



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 641

Bogotá, D. C., martes, 15 de junio de 2021

EDICIÓN DE 19 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

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN SENADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 358 DE 2020 SENADO, 110 DE 2020 CÁMARA

por la cual se establece el primero (1º) de agosto, Día de la Emancipación del Pueblo Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, como el Día Nacional del Pueblo Raizal.

Bogotá, 13 de abril de 2021

Senador
JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
Presidente Comisión Segunda
Senado de la República

Asunto: Informe de Ponencia para Segundo debate al Proyecto de Ley N° 358 de 2020 Senado, 110 de 2020 Cámara

Cordial saludo.

Cumpliendo con la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República, y de conformidad con lo establecido en el Artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir **Informe de ponencia para segundo debate en Senado al Proyecto de Ley N° 358 de 2020 Senado, 110 de 2020 Cámara** "Por la cual se establece el primero (1º) de agosto, día de la emancipación del pueblo raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, como el Día Nacional del Pueblo Raizal".

1. Objetivo del proyecto de ley

Declarar el 1º de agosto como Día Nacional del Pueblo Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, en conmemoración a la emancipación de la población esclavizada en las Islas, sucedida el 1º de agosto de 1834, como reconocimiento de la lucha por la libertad del pueblo raizal y su valioso aporte a la construcción de la Nación colombiana.

2. Antecedentes

El Proyecto de Ley objeto de estudio fue radicado el pasado 20 de julio de 2020. Es de iniciativa de la Representante por el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, Elizabeth Jay-Pang Díaz, fue suscrito por los congresistas de la Circunscripción Especial Indígena el Senador Feliciano Valencia Medina y el Representante Abel David Jaramillo Largo, por la Circunscripción Especial Afrocolombiana, John Arley Ramírez, y por las congresistas Jezmí Lizeth Barraza Arraut, Astrid Sánchez Montes De Oca, Adriana Gómez Millán, Yencia Sugein Acosta Infante, Nubia López Morales, Margarita María Restrepo Arango, Israel Alberto Zúñiga Iriarte, Alexander Harley Bermúdez Lasso, León Freddy Muñoz Lopera, José Luis Correa López, Milton Hugo Angulo Viveros, Harry Giovanni González García y Nilton Córdoba Manyoma.

El texto fu radicado el 20 de julio de 2020 en la Cámara de Representantes y publicado en la gaceta N° 667 de 2020. Repartido a Comisión Segunda, fueron designadas como ponentes Astrid Sánchez Montes de Oca y Abel David Jaramillo Largo, representantes a la Cámara y autores del proyecto.

El articulado de ley ha sido debatido y aprobado unánimemente tanto en Comisión Segunda como en Plenaria de Cámara de Representantes, sin modificaciones al texto propuesto. Esto en razón de que la iniciativa ya había sido radicada en una ocasión, el 01 de agosto de 2018 y, durante su trámite, contó con la aprobación unánime en sus tres primeros debates, sin embargo, fue archivada por términos al culminar la legislatura 2019 – 2020. El pasado 08 de junio fue aprobado en Comisión Segunda de Senado de la República con las modificaciones propuestas.

3. Contexto: El Pueblo Raizal en Colombia

En países y sociedades afrodescendientes que comparten una historia semejante de colonización, migración y mestizaje, como el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, Trinidad y Tobago, Guyana, Barbados y Jamaica, el día 1º de agosto se conmemora anualmente con ocasión de la entrada en vigencia del Acta de Emancipación emitida por el Reino de Gran Bretaña en 1834 para las colonias británicas en el Caribe, pues este hecho que dio inicio a la campaña libertadora y emancipadora en las islas del Caribe anglófono.

En el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, desde 2003 la Asamblea Departamental estableció formalmente tal fecha como el día de la Emancipación del Pueblo Raizal y ordenó su conmemoración periódica, mediante Ordenanza N° 012 de ese año.

En el año 2018 se cumplieron los 187 años de este significativo hito, que amerita ser reconocido no solo por el pueblo raizal, sino por la sociedad colombiana en su conjunto. Por esta razón, el proyecto de ley pretende que el Gobierno Nacional se vincule y promueva esta conmemoración, a través de una campaña que reconozca los aportes del Pueblo Raizal a la construcción de la Nación colombiana y la soberanía en el Mar Caribe.

La exposición de motivos presentada por la H. Representante ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ, así como las ponencias para su trámite en la Cámara, incluyen un interesante recuento histórico que contextualiza la estipulación de la fecha y el proceso emancipador que se pretende reconocer y conmemorar. Por su relevancia, me permito reproducir algunos apartes:

"La emancipación de los esclavizados en el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Las transformaciones estructurales en las formas económicas y sociales que se daban a principios del siglo XIX, generaron nuevas condiciones de las relaciones entre las islas y el Caribe, como el cambio estructural del sistema esclavista y la transición hacia nuevas formas de producción y de utilización de la mano de obra.

El proceso comienza en 1804 con el triunfo de la Revolución Haitiana y la emancipación masiva de esclavos haitianos, liderada por Toussant L'Ouverture. El proceso continúa en 1807 con la Real Acta del

<p>Parlamento Británico, prohibiendo la captura de esclavos en África, y posteriormente las reales actas de emancipación de 1833 y 1837.</p> <p>En el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina la abolición de la esclavitud estuvo antecedida por dos levantamientos en 1799, cinco años antes que la segunda revuelta de esclavizados en Haití triunfara y diez años después de la Revolución Francesa. (...)</p> <p>Fue en 1834 que varios esclavizados habían sido emancipados siguiendo la instrucción del Reino de Gran Bretaña a sus súbditos en las colonias en el Caribe en 1833, que ordenó la emancipación de todos los esclavizados del Reino y puso como fecha límite, el 1° de agosto de 1834.</p> <p>Fue en esta época que Mary Livingston, envió a su hijo mayor Philip Beekman Livingston Jr. a Providencia a cumplir el mandato de emancipar a sus esclavizados y repartir la tierra entre estos y el mismo Livingston. Beekman Livingston deja Jamaica en marzo de 1834 y llega primero a San Andrés. El mandato de Ms. Mary Livingston contenía varias cartas de presentación de su hijo a varios ingleses propietarios de las islas, dentro de los cuales se destacan los Bowie.</p> <p>A su llegada a Providencia, cumplió el objetivo por el cual fue enviado y se toma como la fecha de emancipación de los esclavizados el 1° de agosto de 1834, como en el resto del Caribe de influencia colonial británica. Este hecho marca el inicio de la Campaña Libertadora y emancipadora de las islas, y convirtió este propósito en su apostolado por la causa de la libertad de los afrocaribeños en San Andrés, Providencia y Santa Catalina, en lo material y en lo espiritual.</p> <p>Con su ejemplo desarrolló una campaña de liberación que logró frutos frente a todos los otros dueños de esclavos en nuestro archipiélago y en la Costa de la Mosquitia.</p> <p>Philip B. Livingston, Jr., marcó el camino de una verdadera emancipación para los libertados enseñándoles a leer, a escribir y las aritméticas. Fundó con ellos la primera escuela en las islas, los instruyó en las tareas de navegación y marinería; los curó de las enfermedades tropicales porque también tenía formación en medicina.</p> <p>Organizó y fundó con ellos y con otros pobladores, la Primera Iglesia Bautista en 1845, predicando la Palabra de la Biblia al que se había convertido por la fe cristiana protestante pocos años antes y bautizado en el lago Erie (EE. UU.) en octubre de 1844, y después ordenado como pastor en la East Queen Street Baptist Church de Kingston, Jamaica, el 5 de junio de 1849.</p> <p>Los esclavizados en las islas son los primeros negros libres en masa de Colombia por fuera de los palenques, gracias a la gesta del distinguido Philip Beekman Livingston, Jr., nacido en la isla de Providencia en 1814. (...)</p> <p>Estos sucesos marcan el verdadero inicio del pueblo raizal como pueblo libre y ahora sí, con plena capacidad para ejercer la autodeterminación. La formación de una sociedad igualitaria, sustentada</p>	<p>bajo los principios de la religión bautista, la educación en inglés, la libertad y el progreso sucesivo económico de los exesclavizados a partir de las exportaciones del coco hacia los Estados Unidos, constituían la base del pueblo del archipiélago.</p> <p>Esta base social, constituida por los pobladores de las islas de diferentes orígenes étnicos y culturales que, a partir de su mezcla, forjaron un crisol étnico y cultural, que hoy, compone a los descendientes de dicha experiencia: El pueblo raizal del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina”.</p> <p>La Corte Constitucional colombiana también se ha referido a este hito de la Emancipación de los esclavizados y ha vinculado la especificidad de la identidad raizal a los complejos procesos históricos que se gestaron en las islas. En la sentencia T-599 de 2016 la Corte elaboró un recuento de la historia particular del Pueblo Raizal, del que resulta pertinente retomar algunos apartes para lo que nos ocupa:</p> <p>“191. En 1786 España e Inglaterra suscribieron el tratado de Versalles mediante el cual las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (junto con la costa Mosquitia) pasaron de manera definitiva a manos españolas. Este tratado puso fin a una larga disputa entre los dos imperios, la cual comenzó en 1641 cuando los españoles invadieron las plantaciones esclavistas de Providencia que habían sido levantadas por puritanos ingleses y cautivos africanos una década atrás.</p> <p>A partir de ese año el archipiélago fue objeto de forcejeo entre los dos imperios, que se expresó en tomas, reconquistas, abandonos y apropiación por parte de bucaneros. Estos hechos aplazaron el poblamiento del territorio insular hasta 1730, cuando una nueva oleada de colonización llegó a las islas provenientes del Caribe Anglóparlante, Escocia, Irlanda y la Costa de Oro en África Occidental. Cuando en 1786 España e Inglaterra suscribieron el tratado, esta comunidad ya había constituido un asentamiento permanente y duradero en el archipiélago, del cual descende la actual comunidad raizal.</p> <p>192. Si bien en 1822 los isleños, junto a los habitantes de la Mosquitia, adhirieron a la Gran Colombia y a la Constitución de la República de Cúcuta, las instituciones del Estado no hicieron presencia permanente en el territorio insular. Gracias a esto, los isleños pudieron seguir desarrollando de manera autónoma sus formas particulares de vida durante el Siglo XIX y, en parte, durante la primera mitad del Siglo XX. El abandono del sistema esclavista en el Caribe fue un proceso gradual: inició en 1807 cuando Inglaterra prohíbe la trata y continúa en 1834 con el decreto abolicionista en todo el Caribe Anglóparlante. Ese año, el reverendo Philip Beekman Livingston, regresa a la isla proveniente de Estados Unidos, para liberar a sus esclavos, repartir parte de su tierra y fundar la Primera Iglesia Bautista en el sector de La Loma y la primera escuela.</p> <p>193. El espíritu centralista y homogeneizador de la Constitución de 1886 se dejó ver durante el Siglo XX en el archipiélago con el llamado proceso de colombianización. Este intento de aculturización dirigida se llevó a cabo mediante la educación impartida por órdenes religiosas encomendadas por el gobierno central para “civilizar”, catolizar e hispanizar las islas, pasando por encima de la religión</p> <p>¹ Exposición de motivos al Proyecto de Ley N° 065 de 2018 – Cámara, Gaceta del Congreso N° 667, 13 de septiembre de 2018, página 15 y siguientes.</p>
<p>bautista y de la lengua creole. La violencia de la aculturización se intensificó a partir de la década de 1950 con la declaratoria de puerto libre en San Andrés y la puesta en marcha de proyectos de desarrollo turístico dirigidos a continentales y extranjeros. El turismo dio paso a un desalojo progresivo de los raizales y al deterioro ambiental de la isla, lo cual hace hoy más precaria y difícil la vida de los raizales (...)” (subrayado fuera del texto original).</p> <p>Por último, en cuanto a la especificidad identitaria del Pueblo Raizal, la doctrina también ha resaltado los elementos que lo distinguen de otras minorías étnicamente diferenciadas como la indígena, afrocolombiana, palenquera y gitana, y que se relacionan con su proceso histórico de colonización, esclavización y culturización:</p> <p>“el periodo de constitución del pueblo de las islas, es diferente al de su denominación como pueblo “Raizal”, el cual es posterior y precisamente se hace para la identificación de un pueblo frente a los demás, lo que trae como consecuencia un autoreconocimiento adscriptivo de los miembros de la población con referencia a unos factores acumulativos en la historia de esta comunidad insular como su identidad cultural, lengua, religiosidad protestante, historia, mito fundacional, complejo de hibridación étnica, territorialidad y reconocimiento de unos personajes históricos diferentes a los del Estado-Nacional unitario colombiano.</p> <p>(...)</p> <p>“Estas características especiales de lengua, territorio alejado de la porción continental del Estado, historia como pueblo antes de la delimitación actual de la República de Colombia, las instituciones propias como la religión protestante y el reconocimiento del pastor como líder espiritual y comunitario, así como una cultura ligada a las tradiciones negro-africanas que interactúan con las de origen europeo, que se ven representadas en la música, las danzas, la gastronomía, la lengua creole, la familia, le confieren al pueblo Raizal una cierta identidad colectiva que le ha permitido autodenominarse como una nación, dentro de un Estado plurinacional”.</p> <p>4. Marco jurídico</p> <p>4.1. Reconocimiento constitucional de los derechos del Pueblo Raizal</p> <p>El pueblo Raizal, población nativa de las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, es un grupo étnico definido reconocido por el derecho interno del Estado colombiano. Desde el punto de vista internacional, es categorizado como un Pueblo Indígena y Afrodescendiente y, por tanto, titular de los derechos estipulados en el Convenio 169 de la OIT Sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes, integrado al Bloque de Constitucionalidad.</p> <p>² Ortiz Roca, Fady. <i>La autodeterminación en el Caribe: el caso del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina</i>. Universidad Nacional de Colombia, Sede Caribe, Instituto de Estudios Caribeños, San Andrés Isla, 2013, p.50. Documento disponible en: http://www.bdigital.unal.edu.co/49696/1/laautodeterminacionenelcaribeelcasodelarchipielaodesanandresprovidenciaysantacatalina.pdf</p>	<p>Se autodefinen como el Pueblo “conformado por los descendientes de los amerindios, africanos y europeos que poblaron el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina para construir una sociedad con lengua y cultura propia. Su diversidad es reconocida y protegida por el Estado y configura una riqueza de la Nación, quienes se autodeterminan como un pueblo indígena tribal ancestral del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina; con lengua, cultura, historia, ancestros, territorios y territorios marinos propios”³.</p> <p>Desde la órbita institucional del Estado, es deber reconocer y proteger la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana, de las cuales hace parte el pueblo Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, lo que comprende “la garantía para conformar y expresar sus propias maneras de ver el mundo para propender y exigir tanto la preservación de sus usos, valores, costumbres, tradiciones, formas de producción, historia, cultura, y todas las demás (...) que definen e identifican al Pueblo Raizal desde el punto de vista cultural y sociológico, así como la defensa de su particular cosmovisión espiritual o religiosa.” Así mismo “El Pueblo Raizal tiene derecho a su propia identidad e integridad cultural, igualmente como a la protección, preservación, mantenimiento y desarrollo para su continuidad colectiva y la de sus miembros, para transmitirla a las generaciones futuras y compartirla entre sí, y, con los demás pueblos, en especial los Creoles de Centroamérica y del Caribe”.</p> <p>La Constitución Política de 1991 fue consciente de las particularidades del pueblo que habita las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. De esta manera, junto con las disposiciones que salvaguardan la diversidad étnica y cultural, le otorgó al territorio la calidad de departamento y, mediante el artículo 310 estableció un régimen especial para el territorio insular de la Nación. Según esta disposición, la entidad territorial se regiría, además de la Constitución y las leyes, por normas especiales que incluyen temas de administración, fiscales, financieros, restricción del derecho de circulación y residencia para controlar la densidad poblacional de las islas, regulación del suelo para proteger la identidad cultural de las comunidades nativas, preservar el ambiente y los recursos naturales.</p> <p>En el mismo sentido el artículo 6° del Acto Legislativo 02 de 2015 modificó el artículo 176 superior y estableció que la circunscripción territorial conformada por el departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina elegirá un Representante a la Cámara por la comunidad raizal, adicional a la representación ordinaria del departamento.</p> <p>Por su parte, la Corte Constitucional ha emitido múltiples pronunciamientos relacionados con el pueblo raizal, principalmente en tres ámbitos: por un lado, en decisiones que destacan su diversidad cultural (C-530 de 1993, T-599 de 2016 y SU-097 de 2017); en casos relativos a las normas especiales de control poblacional sobre las islas; y otros pronunciamientos relacionados con la participación y el territorio raizal. A continuación, se extractan los más relevantes para el propósito del presente proyecto de ley:</p> <p>³ Acta de sesión de protocolización del proceso de consulta previa del proyecto de ley por medio de la cual se reconocen derechos del pueblo étnico raizal del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina dentro del marco del Estatuto Raizal. Ministerio del Interior, 12 y 13 de julio de 2018.</p> <p>⁴ Ibidem.</p>

