y es deber de la empresa de transporte requerir la información necesaria para prestar el servicio público de transporte, de acuerdo con el marco legal. De igual manera, esta información se trasladó o se aplica al propietario del vehículo de servicio público de carga, quien tiene acceso a dicha información a través del manifiesto electrónico de carga y las remesas terrestres de carga para acceder a ir a recoger la mercancía.</p>
4				“3. Seguridad: generar el manifiesto antes del cargue, obligará a la empresa de transporte a entregar los dineros por concepto de anticipo del viaje al conductor (que oscila entre el 60% y el 70% del flete) sin haber efectuado el cargue, incrementando el riesgo de atraca para los conductores al transportar efectivo en los trayectos urbanos en el puerto sin contar las dificultades para la empresa de transporte en el caso de que el vehículo por alguna razón no puede cargar finalmente”.		
5				“De otra parte, respecto al Artículo 2 el cual determina que “en el término máximo de dos (2) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación, todos las terminales portuarias de todos los autorizados deberán iniciar el reporte de información en línea al Ministerio de Transporte a través del módulo INSIDE”, solicitamos al Ministerio de Transporte que aplaque la entrada en vigencia de esta resolución y antes se genere una mesa de trabajo en donde nos tengan en cuenta para analizar las consecuencias para la competitividad y la logística que este acto administrativo generaría, y de esta manera sea posible construir de forma conjunta una Resolución que atienda las características y necesidades propias de nuestra operación y que propende por la agilidad y la eficiencia en las actividades logísticas al servicio del comercio exterior del país”.		<p>NO ACOGIDA. La Resolución 2021304005875 de fecha 15 de febrero de 2021 se encuentra vigente desde el 15 de febrero cuando se realizó su publicación en el Diario Oficial. Ahora bien, sí lo que requieren es que el plazo máximo para iniciar el reporte de información se fije de manera indeterminada, es oportuno señalar que, no es posible que la obligación de reporte no este sujeta a una fecha límite para su exigibilidad o a un término claramente determinado para su cumplimiento.</p> <p>Ahora bien, y tal como se indica en la parte considerativa del proyecto de resolución, dada la situación actual debido a las circunstancias y hechos que se han presentado por la grave afectación del orden público en el país, que afectan la dinámica de operación logística en la atención de vehículos en los terminales portuarios y aquella requerida para garantizar el abastecimiento de bienes y servicios se consideró prudente, para coadyuvar en la interrelación y transición de los procesos entre las empresas de transporte y los autorizados, ampliar a tres (03) meses, contados a partir de la entrada en vigencia del proyecto de resolución en comento, el plazo para que todas las terminales portuarias de todos los autorizados inicien el reporte de información en línea al Ministerio de Transporte a través del módulo INSIDE del sistema de información del Registro Nacional de Despachos de Carga –RNDC-, bajo cualquiera de las formas establecidas en el artículo 4 de la presente Resolución.</p>

6				"Consideramos oportuno y necesario la introducción al parágrafo 1 del artículo 7 de la Resolución 20213040005875 de 2021, con el que se deja opcional la verificación del registro de viaje urbano, para agendamiento de citas".		X	NO ACOGIDA. Agradecemos su comentario, mediante el cual, expresa su conformidad con este parágrafo. Estos comentarios no tienen efecto de modificación en el proyecto de resolución.
7	13/06/2021	Carolina Herrera Fonseca Directora Ejecutiva Cámara Marítima y Portuaria	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI-	"Encontramos positiva la modificación del artículo 9, por dos meses más a partir de la entrada en vigencia de la Resolución No. 20213010005875, considerando las dificultades técnicas y operativas que se han evidenciado en estos meses de trabajo conjunto de implementación (y de las cuales presentamos detalle en comunicación del 31 de mayo). En este orden de ideas, nuestra sugerencia, es que este término empiece a correr a partir de la fecha de entrega de la información solicitada por las terminales al Ministerio de Transporte para efectuar pruebas técnicas, y de la finalización de las jornadas de acompañamiento"		X	<p>NO ACOGIDA. La Resolución 20213040005875 de fecha 15 de febrero de 2021 se encuentra vigente desde el 15 de febrero cuando se realizó su publicación en el Diario Oficial. Ahora bien, si lo que requieren es que el plazo máximo para iniciar el reporte de información se fije de manera indeterminada, es oportuno señalar que, no es posible que la obligación de reporte no este sujeta a una fecha límite para su exigibilidad o a un término claramente determinado para su cumplimiento.