<p>En la sentencia C-530 de 1993, la Corte se refirió por primera vez al carácter étnicamente diferenciado de la identidad isleña, nativa o raizal, y destacó la especial protección que amerita por parte del Estado en tanto pueblo sometido a procesos continentales que han afectado su singularidad cultural:</p> <p><i>“la cultura de las personas raizales de las islas es diferente de la cultura del resto de los colombianos, particularmente en materia de lengua, religión y costumbres, que le confieren al raizal una cierta identidad. Tal diversidad es reconocida y protegida por el Estado y tiene la calidad de riqueza de la Nación. El incremento de la emigración hacia las islas, tanto por parte de colombianos no residentes como de extranjeros, ha venido atentando contra la identidad cultural de los raizales, en la medida en que por ejemplo en San Andrés ello no son ya la población mayoritaria, viéndose así comprometida la conservación del patrimonio cultural nativo que es también patrimonio de toda la Nación”.</i></p> <p>Este planteamiento fue retomado con más amplitud por la Corte Constitucional en la sentencia T-599 de 2016, en la que señaló:</p> <p><i>“190. El pueblo raizal de las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina comparte una historia social y cultural común con el complejo de sociedades afrodescendientes que habitan el caribe anglófono occidental. Su lenguaje creole, esencialmente oral y de base inglesa y Akán, es similar al de otros pueblos asentados en islas vecinas como Jamaica y Corn Islands, y a lo largo de la costa caribe de Centroamérica en Panamá, Costa Rica, Nicaragua y Belice. De igual forma, estos pueblos comparten su afiliación al cuerpo de creencias y prácticas religiosas de origen Akán denominado obeah. En San Andrés y Providencia esta herencia cultural africana se complementa con la herencia anglosajona de la religión protestante (principalmente bautista) y el inglés como la lengua de la iglesia y la escuela”.</i></p> <p>Y retomando esta línea jurisprudencial, en la sentencia SU-097 de 2017 la Corte Constitucional hizo un reconocimiento a la historia del Pueblo Raizal, muy pertinente para comprender la conmemoración que se espera convertir en Ley de la República mediante el presente proyecto:</p> <p><i>“La expresión raizal con la que se identifica parte de la población de las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina hace referencia al conjunto de raíces sobre las que se edifica su cultura, entre las cuales se encuentran, al menos, las siguientes: los primeros pobladores de las islas, por lo general puritanos y bucaneros, migrantes desde Inglaterra; la familia extensa de las Antillas; el pueblo indígena miskito de la costa caribe de Nicaragua; los descendientes de personas esclavizadas y sucesivas migraciones desde la Colombia continental.(...) El abandono del sistema esclavista en el Caribe fue un proceso gradual: inició en 1807 cuando Inglaterra prohíbe la trata y continúa en 1834 con el decreto abolicionista en todo el Caribe Anglolarlante. Ese año, el reverendo Phillip Beekman Livingston, regresa a la isla proveniente de Estados Unidos, para liberar a sus esclavos, repartir parte de su tierra y fundar la Primera Iglesia Bautista en el sector de La Loma y la primera escuela. Beekman Livingston fundó también la primera Iglesia Bautista de San Andrés y en la noche, durante la catequesis, impartía enseñanzas en el idioma inglés. “A fines del siglo XIX, aproximadamente el 95% de la población de las islas era bautista, y más</i></p>	<p><i>del 90% sabía leer y escribir, estándar imposible de imaginar en la época para la población continental de Colombia. (Clemente, 1989 b; pg 185)”.</i></p> <p>Así se establece el estrecho nexo, aún presente, entre la religión, el idioma, la emancipación de las personas esclavizadas, enseñanza y la cultura raizal. Con todo, vale aclarar que la esclavitud no desapareció del todo de las islas hasta el año 1853, cuando se hallaba vigente en todo el territorio la Ley 51 del mismo año”.</p> <p>Por último, en las sentencias C-086 de 1994 y C-454 de 1999, la Corte reafirmó el trato diferenciado que se le debe dar al pueblo Raizal, incluso diferenciándolo de otros grupos étnicos, tales como la población afrocolombiana continental:</p> <p><i>“El constituyente de 1991, en síntesis, fue consciente de la importancia del Archipiélago y de los peligros que amenazan la soberanía colombiana sobre él. Esto explica por qué la actual actitud política se basa en la defensa de esa soberanía, partiendo de la base de reconocer estos hechos: a) la existencia de un grupo étnico formado por los descendientes de los primitivos pobladores de las islas; b) las limitaciones impuestas por el territorio y los recursos naturales, al crecimiento de la población; c) la capacidad y el derecho de los isleños para determinar su destino como parte de Colombia, y mejorar sus condiciones de vida. (...)</i></p> <p>A partir de esta especial condición que coloca a las comunidades raizales del Archipiélago de San Andrés, en una distinta situación de hecho, frente a otras comunidades negras, es claro que se satisfacen las exigencias que jurisprudencialmente ha acuñado la Corte Constitucional, para que la diferenciación de trato tenga pleno sustento constitucional, como ocurre en el caso que se examina”.</p> <p>4.2. Marco Legal</p> <p>El Congreso de la República, mediante la Ley 1753 de 2015 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, Todos por un Nuevo País” en su artículo 131, estableció el compromiso de adelantar la discusión en el Congreso del Estatuto del Pueblo Raizal, quedando consignada la obligación de la siguiente manera:</p> <p><i>Estatuto del Pueblo Raizal y Reserva de Biósfera Seaflower. En el marco de la aplicación del Convenio 169 de la OIT, la Ley 21 de 1991 y la Declaración de la Reserva de Biósfera Seaflower de la UNESCO, el Gobierno Nacional, en conjunto con una comisión de ambas Cámaras del Congreso de la República, presentará a consideración del legislativo, cumplidos los trámites de consulta previa e informada con el pueblo raizal, un proyecto de Estatuto del Pueblo Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.</i></p> <p>En cumplimiento al PND 2015-2018, el Gobierno Nacional en el año 2018 expidió el Decreto 1211, creando la Mesa de interlocución, participación y seguimiento al cumplimiento de los compromisos del Gobierno Nacional con el Pueblo Raizal y sus expresiones organizativas, adoptando al Consejo</p>
<p>Provisional Raizal “Raizal Council” o la institución que haga sus veces, como la única instancia de representación del Pueblo Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.</p> <p>En el marco del cumplimiento de este mandato legal, distintas entidades del Gobierno Nacional, lideradas por el Ministerio del Interior, adelantaron un proceso de consulta previa con el objetivo de lograr una propuesta concertada del Estatuto del Pueblo Raizal y Reserva de Biósfera Seaflower, con representantes del Pueblo Raizal designados por ellos, llegándose a un acuerdo que fue protocolizado.</p> <p>Finalmente, vale resaltar que la Asamblea Departamental del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, mediante Ordenanza 012 de 2003, erigió la fecha “Primero (1) de Agosto de cada anualidad como el día de la Emancipación del Pueblo Raizal, ordenando conmemorar este día, en recordación de nuestros antepasados que fueron liberados de la esclavitud y como muestra de reconocimiento a todo el Pueblo Raizal”.</p> <p>4.3. Sobre el derecho a la consulta previa con grupos étnicos</p> <p>El pueblo raizal que habita el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina está dentro la categoría de grupos étnicos y esto amerita dar cumplimiento al derecho a la consulta previa libre e informada en concordancia con el convenio 169 de la OIT y la jurisprudencia constitucional colombiana. Con todo, este proceso no se requiere adelantar en esta iniciativa legislativa, debido a que el día 1 de agosto como el día de emancipación del pueblo raizal ya se viene celebrando desde hace 16 años a nivel regional mediante la ordenanza 012 de 2003 decretada por la asamblea departamental de Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. En efecto, con el proyecto de ley se busca elevar esta conmemoración a un día nacional, donde el Estado colombiano se vincule a esta importante fecha para los habitantes de dicho departamento que han hecho un aporte social, cultural y económico en el desarrollo de este país.</p> <p>5. Proposición</p> <p>Con base en las anteriores consideraciones, solicito a la Plenaria Senado de la República aprobar el Informe de ponencia para segundo debate en Senado de la República al Proyecto de Ley Proyecto de Ley N° 358 de 2020 Senado, 110 de 2020 Cámara “Por la cual se establece el primero (1°) de agosto, día de la emancipación del pueblo raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, como el Día Nacional del Pueblo Raizal”, sin modificaciones al texto aprobado en primer debate en la Comisión Segunda del Senado de la República.</p> <p>Del congresista,</p>  <p>FELICIANO VALENCIA MEDINA Senador de la República Circunscripción Especial Indígena Movimiento Alternativo Indígena y Social – MAIS</p>	<p>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY N° 358 DE 2020 SENADO, 110 DE 2020 CÁMARA</p> <p>“Por la cual se establece el Primero (1) de Agosto, día de la emancipación del Pueblo Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, como el Día Nacional del Pueblo Raizal”</p> <p>El Congreso de la República de Colombia DECRETA</p> <p>Artículo 1. Establézcase el Primero (1°) de agosto de cada anualidad, día de la emancipación del Pueblo Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, como el Día Nacional del Pueblo Raizal.</p> <p>Artículo 2. En homenaje a los Ciento ochenta y siete (187) años de la primera emancipación de los esclavizados en el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, ocurrida el 1° de agosto de 1834, y en reconocimiento a los aportes significativos del Pueblo Raizal a la construcción de la Nación Colombiana y la Soberanía en el Mar Caribe, se desarrollará una campaña de conmemoración de este pueblo ancestral, cuya coordinación estará a cargo del Gobierno nacional, en conjunto con las entidades departamentales y municipales y de la instancia de representación y participación del Pueblo Raizal dentro de los límites del Estado Colombiano.</p> <p>Artículo 3. El Gobierno nacional queda autorizado para efectuar las apropiaciones presupuestales necesarias y realizar los traslados requeridos para el cumplimiento de la presente ley.</p> <p>Artículo 4. La presente ley rige a partir de su promulgación y sanción.</p> <p>Del congresista,</p>  <p>FELICIANO VALENCIA MEDINA Senador de la República Circunscripción Especial Indígena Movimiento Alternativo Indígena y Social – MAIS</p>

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTO DE LEY No. 358 de 2020 Senado - 110 de 2020 Cámara

“POR LA CUAL SE ESTABLECE PRIMERO DE AGOSTO, DÍA DE LA EMANCIPACIÓN DEL PUEBLO RAIZAL DEL ARCHIPIÉLAGO DE SAN ANDRÉS, PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA, COMO EL DÍA NACIONAL DEL PUEBLO RAIZAL”.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1. Establézcase el Primero (1º) de agosto de cada anualidad, día de la emancipación del Pueblo Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, como el Día Nacional del Pueblo Raizal.

Artículo 2. En homenaje a los Ciento ochenta y siete (187) años de la primera emancipación de los esclavizados en el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, ocurrida el 1º de agosto de 1834, y en reconocimiento a los aportes significativos del Pueblo Raizal a la construcción de la Nación Colombiana y la Soberanía en el Mar Caribe, se desarrollará una campaña de conmemoración de este pueblo ancestral, cuya coordinación estará a cargo del Gobierno nacional, en conjunto con las entidades departamentales y municipales y de la instancia de representación y participación del Pueblo Raizal dentro de los límites del Estado Colombiano.

Artículo 3. El Gobierno nacional queda autorizado para efectuar las apropiaciones presupuestales necesarias y realizar los traslados requeridos para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 4. La presente ley rige a partir de su promulgación y sanción.

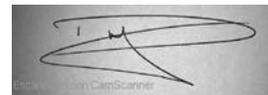
COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SENADO DE LA REPÚBLICA

El texto transcrito fue el aprobado en primer debate en Sesión Ordinaria No Presencial de la Comisión Segunda del Senado de la República del día ocho (08) de junio del año dos mil veintiuno (2021), según consta en el Acta No. 27 de Sesión No Presencial de esa fecha, de acuerdo a la **Resolución 181 del 10 de abril de 2020** "Por la cual se adopta medidas que garanticen el desarrollo de sesiones no presenciales en el Senado de la República, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica declarado por el Gobierno Nacional. Para no interrumpir el normal funcionamiento de la Rama Legislativa", expedida por la Mesa Directiva del Senado.

JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
Presidente
Comisión Segunda
Senado de la República

LUIS EDUARDO DIAZGRANADOS TORRES
Vicepresidente
Comisión Segunda
Senado de la República



DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General
Comisión Segunda
Senado de la República

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Bogotá D.C., 15 de junio de 2021

AUTORIZAMOS EL PRESENTE INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE PRESENTADO POR EL HONORABLE SENADOR FELICIANO VALENCIA MEDINA, AL PROYECTO DE LEY No. 358 DE 2020 SENADO – 110 DE 2020 CÁMARA “POR LA CUAL SE ESTABLECE EL PRIMERO (1º) DE AGOSTO, DÍA DE LA EMANCIPACIÓN DEL PUEBLO RAIZAL DEL ARCHIPIÉLAGO DE SAN ANDRÉS, PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA, COMO EL DÍA NACIONAL DEL PUEBLO RAIZAL”, PARA SU PUBLICACIÓN EN LA GACETA DEL CONGRESO.

JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
Presidente
Comisión Segunda
Senado de la República

LUIS EDUARDO DIAZGRANADOS TORRES
Vicepresidente
Comisión Segunda
Senado de la República



DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General
Comisión Segunda
Senado de la República

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN SENADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 436 DE 2021 SENADO – 464 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo.

Bogotá D.C. 15 de junio de 2021

Doctor
ARTURO CHAR CHALJUB
Presidente
HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA
Ciudad.

Asunto: Informe de ponencia para segundo debate en Senado al Proyecto de Ley No. 436/2021 Senado – 464/2020 Cámara “Por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo”

Respetado señor presidente:

En cumplimiento de la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del Senado de la República y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir Informe de ponencia para segundo debate en Senado al Proyecto de Ley No. 436/2021 Senado – 464/2020 Cámara “Por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo”, en los siguientes términos:

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

En primer lugar, es de resaltar que el citado proyecto de ley es de origen gubernamental y congresional siendo presentado el pasado 11 de septiembre de 2020 por el señor ministro de Defensa Nacional, el Doctor Carlos Holmes Trujillo (QEPD) y un gran número de congresistas. Fue publicado el 17 de noviembre de 2020 mediante Gaceta del Congreso No. 1321 de 2020 Cámara.

La ponencia para primer debate fue publicada en Gaceta del Congreso No. 1425 de 2020 Cámara del 2 de diciembre del mismo año, siendo debatido y aprobado por la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes en debate del 7 de diciembre de 2020.

Posteriormente hace su tránsito a Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes y se rinde ponencia para segundo debate publicada mediante Gaceta del Congreso No. 114 del 10 de marzo de 2021 Cámara, para finalmente ser aprobado en Plenaria el día 23 de marzo de 2021.

El texto aprobado en segundo debate de la Cámara de Representantes se encuentra publicado en Gaceta del Congreso No. 328 de 2021 Cámara.

El proyecto de ley no ha tenido modificaciones sustanciales durante su trámite legislativo en la Cámara de Representantes en primer y segundo debate, solo siendo ajustado en un artículo específico, manteniéndose la esencia y estructura del texto radicado ante el Congreso de la República. Al respecto, se presenta a continuación la relación correspondiente:

DEBATE	FECHA	ARTÍCULOS
Primer debate en Comisión Segunda Cámara de Representantes	07 de diciembre de 2020	No hubo modificaciones al texto
Segundo debate en Plenaria Cámara de Representantes	23 de marzo de 2021	Modificación Literal e) del artículo 18

El día 2 de junio de 2021 se da primer debate en la Comisión Segunda del Senado de la República, aprobando el articulado con la inclusión de un párrafo en el artículo 4. Así:

TEXTO DEL PROYECTO APROBADO EN PLENARIA DE CÁMARA	MODIFICACIÓN PROPUESTA POR LA SENADORA ANA PAOLA AGUDELO Y APROBADA EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEGUNDA DEL SENADO
<p>Artículo 4°. Clasificación de Registro. El registro único colombiano de naves y artefactos navales tendrá la siguiente clasificación:</p> <ol style="list-style-type: none"> Naves y artefactos navales; Naves y artefactos navales de cabotaje; Naves menores; Naves dedicadas a la pesca industrial; Naves dedicadas a la pesca artesanal; Naves de recreo o deportivas. <p>Las anteriores clasificaciones serán reglamentadas por la Dirección General Marítima, con base en sus características técnicas, el servicio al cual se destinarán y las disposiciones de la presente Ley.</p>	<p>Artículo 4°. Clasificación de Registro. El registro único colombiano de naves y artefactos navales tendrá la siguiente clasificación:</p> <ol style="list-style-type: none"> Naves y artefactos navales; Naves y artefactos navales de cabotaje; Naves menores; Naves dedicadas a la pesca industrial; Naves dedicadas a la pesca artesanal; Naves de recreo o deportivas. <p>Las anteriores clasificaciones serán reglamentadas por la Dirección General Marítima, con base en sus características técnicas, el servicio al cual se destinarán y las disposiciones de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo: Para dar cumplimiento al registro único colombiano de naves y artefactos navales por parte de las naves de pesca artesanal, la Dirección General Marítima brindará el acompañamiento necesario que permita a este tipo de naves contar con el Certificado de Matrícula provisional o definitivo, que trata el artículo 8° de la presente Ley.</p>

II. OBJETO

El proyecto de ley sometido a consideración de la Comisión tiene como finalidad actualizar y fortalecer el registro colombiano de naves y artefactos navales, para lograr que Colombia abandere más buques.

Conforme a lo anterior, el Estado colombiano y las empresas del país se evitarían pagar fletes a navieras extranjeras como ocurre en la actualidad, lo cual incentivaría el empleo en el territorio nacional ya que al estar las naves matriculadas en Colombia, estas deberán contratar un porcentaje de tripulación colombiana (Capitanes, Primeros Oficiales, Ingenieros de Maquinas, Marineros de Cubierta y Marineros de Maquinas, Cocineros, etc.), generando empleos directos y expandiendo significativamente el comercio nacional y el ingreso de divisas. Así mismo, se potencializan sectores como los astilleros, talleres de reparación naval, academia, gente de mar, agencias marítimas, entre otros.

La Gente de Mar dedicada a los trabajos a bordo de las naves igualmente se constituyen en un factor esencial para este aporte a la reactivación de la economía, toda vez que a mayor cantidad de buques de bandera nacional necesariamente necesitaran de personal especializado, capacitado y formado para hacer parte de dichas tripulaciones, de las cuales en la actualidad más de once mil personas cuentan con licencias y títulos de navegación en nuestro país.

Igualmente, se promueven industrias como las de los servicios auxiliares a las naves, uso de remolcadores, pilotos prácticos, abastecimiento, servicios portuarios, capacitación y formación de personal, entre otras.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO

La propuesta de texto que se pone a consideración cuenta con treinta y tres (33) artículos, recoge algunos aspectos esenciales de la Ley 730 de 2001 y la deroga, y plantea soluciones a problemas administrativos para registrar naves en Colombia.

Como aspecto a resaltar, se crea un registro único nacional de naves clasificado por el servicio que se pretende prestar, de esta forma los requisitos exigidos a las naves de alto bordo no serán aplicables a las naves de cabotaje, a las de pesca, ni a las de recreo.

De igual forma, se busca incluir una clasificación de registro especial para las naves de pesca artesanal, para que puedan proceder a la formalización de su medio de trabajo y que el mismo sea soporte como parte del patrimonio de esta población.

Se propone que la verificación de informes por tráfico de estupefacientes no sea un requisito para registrar una nave o artefacto naval en Colombia. Adicionalmente, se elimina la escritura pública como documento de compraventa de naves y artefactos navales, permitiendo facturas o contratos privados como en la mayor parte de los registros del mundo.

Se establece un capítulo especial relacionado con la hipoteca naval y las garantías marítimas, dado que en el país las entidades financieras no reciben las naves como garantía hipotecaria para créditos, permitiendo el financiamiento y las posibilidades de expansión del gremio marítimo.

Finalmente, se propone que las rentas provenientes del servicio de transporte marítimo internacional que realicen naves o artefactos navales inscritos en el registro colombiano estarán gravadas a la tarifa del impuesto sobre la renta del 2%.

IV. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

A continuación, se extraen algunos puntos de la exposición de motivos y las anteriores ponencias del proyecto de ley, los cuales se consideran relevantes para explicar los motivos que sustentan la iniciativa en estudio.

a. Introducción

La nacionalidad de un buque es fundamental para que pueda navegar y desarrollar las labores para las cuales fue diseñado y construido, para obtenerla debe registrarse en un estado que impondrá sus propios requisitos para otorgarla. Mediante este acto jurídico se crea un vínculo que obliga a la nave, al armador y a su tripulación a someterse a la legislación nacional, y al Estado a prestar la debida protección.

Las tripulaciones y el buque son el alma del transporte marítimo, modo crucial de actividades comerciales en la economía globalizada de mercado. Sin embargo, en Colombia no se ha abierto el horizonte fundamental de influencia de este renglón económico y su preponderante papel para la prosperidad, al ser fuente de oportunidades de empleo, renglón de apalancamiento de economías de escala y peldaño fundamental en la cadena logística de producción.

La marina mercante se erige como una pieza esencial del comercio internacional, transportando mercancías y pasajeros por todo el mundo, sin la cual gran parte del negocio de importación y exportación nacional e internacional se detendría. Esta particular industria requiere aptitudes y habilidad en aspectos tanto financieros como logísticos para su correcta administración y operatividad, y engloba un amplio espectro de soluciones tecnológicas, desde las infraestructuras básicas de puertos, terminales, materiales y energía, hasta los sistemas, equipos y procedimientos más avanzados y sofisticados de comunicaciones.

El poder marítimo de un país se evidencia en el crecimiento económico y social, a través del desarrollo de sus actividades marítimas, y principalmente con la existencia de su Marina Mercante, la cual es la suma de los buques y embarcaciones registradas, que, enarbolando la bandera del Estado, en este caso Colombia, hacen presencia local y en los océanos y mares del mundo.

Las estadísticas disponibles de la DIAN (2016) representan el total de importaciones y exportaciones realizadas por los diferentes modos de transporte, se concluye que el 97.6 % de la carga de Colombia es importada por vía marítima; mientras que el 98.8% de la carga de Colombia es exportada por vía marítima.

Este tráfico internacional (exportaciones e importaciones) es realizado por buques extranjeros, dejando nuestro país de percibir estos ingresos, razón por la cual, promover el abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia, fortalecería el transporte marítimo como engranaje del comercio internacional y el aprovisionamiento a través de la pesca artesanal e industrial, así como al cabotaje como medio indispensable de comunicación en zonas estratégicas para el País.

b. Evolución de la Marina Mercante Nacional

El principal artífice del sector marítimo es la **marina mercante**, conformada principalmente por la flota de buques o naves que se usan para el comercio y el turismo y que, además, en caso de catástrofe, pueden conformar la marina militar.

Esta flota puede dividirse en diversas categorías, según su propósito o tamaño:

- Buques de carga seca, principalmente portacontenedores y carga general;
- Buques especializados, por ejemplo, para cargas muy pesadas, congeladores, para el transporte de vehículos o maquinaria especial;
- Costeros, buques más pequeños para cualquier tipo de carga que normalmente no hacen rutas transoceánicas, sino transportes costaneros o de cabotaje;
- Cruceros o buques de pasajeros;
- Transbordadores o ferris, que en su mayoría combinan pasajeros, automóviles y carga, y que se utilizan normalmente para rutas regulares entre dos puertos;
- Buques tanque para el transporte de combustibles u otros líquidos, como crudo de petróleo, refinado y otros productos petrolíferos, gas licuado (como el gas natural) y productos químicos. También líquidos comestibles, como aceites vegetales, vino, jugos de frutas y otros alimentos. **El sector de los buques tanque comprende una tercera parte del tonelaje mundial.**

La marina mercante se erige como una pieza esencial del comercio internacional, transportando mercancías y pasajeros por todo el mundo, sin la cual gran parte del negocio de importación y exportación nacional e internacional se detendría. Esta particular industria requiere aptitudes y habilidades en aspectos tanto financieros como logísticos para su correcta administración y operatividad, y engloba un amplio espectro de soluciones tecnológicas, desde las infraestructuras básicas de puertos, terminales, materiales y energía, hasta los sistemas, equipos y procedimientos más avanzados y sofisticados de comunicaciones.

La posición geográfica de Colombia y el hecho de que más del 80% de su comercio exterior se efectuara entonces, como ahora, por vía marítima, le dio a la actividad naviera un carácter de fundamental importancia para el desarrollo económico del país en el siglo pasado.

Entendiendo estas bondades que bien pudieron ser pasadas, pero igual están aún presentes, y con absoluta seguridad serán las futuras, el presidente Alberto Lleras Camargo impulsó la idea de crear una empresa naviera con la participación de los países que conformaron la Gran Colombia; así desde febrero de 1946 se iniciaron las conversaciones para involucrar en este proyecto a representantes de Colombia, Ecuador y Venezuela.

Para la negociación de constitución se nombró como presidente de la comisión al ministro de Obras Públicas de Colombia, ingeniero Álvaro Díaz y como vicepresidente a un representante del Gobierno de Venezuela. En abril de 1946, los negociadores acordaron un capital inicial de \$ 20 millones de dólares, de los cuales correspondería el 45% a Colombia, una cifra igual a Venezuela y 10% a Ecuador, que se le facilitarían como crédito mientras cumpliera los trámites internos requeridos.

La Flota Mercante Grancolombiana (FMG) comenzó sus operaciones en mayo de 1947 con 5 buques propios comprados en Estados Unidos; flota que en 1953 ya estaba compuesta por 12 buques y con instalaciones para organizaciones técnicas en Estados Unidos, en los tres países socios y en varias naciones de Centroamérica. Pero, además, como resultado de estas exitosas operaciones mercantiles, se vio la necesidad de crear una filial en Nueva York y sucursales en Estados Unidos, además de dos muelles que ya habían sido alquilados en Brooklyn.

El éxito de las decisiones administrativas y técnicas, la carga, las rutas, los buques y las buenas tripulaciones fueron tales que la FMG se vio obligada a ordenar la construcción de seis nuevos buques de mayor capacidad, inclusive se llegó a tener el RIO SINU, un buque especializado para transportar ganado en el gobierno del General Rojas Pinilla.

Al poco tiempo, en 1953, se retiró Venezuela, hecho que cambió la composición accionaria a: 80% de Colombia y 20% de Ecuador. Posteriormente entre 1971 y 1975 la FMG ya operaba 110 buques (entre propios y alquilados), sirviendo 190 puertos en el mundo, lo que generó la mayor cantidad de oportunidades, llegando a emplear 2.100 marinos, sin incluir al personal administrativo que tenía la empresa en Colombia y alrededor del mundo.