</p> <p>Ahora bien, y tal como se indica en la parte considerativa del proyecto de resolución, dada la situación actual debido a las circunstancias y hechos que se han presentado por la grave afectación del orden público en el país, que afectan la dinámica de operación logística en la atención de vehículos en los terminales portuarios y aquella requerida para garantizar el abastecimiento de bienes y servicios se consideró prudente, para coadyuvar en la interrelación y transición de los procesos entre las empresas de transporte y los autorizados, ampliar a tres (03) meses contados a partir de la entrada en vigencia del proyecto de resolución en comento, el plazo para que todas las terminales portuarias de todos los autorizados inicien el reporte de información en línea al Ministerio de Transporte a través del módulo INSIDE del sistema de información del Registro Nacional de Despachos de Carga –RND-C, bajo cualquiera de las formas establecidas en el artículo 4 de la presente Resolución.</p> <p>Es importante señalar que, la Resolución 20213040005875 de 15/02/2021 no reglamenta el sistema de información para el entumamiento portuario, debido a que, la obligación a cargo de los autorizados de contar con el mismo deriva de la Resolución 850 de 2017.</p> <p>Por sistema de información para el entumamiento portuario debe entenderse aquel que permite la programación para la atención de vehículos automotores de carga terrestre realizado por el autorizado mediante una orden o ventana de tiempo para el cargue y descargue de mercancías o contenedores en las instalaciones del puerto o terminal portuaria.</p> <p>Teniendo en cuenta las diferencias que pueden existir en los modelos operativos de los autorizados y en los sistema de información para el entumamiento portuario básicos (a manera de ejemplo un archivo de Excel u otros que hacen uso de las tecnologías de la información [A manera de ejemplo software) los autorizados cuentan con tres formas en que pueden reportar la información: 1. Vía web services, 2. Portal interactivo y 3. Archivo plano, de acuerdo con el artículo 4 de la Resolución 20213040005875 de 15/02/2021.</p> <p>En este sentido, los aspectos de orden técnico que deba adoptar cada uno de los autorizados para el reporte de información corresponden a aspectos propios de su operación, de manera que, de acuerdo a la forma en que decidan realizar el reporte, los autorizados deberán definir las condiciones que deben tener para dar cumplimiento al reporte de datos objeto de la Resolución 20213040005875 de 15/02/2021, cuestión última que comprende los recursos necesarios y personal capacitado para la implementación de la misma.</p> <p>Es así como, el Ministerio de Transporte ha ido más allá del apoyo técnico, entre tanto que, ha brindado ejemplos de orden técnico para facilitar la implementación de la Resolución 20213040005875 de 15/02/2021, teniendo en cuenta, los modelos operativos de los autorizados, advirtiéndole que, el Ministerio de Transporte no tiene obligación alguna de ajustar el módulo INSIDE del Registro Nacional de Despachos de Carga – RND-C al modelo operativo de cada puerto o terminal portuaria, entre tanto que, las condiciones, criterios técnicos y metodología que se encuentran en la Resolución 20213040005875 de fecha 15 de febrero de 2021 permiten a los autorizados realizar el reporte del Sistema de Información de Entumamiento Portuario, independientemente de su modelo operativo.</p> <p>En sus observaciones sugiere que el término de los 2 meses empiece a correr a partir de la entrega de la información solicitada por las terminales, conforme a su comunicación de fecha 31 de mayo de 2021, de las cuales nos permitimos realizar respetuosamente las siguientes precisiones:</p> <p>1. El Ministerio de Transporte actualmente no tiene pendiente el envío de información a los autorizados. Es así como se han enviado los siguientes documentos solicitados en las jornadas de acompañamiento:</p> <p>Grupo 1 (Transmisión por Web Service):</p> <ul style="list-style-type: none">-Ejemplos de Cada Registro RIEN-Manual WebService_Manifiesto_Rest <p>Grupo 2 (Transmisión por Portal Interactivo y Archivo Plano):</p> <ul style="list-style-type: none">-InsidePlano (documento Excel) <p>Envío general (Grupo 1 y 2):</p> <ul style="list-style-type: none">-Causales Cancelación Citas (documento Excel)-Diccionario de Datos INSIDE-Manual WebServicePlaca_Rest_Soap-PROCEDIMIENTO SOLICITUD USUARIOS INSIDE-Ejemplos de Cada Registro RIEN Abril-Manual WebService_Conductor_Rest-Manual WebService_Manifiesto_Rest-2-Ejemplos de Manifiestos-Ejemplos de Manifiestos-2 (Incluye ejemplos de Registros de viaje urbano).

Fecha:	14/06/2021
Aprobado por:	CARMEN LUGIA VALDERRAMA ROJAS VICEMINISTRA DE TRANSPORTE
Revisó:	MARÍA DEL PILAR URIBE PONTÓN COORDINADORA DEL GRUPO DE REGULACIÓN JUAN FELIPE SANABRIA SAETTA COORDINADOR GRUPO DE LOGÍSTICA.
Proyectó:	MAGOLA EUGENIA MOLINA CEBALLOS. ASESORA MINISTRA DE TRANSPORTE. ÁNGELA GABRIELA VALENCIA VALDERRAMA. ABOGADA GRUPO DE LOGÍSTICA. JOSÉ SEBASTIÁN VALENTI CHAPARRO. CONTRATISTA GRUPO DE LOGÍSTICA. JAIRO VESGA MARTÍNEZ. CONTRATISTA RND-C.