La importancia económica de la marina mercante de Colombia se reflejó sobre la balanza de pagos del país. Cuando se movilizaban las importaciones en buques de bandera nacional se ahorran divisas, lo que se asemeja a una sustitución de importaciones y, de otra parte, se producía un ingreso directo de divisas cuando se transportaban los productos de exportación colombianos y entre otros países.

Además del valor económico, el desarrollo de la Flota Mercante generó un valor estratégico, porque durante 50 años brindó estabilidad al comercio de los productos colombianos, al garantizar transporte propio, seguro y eficiente a los principales puertos del mundo.

Teniendo en cuenta todos estos hechos y considerando lo demostrado por la historia, es real y práctico considerar que al fomentar la Flota Mercante Nacional se pueden impulsar, mejorar y/o incentivar las exportaciones de nuestros productos, como carbón, café, banano, algodón, abonos, frutas, productos metalmecánicos y otras exportaciones menores; pero, además, Colombia podría volver a participar en los escenarios en donde se trata la estabilidad de los fletes marítimos.

También debemos recordar que cuando decayó o disminuyó nuestra marina mercante, perdimos la oportunidad de continuar empleando oficiales y tripulantes (que fueron y serán empleos muy calificados), disminuyó significativamente la formación y capacitación de la Gente de Mar, el agenciamiento de buques nacionales declinó el muy calificado sector metalmecánico naval, que inclusive exportaba servicios y productos como los que exitosamente ofrecían los astilleros UNIAL y CONASTIL, que a pesar de lo que se pueda informar actualmente, hace más de 30 años se empezaron a construir los primeros buques *full* clase y de acuerdo a regulaciones internacionales, además de muchas modificaciones y modernizaciones de tanqueros y repotenciación de remolcadores y otras embarcaciones que dieron renombre a nuestra ingeniería naval y a la calidad de las tripulaciones colombianas.

Al perder esa flota de buques, el país está pagando entre 1.700 y 2.000 millones de dólares al año por concepto de fletes, una de las razones por las cuales sería atractivo revivir la marina mercante nacional, ya que esto es uno de los problemas que hoy hace menos competitivos a los empresarios a la hora de exportar.

Bajo el concepto de bandera, toda nave o artefacto naval se distingue en el ordenamiento nacional por el hecho de llevar un nombre y poseer una nacionalidad que solo puede ser una. Al poseer una nacionalidad el buque o la nave se hace acreedor a ciertos derechos y debe cumplir con ciertas obligaciones, a saber:

- Está protegido por el Estado del cual es nacional.
- Puede apelar a la protección diplomática y consular del mismo.
- Se le aplicarán los tratados suscritos por el Estado al cual pertenezca.

De esta forma, se presenta un vínculo directo entre el buque y el Estado del cual es nacional, y es la legislación y jurisdicción del mismo la que se ejerce sobre él. Si bien es cierto que hay una tendencia hacia la globalización y universalización jurídica en materia de navegación, no es posible establecer una norma única en todo el mundo, ya que cada país ejerce su autoridad con arreglo al derecho internacional marítimo sobre sus naves y esta soberanía sigue al buque a donde quiera que se encuentre, más aún si está en alta mar, donde el derecho que impera, en principio, para regir al buque y su tripulación es el del país del cual es nacional.

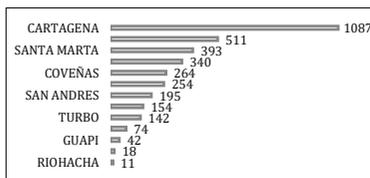
Luego del cierre de la mayoría de las navieras nacionales en el 2001, el Congreso de la República impulsó y aprobó la Ley 730 de 31 de diciembre de 2001, con la que se inició la modernización del registro colombiano de naves, e incluyó soluciones administrativas a algunos trámites con el objetivo de aumentar el número de buques con bandera colombiana.

No obstante, lo anterior, después de 18 años de vigencia, los resultados no son muy alentadores, ya que en la actualidad Colombia cuenta con 3.569 naves y artefactos navales registrados, así:

Al mes de junio de 2020, el registro colombiano cuenta con 3485 naves:

- Naves mayores: 631, de las cuales 117 son de tráfico internacional.
- Naves menores: 2854, que corresponden a lanchas de recreo o pasaje y naves de pesca

La distribución de la mencionada flota por puerto de registro es la siguiente:



Fuente: Dirección General Marítima – 2020

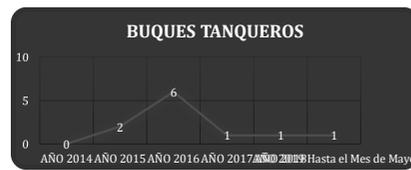
Entre los años 2014 a 2019, la tendencia de abanderamiento de naves mayores en Colombia ha tenido el siguiente comportamiento:



Fuente: Dirección General Marítima – 2019



Fuente: Dirección General Marítima – 2019



Fuente: Dirección General Marítima – 2019



Fuente: Dirección General Marítima – 2019

La situación se ha agudizado durante el primer semestre del año 2020 como consecuencia del COVID – 19, circunstancia que ha golpeado de manera general a todos los sectores, incluido el marítimo, a pesar de que la economía mundial mantuvo en mayor parte su dinámica precisamente por la navegación marítima.

A continuación, se presenta una relación de la mencionada reducción de trámites relacionados con naves marítima en el primer semestre del año 2020:



Fuente: Dirección General Marítima – 2020

El Sector Marítimo en Colombia se encuentra concentrado principalmente en 5 zonas, la Costa Atlántica en su mayoría, por su posición geográfica (Barranquilla, Cartagena y Santa Marta), seguido de la Costa Pacífica (Buenaventura, Bahía Solano, Cali), en tercer lugar, Antioquia (Medellín, Envigado y Turbo) y, por último, Cundinamarca (Bogotá).¹



Fuente: Asociación de Armadores de Colombia – ARMCOL – 2017

La marina mercante representa uno de los sectores más importantes en el desarrollo económico de un país que a su vez involucra múltiples actividades que constituyen los denominados intereses marítimos (transporte de distintos tipos de carga y pasajeros, pesca, explotación o perforación del lecho marítimo, defensa y seguridad, buques especiales y embarcaciones para el turismo y recreación), en donde participan diversos actores de manera directa e indirecta.

c. Conformación de la flota mundial de buques

En la actualidad el mayor porcentaje de buques se encuentra repartido entre pocos países bandera, principalmente los dedicados al transporte marítimo internacional de contenedores y graneles líquidos como los hidrocarburos. De igual forma los Estados, en su mayoría, protegen el transporte interno y de cabotaje, otorgando reserva a las banderas nacionales.

A continuación, se presenta una breve descripción por sectores, evidenciando las cifras y tendencias mundiales y el mercado que puede ser abarcado por Colombia, si cuenta con un eficaz instrumento de abanderamiento.

¹ ARMCOL, 2017.

FLOTA TOTAL DE BUQUES POR PAISES (2011-2018)

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ARGENTINA	153	143	145	150	159	168	181	167
BOLIVIA (Plurinational State of)	97	75	76	58	59	55	46	49
BRAZIL	575	602	619	665	692	728	768	791
CHILE	172	179	175	188	193	202	217	222
COLOMBIA	94	85	88	104	103	106	108	102
ECUADOR	78	78	80	131	132	139	142	137
FALKLAND ISLANDS (Malvinas)	3	3	3	3	3	3	3	3
GUYANA	50	49	51	53	53	53	56	55
LIBERIA	2 812	3 032	3 132	3 353	3 127	3 153	3 233	3 321
MARSHALL ISLANDS (I)	1 688	1 868	2 054	2 263	2 588	2 929	3 169	3 419
PANAMA	8 326	8 299	8 424	8 163	8 001	7 964	7 978	7 914
PARAGUAY	47	46	47	51	53	57	63	60
PERU	85	76	77	75	86	93	95	95
SURINAME	10	10	10	10	10	10	10	10
URUGUAY	45	44	44	52	55	55	58	57
VENEZUELA (Bolivarian Rep. of)	241	236	245	249	262	259	264	269

Según la información de UNCTAD², la flota comercial mundial en términos de Tonelaje de Peso Muerto (TPM) creció un 3,48% en los últimos 12 meses, la tasa de crecimiento más baja desde 2003; sin embargo, la capacidad de carga marítima del cargamento mundial aumentó aún más rápidamente que la demanda (2,1%), lo que conduce a una situación de sobrecapacidad global.

FLOTA TOTAL TONELADAS DE PESO MUERTO (TPM) O (DWT)

² Review of Maritime Transport 2018 – UNCTAD.

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ARGENTINA	588	496	499	496	638	640	565	546
BOLIVIA (Plurinational State of)	574	263	197	204	188	165	140	134
BRAZIL	3 243	3 385	3 217	3 687	3 952	4 356	4 559	4 826
CHILE	902	932	784	890	970	994	1 164	1 329
COLOMBIA	116	111	111	102	101	88	86	88
ECUADOR	364	366	364	364	409	425	426	425
FALKLAND ISLANDS (Malvinas)	6	6	6	6	6	6	6	6
GUYANA	34	34	34	35	35	36	44	43
LIBERIA	167 741	187 902	199 614	202 994	201 567	205 069	217 105	223 669
MARSHALL ISLANDS (I)	106 528	122 579	138 862	153 351	178 061	197 907	216 419	237 826
PANAMA	314 700	331 767	348 112	337 476	335 304	333 258	342 717	335 888
PARAGUAY	56	62	59	57	73	74	80	80
PERU	568	495	439	463	544	543	623	611
SURINAME	7	7	7	7	7	7	7	7
URUGUAY	43	45	43	112	116	64	58	49
VENEZUELA (Bolivarian Rep. of)	1 537	1 512	1 653	1 952	1 755	1 905	1 791	1 778

FLOTA TOTAL DE BUQUES TANQUEROS POR PAISES (2011-2018)

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ARGENTINA	29	26	25	26	29	30	29	27
BOLIVIA (Plurinational State of)	14	10	13	5	4	2	2	2
BRAZIL	46	46	44	38	37	39	37	36
CHILE	18	12	12	11	11	13	13	18
COLOMBIA	7	6	6	10	9	9	0	0
ECUADOR	37	39	34	33	37	37	36	34
FALKLAND ISLANDS (Malvinas)	..	..	..	..	..	..	..	..
GUYANA	4	4	4	4	4	4	7	7
LIBERIA	700	677	688	706	686	673	728	723
MARSHALL ISLANDS (I)	564	470	496	526	647	717	772	837
PANAMA	947	700	708	706	741	763	812	808
PARAGUAY	4	6	6	6	6	5	3	6
PERU	14	12	9	10	12	12	13	13
SURINAME	3	3	3	3	3	3	3	3
URUGUAY	4	2	2	4	4	4	4	3
VENEZUELA (Bolivarian Rep. of)	19	19	20	23	24	27	26	26

FLOTA TOTAL DE BUQUES GRANELEROS POR PAISES (2011-2018)

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ARGENTINA	2	1	1	1	..	..	..	..
BOLIVIA (Plurinational State of)	6	2	1	..	..	..	..	..
BRAZIL	16	18	11	18	18	19	19	19
CHILE	10	11	7	6	9	9	10	9
COLOMBIA	..	..	..	..	..	..	..	..
ECUADOR	..	..	..	..	..	..	..	..
FALKLAND ISLANDS (Malvinas)	..	..	..	..	..	..	..	..
GUYANA	..	..	..	..	..	..	..	..
LIBERIA	599	731	817	844	892	931	989	1 086
MARSHALL ISLANDS (I)	650	604	737	841	964	1 113	1 264	1 437
PANAMA	2 340	2 659	2 773	2 715	2 728	2 605	2 661	2 585
PARAGUAY	..	..	..	..	..	..	..	..
PERU	..	..	..	..	..	..	..	..
SURINAME	..	..	..	..	..	..	..	..
URUGUAY	..	..	..	..	..	..	..	..
VENEZUELA (Bolivarian Rep. of)	3	2	2	4	4	4	4	4

FLOTA TOTAL DE BUQUES CARGA GENERAL POR PAISES (2011-2018)

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ARGENTINA	18	11	11	11	11	11	9	9
BOLIVIA (Plurinational State of)	57	45	43	44	44	43	36	36
BRAZIL	69	68	54	48	50	50	48	47
CHILE	40	47	48	51	52	56	58	58
COLOMBIA	25	19	19	16	17	16	19	18
ECUADOR	7	6	6	5	4	5	6	6
FALKLAND ISLANDS (Malvinas)	1	1	1	1	1	1	1	1
GUYANA	31	30	30	27	26	27	27	26
LIBERIA	129	132	138	133	132	122	118	130
MARSHALL ISLANDS (I)	72	76	79	86	77	83	73	68
PANAMA	1 650	1 498	1 501	1 350	1 264	1 263	1 298	1 327
PARAGUAY	26	23	23	21	22	23	24	23
PERU	4	1	1	..	..	..	..	..
SURINAME	5	5	5	5	5	5	5	5
URUGUAY	6	6	6	7	7	7	6	6
VENEZUELA (Bolivarian Rep. of)	37	28	32	30	33	36	33	30

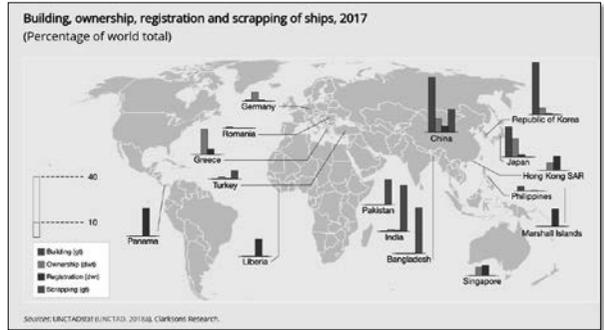
FLOTA TOTAL BUQUES DE CONTENEDORES POR PAISES (2011-2018)

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Argentina	..	..	..	..	1	1	1	1
Bolivia (Plurinational State of)	1	..	1	..	..	..	..	..
Brazil	11	13	14	19	17	17	17	15
Chile	3	2	3	3	3	3	5	5
Colombia	..	..	..	..	..	..	..	..
Ecuador	..	..	..	..	..	..	..	..
Falkland Islands (Malvinas)	..	..	..	..	..	..	..	..
Guyana	..	..	..	..	..	..	..	..
Liberia	940	977	997	960	912	914	865	834
Marshall Islands (I)	230	227	234	245	269	278	256	256
Panama	755	744	717	708	648	643	612	590
Paraguay	2	2	2	2	3	3	3	3
Peru	1	1	1	2	2	2	2	2
Suriname	..	..	..	..	..	..	..	..
Uruguay	..	..	..	..	1	1	1	1
Venezuela (Bolivarian Rep. of)	2	2	2	2	2	2	1	1

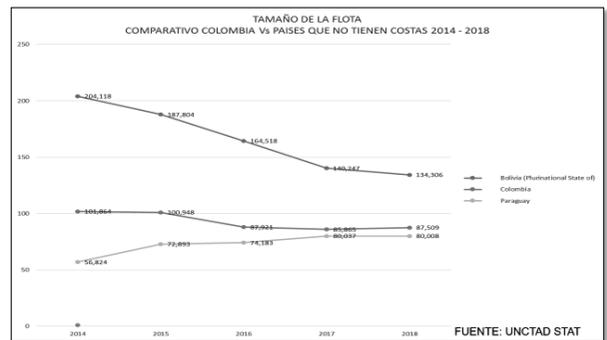
FLOTA TOTAL OTRO TIPO DE BUQUES POR PAISES (2011-2018)

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Argentina	104	105	108	112	118	126	142	130
Bolivia (Plurinational State of)	20	19	19	9	11	10	10	11
Brazil	433	470	496	542	570	609	653	678
Chile	104	107	105	115	118	121	131	133
Colombia	62	58	61	78	77	81	81	76
Ecuador	34	37	40	93	91	97	100	96
Falkland Islands (Malvinas)	2	2	2	2	2	2	2	2
Guyana	19	18	17	32	33	22	22	22
Liberia	444	495	482	511	506	513	533	548
Marshall Islands (I)	322	480	506	505	531	738	804	821
Panama	2 426	2 608	2 738	2 677	2 630	2 612	2 898	2 604
Paraguay	15	15	16	22	42	46	51	48
Peru	66	62	66	63	72	79	80	80
Suriname	2	2	2	2	2	2	2	2
Uruguay	35	36	36	40	42	43	47	47
Venezuela (Bolivarian Rep. of)	100	105	109	190	199	191	200	208

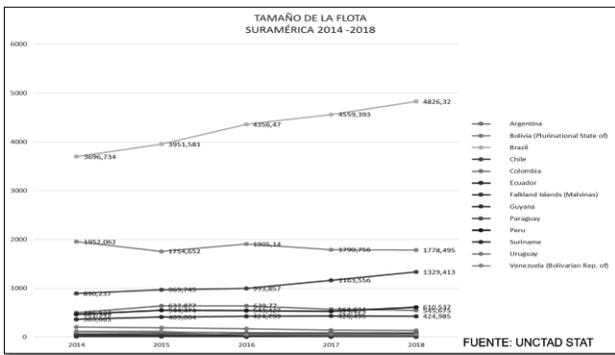
PORCENTAJE TOTAL DE ABANDERAMIENTO EN EL MUNDO PARA EL 2018



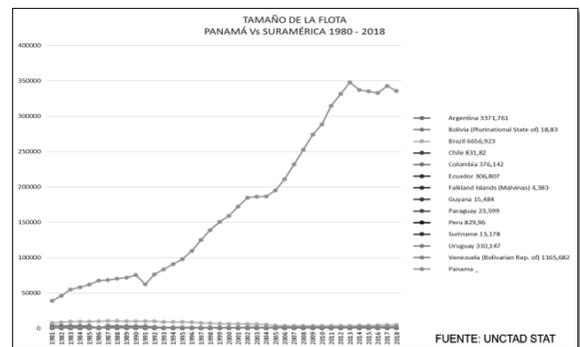
COMPARATIVO CON PAISES QUE NO TIENEN COSTAS MARÍTIMAS



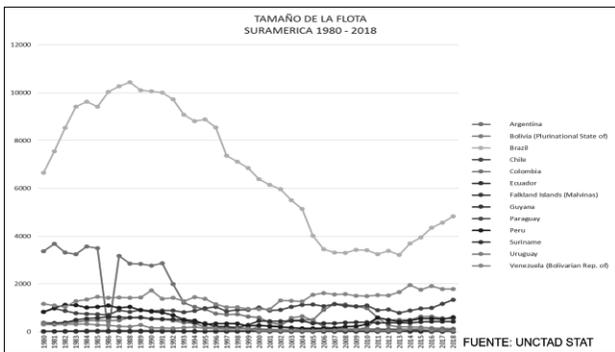
TAMAÑO DE LA FLOTA EN SURAMERICA 2014 - 2018



COMPARATIVO DE LA FLOTA CON EL MAYOR REGISTRO DEL MUNDO



TAMAÑO DE LA FLOTA EN SURAMERICA 1980 - 2018



ES NECESARIO QUE LA BANDERA COLOMBIANA SEA MÁS ÁGIL Y EXISTAN FOMENTOS E INCENTIVOS PARA ABANDERAR EN COLOMBIA



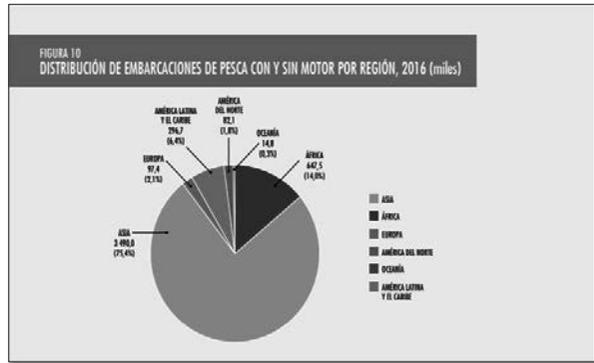
d. Flota pesquera

Por otra parte, según información de la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO³ por sus siglas en inglés), la flota pesquera mundial se estima en unos 4,6 millones de embarcaciones.

La flota de Asia era la más numerosa, formada por 3,5 millones de embarcaciones, las cuales representan el 75% de la flota mundial. En África y América del Norte, el número estimado de embarcaciones se redujo a partir del año 2014 en algo más de 30.000 embarcaciones y en aproximadamente 5.000 embarcaciones, respectivamente. En cuanto a Asia, América Latina y el Caribe y Oceanía, todas las cifras aumentaron, en su mayoría, como resultado de las mejoras en los procedimientos de estimación.

A nivel mundial, el número de embarcaciones propulsadas por motores se estimó en 2,8 millones en el año 2016, una cifra que ha permanecido estable desde el 2014. Las embarcaciones motorizadas representaban el 61% de las de pesca en 2016, un porcentaje inferior al 64% registrado en 2014, ya que el número de embarcaciones sin motor aumentó, probablemente debido a la mejora de las estimaciones.

En 2016, aproximadamente el 86% de las embarcaciones pesqueras con motor en el mundo se incluían en la categoría de menos de 12 metros de eslora, la mayoría de las cuales no tenía cubierta, y estas pequeñas embarcaciones eran las predominantes en todas las regiones. Sin embargo, solo alrededor del 2% de todas las embarcaciones pesqueras con motor medían 24 metros o más de eslora.⁴



Fuente: FAO - El estado mundial de la pesca y acuicultura - 2018

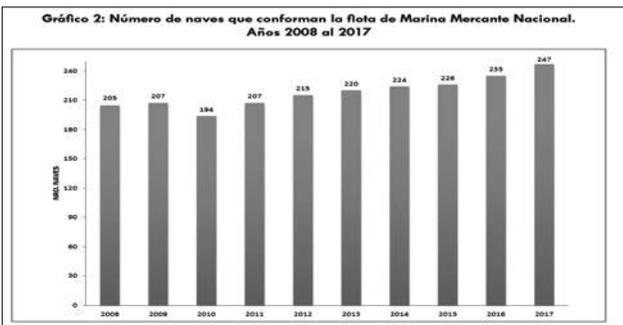
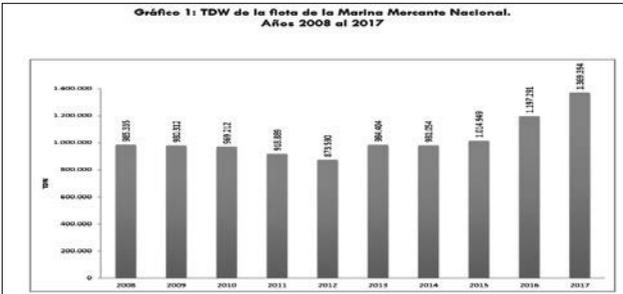
e. Comparación entre registro colombiano de buques y países de la región

CHILE

El Registro de Naves Chileno está reglamentado por la Ley de Navegación D. L. N° 2.222, de 21 de mayo de 1978. Chile cuenta con un Registro Cerrado; el Artículo 11 de la Ley de Navegación establece que, para matricular una nave en Chile, su propietario debe ser chileno, y establece unas condiciones cuando la propiedad es de más de una persona o de una persona jurídica. Además, el artículo 14 señala que "para mantener enarbolado el pabellón nacional, se requiere que el capitán de la nave, su oficialidad y tripulación sean chilenos"; sin embargo, se podrá autorizar la contratación de tripulación extranjera en forma transitoria, exceptuando al capitán, que, siempre deberá ser chileno.

En cuanto al doble registro, el presidente de la República podrá autorizar el arrendamiento de naves a casco desnudo que enarbolan pabellón extranjero, permaneciendo la matrícula chilena. El control de los buques respecto a las convenciones internacionales y de seguridad está a cargo de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante - DIRECTEMAR.

³ Food and Agriculture Organization.
⁴ <http://www.fao.org/state-of-fisheries-aquaculture/es/>



Fuente: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de Chile - DIRECTEMAR

La inspección y certificación de las naves corresponde a DIRECTEMAR. En caso de reparación o construcción en el extranjero, a petición del armador, la Dirección delega esta labor a una Sociedad Clasificadora reconocida por Chile.

Aunque se ha manifestado en varias ocasiones la necesidad de que exista un vínculo genuino entre la nacionalidad del armador del buque y el estado de abanderamiento, no se ha logrado establecer una reglamentación internacional que garantice que esto se cumpla, sin embargo, está presente en instrumentos como: la Convención de Altamar de 1958, la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 y la Convención de la UNCTAD sobre Condiciones para el Registro de Naves de 1986. El control por el

estado rector del puerto logra armonizar los estándares de calidad y seguridad de la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante las inspecciones llevadas a cabo por los estados miembros de los Acuerdos Regionales o Memorándums de Entendimiento que abarcan las distintas partes del globo. Estas inspecciones han resultado un mecanismo eficaz para reducir los riesgos que ocasiona la circulación de buques subestándar.

HONDURAS

La Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional de Honduras (Decreto 167-94; enero 2, 1995) regula, entre otras, las actividades marítimas, los aspectos relacionados con la seguridad marítima y la protección del medio marino (artículo 1); también regula todos los aspectos relacionados con la marina mercante nacional. El libro III del Código de Comercio (Decreto 73; febrero 16, 1950), por otra parte, trata del comercio marítimo incluyendo los contratos de fletamento (artículos 814 y ss.) y del transporte de pasajeros por mar (artículos 964 y ss.).

Las naves nacionales, según la Ley hondureña, incluyendo las de cabotaje así como las que operan servicios de transporte de pasajeros entre la Ceiba e Islas de la Bahía, se identifican por su patente de navegación (artículo 16), previa inscripción en el Registro de Naves a cargo de la Dirección General de Marina Mercante (artículo 48). Antes de esta inscripción las naves deben ser objeto de inspección a fin de determinar si están en condiciones de navegar con seguridad y si no representan peligro para el medio ambiente marino (artículos 18 y ss.).

La Autoridad Marítima de Honduras ha establecido estrategias tendientes a conservar y fortalecer un Registro Abierto, entre ellas la seguridad jurídica, agilidad y tasas accesibles. Así mismo, en cumplimiento de las exigencias de los acuerdos regionales marítimos como lo es el U.S. Coast Guard, el Memorándum de París y el Memorándum de Tokio, ha logrado una considerable disminución en la detención de naves con bandera hondureña.

Otro logro alcanzado en los últimos años ha sido la implementación de nuevos estándares de calidad orientados a la capacitación y titulación de la Gente de Mar, con el fin de mantener los modelos mundialmente aceptados y establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI). Se ha consolidado el funcionamiento de la Escuela Marítima Centroamericana a través de la capacitación de personal sobre las exigencias y cumplimientos del Convenio STCW 78/95, lo que los mantiene dentro de la Lista Blanca de la OMI.

BOLIVIA

A pesar de no contar con mar territorial, Bolivia presenta y ejecuta una política para contar con una marina mercante que enarbole su pabellón, de allí que actualmente cuente con: "(...) 389 embarcaciones de diferentes capacidades que navegan con la bandera nacional, especialmente a través de la hidrovía Paraná-Paraguay y los océanos del planeta. (...).

La autoridad –boliviana- precisó que, de ese registro, solo 13 buques mercantes de gran calado navegan por el mar; naves especialmente dedicadas al transporte de contenedores.

En cuanto a la Hidrovía Paraná-Paraguay, el sistema que vincula la zona oriental del país con el océano Atlántico, existen 350 barcazas y 26 remolcadores⁵.

El reglamento de abanderamiento boliviano aplica a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales que realizan actividades mercantes en los ámbitos marítimo, fluvial, lacustre e Hidrovía Paraguay-Paraná, que se registren en la Unidad de Marina Mercante y que pertenezca a una Empresa Naviera legalmente constituida en Bolivia. A través de la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante, se cuenta con los siguientes registros para la navegación internacional:

- a) Registro Provisional: Es la inscripción de un buque, embarcación o artefacto naval en el ámbito marítimo y la Hidrovía Paraguay – Paraná en la Unidad de Marina Mercante, por un periodo de un año, hasta que el armador y/o propietario cumpla con los requisitos requeridos para el Registro Permanente.
- b) Registro Permanente: Es la inscripción de un buque, embarcación o artefacto naval en el ámbito marítimo y la Hidrovía Paraguay – Paraná en la Unidad de Marina Mercante, por un periodo de cinco años, una vez cumplidos los requisitos exigidos, que puede ser renovado por un nuevo periodo.
- c) Registro Especial: Es una modalidad de inscripción de un buque, embarcación o artefacto naval en el ámbito marítimo y la Hidrovía Paraguay – Paraná en la Unidad de Marina Mercante, por un periodo máximo de tres meses, no autorizado para actividades comerciales, pudiendo ser empleado para realizar un viaje de entrega, de prueba o para desguace.
- d) Registro Dual: Es una modalidad de registro de un buque, embarcación o artefacto naval en la Unidad de Marina Mercante, que ya está registrado en otro país, por el periodo que dure el contrato de fletamento.

Para abanderar un buque en Bolivia, el armador, propietario o representante legal, deberá presentar los siguientes documentos para la navegación internacional en un registro cerrado:

- 1) Solicitud de cotización con base a las características técnicas del buque, embarcación o artefacto naval.
- 2) Solicitud de Registro dirigida a la Autoridad Marítima.
- 3) Fotocopia del documento de compraventa (Bill of sale) notariado y legalizado en el Consulado Boliviano.
- 4) Para los buques, embarcaciones o artefactos navales nuevos, título de propiedad y certificado del constructor.

⁵ http://www.la-razon.com/nacional/buques-navegan-bandera-Bolivia_0_2655334457.html

- 5) Fotocopia de cese de bandera anterior o documento que certifique que está en trámite, notariado y legalizado en el Consulado Boliviano.
- 6) Fotocopias de los certificados estatutarios y de registro de la bandera anterior, notariado y legalizado en el Consulado Boliviano.

Presentada esta documentación se debe efectuar la Inspección Técnica de Seguridad, donde el inspector realizará el trabajo de acuerdo a los procedimientos del Reglamento de reconocimientos, Inspecciones y Certificados de Seguridad para Embarcaciones en la Hidrovía o el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional en el ámbito marítimo.

Las inspecciones técnicas serán realizadas por inspectores de la Unidad de Marina Mercante o por inspectores de una organización reconocida por la Autoridad Marítima.

V. ESTUDIO DE DERECHO COMPARADO

De la flota de embarcaciones actualmente registradas en Colombia, solo se encuentran matriculadas seis (6) que están habilitadas y tienen capacidad de realizar tráfico internacional, sin embargo, de estas solo tres (3) embarcaciones realizan tráfico internacional de forma esporádica y el remanente realizan tráfico nacional.

Este bajo número de abanderamientos de naves y artefactos navales de tráfico internacional en Colombia, es generado por tres situaciones: i) la primera, por las altas tasas de tributación en el impuesto corporativo denominado en Colombia impuesto sobre la renta; ii) la segunda, debido a las circunstancias que condicionan el abanderamiento de Colombia; y, iii) la tercera, por la existencia de mejores condiciones tributarias en el exterior, todo lo cual ocasiona que Colombia no sea un país atractivo para el abanderamiento, a pesar de contar con una posición geográfica privilegiada.

Sobre el primer aspecto, el panorama tributario actual para un armador que decide importar una nave o artefacto naval de tráfico internacional y abanderarlo abandere en Colombia, es que deberá asumir cargas de tributación de hasta 57,9% sobre sus utilidades.

recamar una exención de la contribución, como en el caso de carga relacionada con la exploración de petróleo y gas en la costa brasileña y la importación bajo un régimen aduanero especial.

- Los ingresos por fletes relacionados con la exportación de bienes desde Brasil se encuentran exentos de contribuciones federales como PIS y COFINS (generalmente gravados al 9,25%).

Islas Canarias:

- Para fines del CIT, hay un crédito tributario equivalente al 90% de la facturación imponible derivada de la explotación de buques registrados en el Registro Especial.

China:

- Para las compañías de transporte marítimo internacional extranjeras, los ingresos derivados de exportaciones que salen de los puertos de China están sujetos a una tasa del CIT chino favorable del 1.25% (en lugar de la tasa del CIT chino estándar del 25%), a menos que califiquen para una exención bajo los respectivos acuerdos de transporte internacional y ADT firmados entre China y países/regiones extranjeras.

Curazao y San Martín:

- Curazao y San Martín también tienen un régimen alterno al régimen fiscal de tonelaje. En dicho régimen alterno, el régimen fiscal regular se aplica al 20% de las ganancias, pero el 80% de las ganancias derivadas de los envíos internacionales se encuentran gravadas en 1/10 de la tarifa estándar del impuesto corporativo.
- Curazao y San Martín tienen dos provisiones para inversiones de capital, incluidos los buques que permiten una depreciación acelerada de 1/3 de la inversión, así como un subsidio de inversión del 16%.

(...)

Hong Kong:

- La tasa estándar del impuesto sobre las ganancias es del 16,5%.
- Las compañías de transporte marítimo que obtienen ingresos por fletes se encuentran exentas del impuesto en Hong Kong si no hay envío en Hong Kong.
- Como incentivo fiscal, para las compañías de transporte marítimo con barcos que enarbolan bandera de Hong Kong, los ingresos por fletes relacionados con carga cargada y navegada a aguas internacionales están exentos del impuesto a las ganancias de Hong Kong. (...).

Holanda:

- Las compañías de transporte marítimo que no hagan uso del régimen fiscal de tonelaje, pero que se encuentren sujetas al régimen ordinario del CIT, pueden aplicar una depreciación acelerada a los buques que hubieran calificado en el



Respecto a la tasa promedio del impuesto corporativo, o conocido como impuesto sobre la renta bajo la legislación colombiana, este oscilaría entre las siguientes tarifas:

Año	Impuesto sociedades	Impuesto Dividendos 7,5%	Impuesto Dividendos 15%	Agregada NR/EP/Soc	Agregada PN superior a 300 UVT	Div a
2019	33%	5,03%	10,05%	38,025%	43,05%	
2020	32%	5,10%	10,20%	37,100%	42,20%	
2021	31%	5,18%	10,35%	36,175%	41,35%	
2022	30%	5,25%	10,50%	35,250%	40,50%	

* NR: No residente fiscal; PN: Persona Natural; SOC: Sociedad Extranjera.

Si bien con la pasada expedición de Ley de Financiamiento No. 1943 del 28 de diciembre de 2018 y en la Ley 2010 de 2019, se realizaron importantes esfuerzos en materia tributaria con el fin de retornar la competitividad al sector empresarial, tales como la disminución gradual del impuesto sobre la renta, de la renta presuntiva, el descuento en el impuesto sobre la renta del IVA pagado en la adquisición de bienes de capital, entre otros importantes beneficios, aún no resulta atractivo el sistema fiscal colombiano para este tipo de inversiones.

Por otra parte, diferentes países han constituido sistemas fiscales atractivos para el abanderamiento de naves o artefactos navales de tráfico internacional como se indica a continuación:

Brasil:

- El sector marítimo brasileño está sujeto a la contribución de renovación de la marina mercante (AFRMM). (...). En circunstancias específicas, se puede

régimen fiscal de tonelaje. Esto permite a los contribuyentes utilizar hasta el 20% de la depreciación potencial de un buque por año.

- Para embarcaciones marítimas (nuevas y usadas) a las que no aplica el régimen fiscal de tonelaje, la depreciación de saldo decreciente es permitida.

Panamá:

- La tasa impositiva legal en Panamá es del 25%. (...).
- La base imponible para empresas en la industria marítima internacional será la cantidad de millas recorridas dentro de Panamá.
- Embarcaciones registradas bajo la bandera panameña no están sujetas a impuesto cuando el ingreso se encuentre relacionado con el comercio marítimo internacional. (...).

Filipinas:

- Filipinas tiene una tarifa del CIT del 30%. Las empresas de transporte internacional que realizan negocios en Filipinas están sujetas a un impuesto de renta del 2,5% sobre facturaciones brutas de Filipinas y un porcentaje de impuesto de 3% sobre los recibos brutos trimestrales. (...).

Suecia:

- La tasa estándar del CIT en Suecia es del 22%.
- Las normas generales sobre depreciación fiscal de maquinaria y equipo, incluidas las embarcaciones, permiten una depreciación del 30% en saldo decreciente o del 20% en línea recta, en correspondencia con las cuentas (exceso de depreciación). Si el valor fiscal y contable neto de maquinaria y equipo no corresponde, la depreciación del 25% en saldo decreciente estará permitida.⁶

VI. NECESIDAD DE UNA POLÍTICA FISCAL EN COLOMBIA PARA EL SECTOR MARÍTIMO EN LO REFERENTE A LA ATRACCIÓN DE INVERSIÓN EN NAVES O ARTEFACTOS NAVALES DE TRÁFICO INTERNACIONAL.

Conforme al anterior análisis de derecho comparado, Colombia no presenta una política fiscal especial para el sector marítimo en lo referente a la atracción de inversión en naves o artefactos navales de tráfico internacional.

En la actualidad la contribución del impuesto sobre la renta y complementarios del sector marítimo por tráfico internacional de carga es obtenido a través de dos fuentes: i) una primera, por las rentas obtenidas de las tres únicas naves de tránsito internacional y ii) una segunda, por las retenciones en la fuente aplicadas al transporte internacional del cinco (5%) como lo dispone el artículo 414-1 del Estatuto Tributario

⁶ PricewaterhouseCoopers, "Choosing your Course: Corporate taxation of the shipping industry around the globe", PWC, Marzo, 2015, <https://www.pwc.com/kr/ko/publications/industry/pwc-choosing-your-course.pdf>, Págs. 26, 27 y 28. Traducción libre.

nacional, siempre que estos servicios no se encuentren amparados bajo tratados o convenios internacionales.

De las fuentes de recaudo, la primera realiza una contribución ínfima a la hacienda nacional, lo que genera la necesidad de crear una política tributaria competitiva para las rentas provenientes de las naves o artefactos de tráfico internacional, para lograr un mayor recaudo, tal como se describe a continuación.

En nuestro país, el principal modo de transporte de carga con destino al exterior es el transporte marítimo, tal como se indica en el siguiente gráfico:

Cuadro 1
Carga exportada según modo de transporte

Modo de transporte	2014		2015		2016		2017		2018	
	Peso Bruto (toneladas)1	Part %	Peso Bruto (toneladas)1	Part %	Peso Bruto (toneladas)1	Part %	Peso Bruto (toneladas)1	Part %	Peso Bruto (toneladas)1	Part %
Marítimo	142.598.831	98,8%	147.521.766	99,0%	148.299.543	99,4%	142.598.961	98,9%	140.190.895	97,9%
Carretero	1.425.600	1,0%	1.184.724	0,8%	465.083	0,3%	1.194.371	0,8%	1.450.834	1,0%
Aéreo	359.479	0,2%	379.688	0,3%	388.991	0,3%	402.459	0,3%	412.756	0,3%
Agua interiores	1	0,0%	1	0,0%	7	0,0%	0	0,0%	1	0,0%
Total	144.180.911	100%	149.086.189	100%	149.153.625	100%	144.575.791	100%	142.054.486	100%



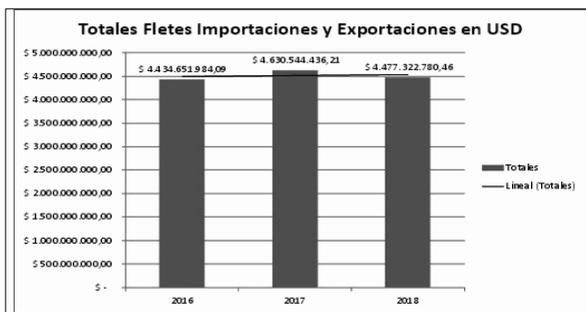
Cuadro 2
CARGA IMPORTADA SEGÚN MODO DE TRANSPORTE

Modo de transporte	2014		2015		2016		2017		2018	
	Peso Bruto (toneladas)1	Part %								
Marítimo	21.725.744	97,2%	45.417.893	97,7%	47.712.485	98,1%	48.504.500	97,1%	48.417.083	97,7%
Carretero	483.298	2,2%	782.216	1,7%	678.017	1,5%	742.441	1,5%	789.361	1,6%
Aéreo	117.893	0,5%	212.880	0,5%	194.581	0,4%	198.048	0,4%	203.216	0,4%
Agua interiores	13.833	0,1%	79.791	0,2%	59.879	0,1%	529.096	1,1%	79.371	0,2%
Total	22.344.968	100%	46.492.879	100%	48.644.961	100%	49.974.175	100%	49.479.831	100%

Fuente: Boletín Importaciones y Exportaciones DIAN

A su vez la anterior movilización de carga ha generado los siguientes costos por concepto de flete:

Fletes	2016	2017	2018	2019
Exportación	\$ 3.035.684.806,85	\$ 3.210.565.922,05	\$ 2.954.753.341,50	\$ 1.278.960.614,10
Importación	\$ 1.398.965.161,24	\$ 1.419.976.497,16	\$ 1.522.567.420,96	
Totales	\$ 4.434.651.984,09	\$ 4.630.544.436,21	\$ 4.477.322.780,46	



Fuente: Boletín de Importaciones y Exportaciones DIAN - septiembre 2018

Esta movilización de carga es realizada en su mayoría por naves o artefactos navales de bandera extranjera, por lo que la percepción de los ingresos por concepto de fletes es recibida por las navieras que se encuentran ubicados en el exterior sin pagar ningún tipo de tributo nacional cuando se encuentran amparadas bajo tratados o convenios internacionales para evitar doble imposición.

Debido a la baja flota mercante colombiana de tráfico internacional, nuestro país no logra participar de forma significativa en este sector económico, siendo una gran oportunidad para el país por la generación de empleos directos e indirectos, y a su vez, por el incremento de rentas provenientes de los servicios de mantenimiento, reparación, reaprovisionamiento y servicios complementarios de naves o artefactos navales.

Sobre la primera oportunidad, en lo referente a la generación de empleo, las naves de tráfico internacional requieren una tripulación en promedio de catorce (14) personas con una capacidad contributiva en el impuesto sobre la renta importante tal como se observa en la siguiente tabla:

Cargo	Ingresos Brutos COP	Ingresos Anuales COP	Impuesto de renta Promedio por año en COP
Capitán	\$ 24.000.000,00	\$ 288.000.000,00	\$ 44.498.160,00
Primer Oficial	\$ 17.000.000,00	\$ 204.000.000,00	\$ 18.646.592,40
2do Oficial	\$ 12.000.000,00	\$ 144.000.000,00	\$ 10.866.092,40
3er Oficial	\$ 7.500.000,00	\$ 90.000.000,00	\$ 3.863.642,40
Contramaestre	\$ 6.000.000,00	\$ 72.000.000,00	\$ 1.529.492,40
Timonel	\$ 4.200.000,00	\$ 50.400.000,00	\$ -
Marinero	\$ 3.200.000,00	\$ 38.400.000,00	\$ -
Jefe de Máquinas	\$ 22.000.000,00	\$ 264.000.000,00	\$ 39.092.760,00
Primer Ingeniero	\$ 17.000.000,00	\$ 204.000.000,00	\$ 18.646.592,40
2do Ingeniero	\$ 11.500.000,00	\$ 138.000.000,00	\$ 10.086.042,40
Aceitero	\$ 4.100.000,00	\$ 49.200.000,00	\$ -
Marinero Máquinas	\$ 3.100.000,00	\$ 37.200.000,00	\$ -
Cocinero	\$ 4.000.000,00	\$ 48.000.000,00	\$ -
Ayudante Cocina	\$ 2.600.000,00	\$ 31.200.000,00	\$ -
Total			\$ 147.231.374,40

Fuente: Asociación de Armadores de Colombia – ARMCOL

La anterior estadística incluye la tripulación del buque más no el personal operativo y administrativo que se encuentra en tierra.

Sumado a lo anterior, una embarcación requiere, como mínimo, dos tripulaciones para realizar relevos, generando de esta forma un mayor número de trabajadores y contribución al recaudo de la Nación.

Otro aspecto a tenerse en cuenta es que, conforme a la normatividad de abanderamiento nacional, la tripulación de los buques matriculados en Colombia debe ser mínimo el 80% de nacionalidad colombiana, garantizando así la generación de empleo y recaudo para el país.

También se debe resaltar la generación de empleos indirectos con la reactivación de este sector, tal como se presentó, por ejemplo, en la construcción de un remolcador oceánico en astillero colombiano; durante dos años se generaron 500 empleos directos y 1.400 empleos indirectos.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, se considera necesario para la reactivación del abanderamiento nacional de naves o artefactos navales que realicen tráfico internacional, crear una tarifa diferencial de tributación que oscile entre el 1 y el 3%, en aras de que sea atractivo para los armadores invertir o abanderar sus buques en Colombia.

De igual forma, se busca fomentar la actualización de flotas de transporte marítimo

como la del Pacífico colombiano, de la cual depende más del 80% del abastecimiento básico de alimentos, combustible y transporte de esta región.

Lo anterior, teniendo en cuenta que a raíz de las altas inversiones en nuevos y ambiciosos proyectos portuarios, se debe prever la ampliación y llegada de nuevas naves para permitir el cumplimiento con las nuevas realidades.

Ante estas realidades que poco a poco se vienen consolidando en el país, debe proponerse una serie de incentivos para los inversionistas, armadores y propietarios de naves, que busquen llenar estos importantes mercados de *feeders* desde los importantes *hubs* de Cartagena y Buenaventura.

El monto de las inversiones que realizarían armadores y/o propietarios de naves y artefactos serían altas, teniendo en cuenta los equipos que se adquieren y sus características. A modo de ejemplo, se tiene la siguiente relación de los últimos buques adquiridos por armadores colombianos a precio de mercado:

TIPO DE BUQUE	AÑO CONSTRUCCIÓN	CARACTERÍSTICAS - SERVICIO	VALOR EN \$USD
CONTAINER FEEDER	2019	5,000 DWT - DOS GRUAS	15,000,000
CONTAINER FEEDER	2010	5,000 DWT - DOS GRUAS	6,000,000
CONTAINER FEEDER	2000 - 2005	5,000 DWT - DOS GRUAS	2,500,000
OCEAN GOING TUG	2019	ESLORA 30 M - 75 Tons BP - FIF1	8,000,000
OCEAN GOING TUG	2015	ESLORA 30 M - 75 TONS BP	4,500,000
OCEAN GOING TUG	2000	ESLORA 30 M - 50 TONS BP	1,500,000
OCEAN GOING TUG	1995	ESLORA 35 M - 40 TONS BP	1,000,000
SUPPLY & AHTS	2019	ANCHOR HANDLING & TOWING	12,000,000
SUPPLY & AHTS	2015	ANCHOR HANDLING & TOWING	10,000,000
SUPPLY & AHTS	2000	ANCHOR HANDLING & TOWING	1,500,000
SUPPLY & AHTS	1995	ANCHOR HANDLING & TOWING	1,000,000
OFFSHORE SUPPLY	2019	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	15,000,000
OFFSHORE SUPPLY	2015	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	12,000,000
OFFSHORE SUPPLY	2000	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	2,500,000
OFFSHORE SUPPLY	1995	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	1,500,000
OIL TANKER	2018	5,000 DWT	18,000,000
OIL TANKER	2015	5,000 DWT	10,000,000
OIL TANKER	2010	5,000 DWT	8,000,000
OIL TANKER	2000	5,000 DWT	4,000,000

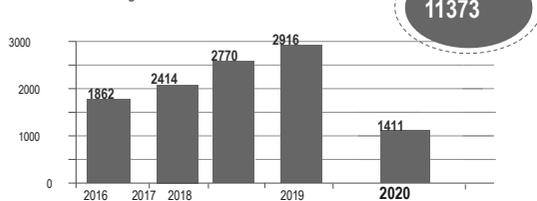
Fuente: Asociación de Armadores de Colombia – ARMCOL

Al incentivar el sector y volverlo competitivo, aumentan los ingresos, creando nuevos empleos, generando mayor inversión por parte de los empresarios nacionales, reactivando así la economía de un sector que actualmente está pasando por un momento crítico y requiere de políticas y estrategias con beneficios por parte del Gobierno.

La Gente de Mar dedicada a los trabajos a bordo de las naves, igualmente se constituyen en un factor esencial para este aporte a la economía, dado que, a mayor cantidad de buques de bandera nacional, necesariamente necesitaran de personal especializado, capacitado y formado para hacer parte de dichas tripulaciones.

Lo anterior igualmente constituye un especial renglón en la reactivación del empleo, principalmente en las zonas costeras, para ello se tiene la siguiente estadística de licenciamiento para tripulaciones a nivel nacional:

Licencias de navegación



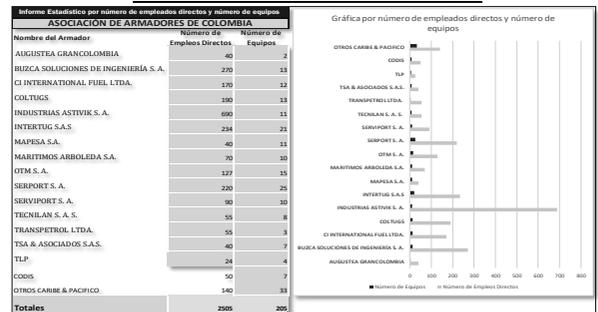
Se otorga a quienes realizan navegación nacional, es decir en aguas jurisdiccionales colombianas

Fuente: DIMAR – 2020

De igual forma la capacitación de este personal es esencial, al ser materia prima del transporte marítimo y de las actividades relacionadas con la navegación, sector económico que igualmente servirá de peldaño en las labores de reactivación y generación de empleo.

En virtud de las estadísticas internas de empleos directos y número de embarcaciones a 28 de marzo de 2019, tanto ARMCOL como un compendio de otras empresas no asociadas, presentan el siguiente nivel de ocupación con empleos directos e indirectos que actualmente realizan operaciones marítimas:

Empleos directos y número de embarcaciones de Armadores de Colombia a 28 de marzo de 2019



Fuente: Asociación de Armadores de Colombia – ARMCOL

Impacto de la industria naval en Colombia



Fuente: Ruta Competitiva Sector Astillero (Min. Comercio, PTP, Cámara Fedemetal de la ANDI)



Fuente: DIMAR – 2020

Con la exigencia y aplicación de nuevas reglas y regulaciones nacionales e internacionales y con el objeto de ofrecer servicios más seguros y modernos, como también poder competir en nuevos mercados, los empresarios y armadores se han visto en la necesidad de actualizar o modernizar (convertir o repotenciar) las naves, embarcaciones o artefactos navales, originándose en este sentido una gran oportunidad de realizar estos trabajos en los astilleros colombianos.

Finalmente, se considera importante mencionar el artículo 32 del proyecto de ley referente a la "tasa por el servicio *abanderamiento*", la cual es aplicable a las personas naturales o jurídicas que registren una nave o artefacto naval destinados al tráfico internacional. La tarifa de la tasa será fijada conforme a lo establecido en la Ley 1115 de 2006 "mediante la cual se establece el sistema y método para la fijación y recaudo de tarifas por concepto de los servicios prestados por la Dirección General Marítima, Dimar".

Dicha tasa se fundamenta en el hecho de que, para el eficiente cumplimiento de sus funciones, la Autoridad Marítima Nacional requiere desarrollar una serie de actuaciones y procedimientos en la dirección y control de las actividades marítimas desplegadas por dichas naves de tráfico internacional.

En ese orden de ideas, para el fortalecimiento de su gestión, es necesario que la Autoridad Marítima mantenga actualizada la información y registro de las naves de bandera colombiana, así mismo, incremente la vigilancia y control en el territorio marítimo, cuente con equipos y software de última tecnología, articule su gestión a nivel nacional, local, y, en general, robustezca sus capacidades administrativas, técnicas y operativas.

La citada Ley 1115 de 2006 establece el sistema y método para la fijación y recaudo de tarifas por concepto de los servicios prestados por la Dirección General Marítima (DIMAR), dentro de los cuáles se incluiría el comentado servicio de registro de una nave o artefacto naval destinado al tráfico internacional marítimo, la expedición y cancelación de matrícula de naves, adicionando el numeral 12 del artículo 2º de dicha Ley.

En tal sentido, la base para la liquidación de las tarifas por concepto de los servicios prestados corresponde a los costos en que incurra la entidad para su prestación, mediante el sistema de costos estandarizables, en el que la valoración y ponderación de los factores que intervienen se realizan por medio de procedimientos de costo técnicamente aceptados.

Las citadas tarifas se fijarán en UVT y el pago estará a cargo de la persona natural o jurídica que solicite la prestación del servicio.

VII. IMPACTO FISCAL

Este proyecto de ley no ordena gasto público, ya que tiene como finalidad actualizar y fortalecer el registro colombiano de naves y artefactos navales, para lograr que Colombia abandere más buques. De igual manera, las rentas provenientes del servicio de transporte marítimo internacional que realicen naves o artefactos navales inscritos en el registro colombiano estarán gravadas a la tarifa del impuesto sobre la renta del 2%, en aras de que sea atractivo para los armadores invertir o abanderar sus buques en Colombia, en el entendido que no percibimos recursos por ese concepto.

El proyecto de ley cumple con lo estipulado en la Ley 819 de 2003 "Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones", no afectando el marco fiscal de mediano plazo.

Se evidencia entonces que, este beneficio tributario para el sector marítimo no afectaría los ingresos de la Nación, por cuanto en la actualidad no se abanderan buques en Colombia que realicen tráfico internacional y los empresarios no encuentran facilidad alguna para hacerlo. Sin embargo, el monto de ingresos que representaría para el Estado, el desarrollo de actividades con estos buques y toda la economía que circunda al transporte de mercancías y la logística, impactaría de manera positiva al país.

VIII. CONFLICTO DE INTERESES

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso) y, conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir inicialmente que:

El congresista que tenga intereses en personas jurídicas o que como persona natural sea propietario y/o armador, registren naves y artefactos navales bajo la bandera colombiana, podría estar impedido para debatir y votar esta iniciativa de ley.

Sin embargo, el conflicto de intereses y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de intereses que pueda llevarlo a presentar un impedimento.

**TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN SENADO
PROYECTO DE LEY No 436 DE 2021 SENADO - 464 DE 2020 CÁMARA**

"Por medio de la cual se establece el régimen para el abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo"

"El Congreso de Colombia,

DECRETA"

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º. Definiciones para la aplicación de la presente ley. Las expresiones utilizadas en esta ley para efectos de su aplicación tendrán el significado que a continuación se determina:

Propietario. La persona natural o jurídica, que aparece como tal en el registro de naves.

Armador. Persona natural o jurídica que, siendo o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y explota a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan. La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.

Artefacto naval. Es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación. En el evento de que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.

Nave. Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza para el transporte de carga o pasajeros, prestar servicios de remolque, pesca comercial e industrial, actividades de recreo y deportivas, entre otras.

Fletamento. Es el contrato por el cual el armador se obliga, a cambio de una contraprestación, a cumplir, con una nave determinada, uno o más viajes preestablecidos, o los viajes que dentro de un plazo convenido ordene el fletador, en las condiciones que el contrato o la costumbre establezcan.

Fletamento a casco desnudo. Es el contrato de arrendamiento válido y debidamente registrado de una nave, por tiempo determinado, en virtud del cual el fletador tiene la

IX. MODIFICACIÓN PROPUESTA AL TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN COMISION SEGUNDA DE SENADO.

Texto aprobado en primer debate – Comisión Segunda de Senado	Propuesta segundo debate – Plenaria Senado
Artículo 2º. Prohibiciones a las naves y artefactos navales de bandera colombiana. Ninguna nave o artefacto naval podrá cargar o descargar materiales nucleares o radiactivos en aguas jurisdiccionales o puertos colombianos, sin la debida autorización del Ministerio de Minas y Energía y del Ministerio de Defensa Nacional en cumplimiento del artículo 81 de la Constitución Política de Colombia, sin perjuicio de las demás autorizaciones que requiera.	Artículo 2º. Prohibiciones a las naves y artefactos navales. Ninguna nave o artefacto naval podrá cargar o descargar materiales nucleares o radiactivos en aguas jurisdiccionales o puertos colombianos, sin la debida autorización del Ministerio de Minas y Energía y del Ministerio de Defensa Nacional, conforme a lo establecido en la normatividad nacional vigente y los Convenios Internacionales aprobados por Colombia en la materia. En todo caso se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 81 de la Constitución Política de Colombia.

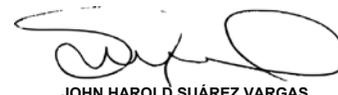
X. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, se presenta ponencia positiva y en consecuencia se solicita a los miembros de la Plenaria del Senado de la República dar segundo Debate al **Proyecto de Ley No 436/2021 Senado – 464/2020 Cámara "Por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo"**, acogiendo el texto con las modificaciones propuestas por los ponentes.

Cordialmente,


JOSE LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República


LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY
Senador de la República
Ponente coordinador


JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS
Ponente
Senador de la República


JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
Ponente
Senador de la República

posesión y el control, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el período de vigencia del contrato.

Industria naval. Empresas dedicadas a la construcción y/o reparación de naves, artefactos navales, plataformas o estructuras marinas.

Licencia de explotación comercial. Es el acto administrativo que, con validez de cinco (5) años, es emitido por parte de la Autoridad Marítima Nacional para autorizar a una persona natural o jurídica a desarrollar una o varias actividades marítimas o prestar uno o varios servicios al sector marítimo con fines comerciales.

Registro. Acto mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional inscribe las naves y artefactos navales autorizados para enarbolar la bandera colombiana, así como todos los actos, documentos y contratos relacionados con los mismos, de conformidad con la presente Ley.

Matrícula. Acto administrativo mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional certifica que una nave o artefacto naval autorizado ha sido inscrito en el Registro Único Colombiano, de conformidad con la presente Ley.

Tráfico internacional marítimo: Navegación realizada desde o hacia puerto extranjero, fuera de las aguas jurisdiccionales del país.

Tripulación. El conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave, provistas de sus respectivas licencias de navegación.

Artículo 2º. Artículo 2º. Prohibiciones a las naves y artefactos navales. Ninguna nave o artefacto naval podrá cargar o descargar materiales nucleares o radiactivos en aguas jurisdiccionales o puertos colombianos sin la debida autorización del Ministerio de Minas y Energía y del Ministerio de Defensa Nacional, conforme a lo establecido en la normatividad nacional vigente y los Convenios Internacionales aprobados por Colombia en la materia.

En todo caso se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 81 de la Constitución Política de Colombia.

TITULO II

DEL REGISTRO ÚNICO COLOMBIANO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

Artículo 3º. Ámbito de aplicación. La presente ley será aplicable a las personas naturales y jurídicas que, en su calidad de propietarios y/o armadores, registren naves y artefactos navales bajo la bandera colombiana. Las disposiciones de la presente ley no son aplicables a los buques de guerra.

Artículo 4º. Clasificación del Registro. El registro único colombiano de naves y

<p>artefactos navales tendrá la siguiente clasificación:</p> <p>a. Naves y artefactos navales; b. Naves y artefactos navales de cabotaje; c. Naves menores; d. Naves dedicadas a la pesca industrial; e. Naves dedicadas a la pesca artesanal; f. Naves de recreo o deportivas.</p> <p>Las anteriores clasificaciones serán reglamentadas por la Dirección General Marítima, con base en sus características técnicas, el servicio al cual se destinarán y las disposiciones de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo: Para dar cumplimiento al registro único colombiano de naves y artefactos navales por parte de las naves de pesca artesanal, la Dirección General Marítima, brindará el acompañamiento necesario que permita a este tipo de naves contar con el Certificado de Matrícula provisional o definitivo, que trata el artículo 8° de la presente Ley.</p> <p>Artículo 5°. Individualización de las naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales colombianas se individualizan en el orden interno y para todos los efectos legales, por su nombre, número de registro, puerto de registro y arqueo.</p> <p>Artículo 6°. Nombre de las naves y artefactos navales. El nombre de la nave o artefacto naval no puede ser igual al de otra nave o artefacto registrado. A tal efecto, la Dirección General Marítima reglamentará la imposición, uso y cese de dicho elemento de individualización.</p> <p>Artículo 7°. Número de registro de las naves y artefactos navales. El número de registro de una nave o artefacto naval es el de su inscripción. La Dirección General Marítima depurará y organizará el registro colombiano de naves y artefactos navales, con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en la presente Ley.</p> <p>Artículo 8°. Certificado de Matrícula de las naves y artefactos navales. La Dirección General Marítima otorgará a toda nave o artefacto naval que se inscriba en el registro único colombiano un Certificado de Matrícula provisional o definitivo, según corresponda, en el que conste el nombre de la nave o artefacto naval, el de su armador y/o propietario, el número de registro, el servicio para el cual está autorizado y los arqueos bruto y neto, así como los demás datos contenidos en su inscripción.</p> <p>Artículo 9°. Pabellón de las naves y artefactos navales. Toda nave o artefacto naval con registro y matrícula colombiana debe izar, en lugar visible, el pabellón nacional y llevará su nombre marcado en los lugares en que disponga la reglamentación que emitirá la Dirección General Marítima. En la popa llevará, además, el nombre del puerto de registro. Lo anterior, sin perjuicio de lo que dispongan los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país, para tal efecto.</p>	<p>Artículo 10°. Doble registro. En Colombia podrán registrarse, de manera provisional, las naves y artefactos navales que se encuentren matriculados en el Registro de Naves de otro Estado, única y exclusivamente mientras realizan el trámite de cancelación de dicho registro y les sea expedido el certificado correspondiente.</p> <p>No obstante, lo anterior, deberán enarbolar la bandera colombiana para todos los efectos, desde que le sea expedida la correspondiente matrícula provisional.</p> <p>Artículo 11°. Actos sujetos a registro sobre naves y artefactos navales. En el registro de naves y artefactos navales se inscribirán los siguientes actos y negocios jurídicos:</p> <p>a. Los contratos de construcción, adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos del dominio, las hipotecas, demás gravámenes y embargos. b. Los contratos de fletamento a casco desnudo. c. Los contratos de arrendamiento financiero. d. Las decisiones expedidas por autoridades judiciales y administrativas, que por expresa disposición legal, sean objeto de registro. e. Cualquier otro acto o contrato relativo a las naves y artefactos navales cuando la ley exija dicha formalidad.</p> <p>Parágrafo. -Con excepción de las hipotecas, los actos y contratos a que se refieren los literales a), b) y c) del presente artículo no requerirán de escritura pública, siendo suficiente el registro del documento privado contentivo del acto o negocio jurídico celebrado.</p> <p>Cuando dichos documentos se extiendan en idioma diferente al castellano, se requerirá su traducción efectuada por autoridad o traductor oficial debidamente inscrito ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, así como su debida legalización y apostilla cuando se requiera.</p> <p>Los actos y documentos que deban ser inscritos en el registro y no cumplan con las formalidades establecidas en el presente artículo, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen y no serán oponibles a terceros.</p> <p>Artículo 12°. Compra, Venta e Hipoteca de naves y artefactos navales. La compra, venta e hipoteca de naves y artefactos navales no requerirá de permiso o autorización alguna.</p> <p>Artículo 13°. Licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI). La Licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI) dentro del trámite de registro de naves y artefactos navales, serán expedidos por la Dirección General Marítima en el mismo plazo en que se otorga la matrícula provisional. Esta</p>
<p>licencia se otorgará a nombre de la nave, no del propietario, y tendrá una vigencia indefinida mientras se conserven todas las condiciones tenidas en cuenta para su expedición.</p> <p>Para lo anterior se coordinará lo correspondiente con el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO III DE LA BANDERA COLOMBIANA Capítulo I MATRÍCULA PROVISIONAL</p> <p>Artículo 14°. Matrícula Provisional de naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales que se inscriban en el registro colombiano, por primera vez, podrán obtener una matrícula provisional mientras se completan los requisitos para que sea expedida la matrícula definitiva, dependiendo de la solicitud del interesado y del cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley.</p> <p>Artículo 15°. Requisitos para el registro y expedición de Matrícula Provisional de naves y artefactos navales. Los propietarios y/o armadores o sus representantes directamente o por conducto de apoderado presentarán, de manera presencial o electrónica, solicitud de registro a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima, indicando:</p> <p>a) El nombre de la nave o artefacto naval que pretende inscribir; b) Nombre y dirección del propietario; c) Constructor, fecha y lugar de construcción; d) Servicio al cual se propone destinarla.</p> <p>Artículo 16°. Documentación para el registro y expedición de la Matrícula Provisional de naves y artefactos navales. La solicitud de que trata el artículo anterior deberá ir acompañada de la siguiente documentación en medio físico o digital:</p> <p>a. Certificados de navegabilidad y seguridad vigentes los cuales pueden haber sido expedidos por la anterior bandera o por una organización reconocida por ella, u otra que cuente con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima. b. Certificado de cancelación del registro anterior o constancia de inicio de dicho trámite. c. Copia del acto o contrato de compra, si corresponde; d. Seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare el riesgo de contaminación súbita a favor de terceros afectados, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima-Ministerio de Defensa Nacional, según</p>	<p>la clase, el porte y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval. El mencionado seguro podrá ser contratado con compañías aseguradoras colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P & I que ofrezcan dichas coberturas.</p> <p>e. Pago de la tarifa establecida para el trámite.</p> <p>Parágrafo 1°: El requisito del literal d) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que no desarrollen actividades comerciales.</p> <p>Parágrafo 2°: Para el trámite de registro y expedición de Matrícula Provisional para remolcadores, la Dirección General Marítima conjuntamente con la expedición de la Matrícula Provisional, expedirá un Permiso de Operación Provisional, mientras se surten los trámites que determine la reglamentación por parte de la Dirección General Marítima.</p> <p>Artículo 17°. Expedición de la Matrícula Provisional. Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima dentro de los tres días hábiles siguientes, inscribirá la nave o artefacto naval en el registro colombiano y expedirá el certificado de matrícula provisional y la licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI). No es necesario que la nave o artefacto naval se encuentre en territorio colombiano para que le sea expedida matrícula provisional.</p> <p>El certificado de matrícula provisional tendrá una vigencia de seis (6) meses, no prorrogables. Una vez vencido este término sin que se haya tramitado el certificado de matrícula definitiva, se procederá a la cancelación del registro.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo II MATRÍCULA DEFINITIVA</p> <p>Artículo 18°. Requisitos para el registro y expedición de Matrícula definitiva de naves y artefactos navales. Los propietarios y/o armadores o sus representantes directamente o por conducto de apoderado presentarán, de manera presencial o electrónica, solicitud de registro de matrícula definitiva a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima.</p> <p>Siempre que no se haya solicitado inicialmente la matrícula provisional de la que trata el artículo 16, se deberá aportar la siguiente documentación:</p> <p>a. Copia del documento de compra de la nave o artefacto naval. b. Certificado de cancelación del registro anterior. c. Seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare el riesgo de contaminación súbita a favor de terceros afectados, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima-Ministerio de Defensa Nacional, según la clase,</p>

el porte y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval. El mencionado seguro podrá ser contratado con compañías aseguradoras colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P & I que ofrezcan dichas coberturas.

d. Si se trata de persona jurídica, su certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio social, cuya fecha de expedición no sea superior a tres (3) meses.

e. Certificados de navegabilidad y seguridad expedidos en nombre de la República de Colombia por la Dirección General Marítima o por una Organización Internacional de clasificación u otra reconocida por ésta, que cuente con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.

f. La documentación técnica que determine la reglamentación de la Dirección General Marítima, según la clasificación del registro establecida en la presente Ley.

En caso de haber solicitado y obtenido la matrícula provisional de la que trata el artículo 16 de esta ley, solo se deberá aportar la documentación exigida en los literales d, e y f.

Dicha documentación deberá ser aportada por lo menos dos meses antes del término de vigencia o duración de la matrícula provisional de que trata el artículo 16.

Parágrafo. El requisito del literal c) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que desarrollen actividades no comerciales.

Artículo 19°. Término para la expedición de la matrícula definitiva. Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima expedirá, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, la matrícula definitiva.

En el caso donde la Dirección General Marítima niegue la expedición de la matrícula definitiva, el interesado podrá interponer los recursos de reposición y/o apelación ante las autoridades competentes.

Artículo 20°. Nombramiento de Inspectores para la expedición de la Matrícula Provisional o Definitiva de naves y artefactos navales. El trámite para la expedición de la Matrícula Provisional o Definitiva no requerirá el nombramiento de un inspector por parte de la Autoridad Marítima, si la nave y/o artefacto naval está debidamente certificado por una organización reconocida con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.

Capítulo III

CAMBIO DE DOMINIO Y CANCELACIÓN DE REGISTRO

Artículo 21°. Cambio de dominio de naves y artefactos navales. El cambio de dominio de naves y artefactos navales inscritos en el registro único colombiano no requerirá cancelación de matrícula. Para el efecto el nuevo propietario allegará, de

artefactos navales y deben ser presentados cuando la Dirección General Marítima y otra autoridad competente los solicite.

El vencimiento de los certificados implica para la nave o artefacto naval la imposibilidad de navegar y de prestar los servicios a los cuales está destinado. La Capitanía de Puerto no expedirá zarpe sin la presentación de los certificados vigentes.

Parágrafo. Las naves y artefactos navales a los que hace referencia la presente ley serán inspeccionados y certificados por la Dirección General Marítima o por una organización reconocida debidamente delegada para ello por la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 25°. Condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad previstas en la legislación nacional y en los convenios internacionales ratificados por Colombia, según corresponda al ámbito de su operación.

Artículo 26°. Determinación de condiciones de seguridad de naves y artefactos navales. Las condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales a que se refiere este capítulo serán determinadas por la Dirección General Marítima de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y la navegación que efectúen, atendiendo lo establecido en las normas nacionales e internacionales que rigen la materia.

TÍTULO IV

GARANTÍAS MARÍTIMAS E HIPOTECA NAVAL

Artículo 27°. Hipoteca Naval. Podrán hipotecarse todas las naves y artefactos navales de bandera colombiana, las cuales se entenderán para todos los efectos como garantías reales.

Artículo 28°. Garantías Marítimas. Las garantías marítimas de las naves y artefactos navales con arqueo bruto superior a 500 toneladas a los cuales se refiere la presente ley se registrarán por la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques o por las normas que la modifiquen o reemplacen.

Las garantías marítimas de las demás naves y artefactos navales se registrarán por el Código de Comercio. En caso de no existir norma aplicable, las garantías marítimas se registrarán por las normas internacionales que rijan la materia.

Artículo 29°. Registro de Hipotecas y gravámenes sobre naves y artefactos navales. En el registro colombiano se especificará, como mínimo, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o el gravamen, o el hecho de que haya sido constituida para garantizar obligaciones al portador, el

manera presencial o electrónica, el documento de compraventa y solicitará el cambio del certificado para que la nave o artefacto naval quede a su nombre, sin modificar el número de inscripción.

Igual procedimiento se aplicará para el cambio de nombre, cambio de puerto de registro, cambio de motores y modificaciones que alteren sus características.

Parágrafo. La Dirección General Marítima organizará el registro único colombiano de naves y artefactos navales, con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el presente artículo.

Artículo 22°. Cancelación del registro y matrícula de las naves y artefactos navales. El registro y matrícula de una nave o artefacto naval será cancelada por la Dirección General Marítima directamente, previo procedimiento administrativo; o a solicitud del propietario y/o armador, acompañando el certificado del Registro Colombiano que acredite que no existen gravámenes que afecten a la nave o artefacto naval, en los siguientes casos:

a. Cuando adquiera bandera en otro país, previa cancelación del registro; o por enarbolar bandera de otro estado de registro, en el evento de tener ya matrícula provisional como lo dispone la presente ley.

b. Cuando así lo solicite el propietario, por causa justificada o lo ordene autoridad competente, por causas legales;

c. Cuando ocurra su pérdida, debidamente comprobada;

d. Al efectuarse el desguace voluntario de la nave, aunque se construya con los mismos materiales;

e. Por sentencia judicial que así lo ordene dictada en el país o en el extranjero, si esta fuere reconocida legalmente en Colombia.

f. Por acto administrativo que así lo ordene, emitido por autoridad competente como resultado a la infracción de las leyes ambientales y de pesca.

Cumplidos los requisitos exigidos en cada caso, la Dirección General Marítima, dentro de un plazo de setenta y dos (72) horas hábiles siguientes, otorgará la cancelación de registro y matrícula colombiana.

Capítulo IV

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 23°. Operación de naves y artefactos navales. La operación de las naves y artefactos navales con matrícula provisional o definitiva se limitará al servicio que puedan prestar de acuerdo a sus condiciones técnicas y de seguridad, así como a los requerimientos legales o reglamentarios que se exijan para la actividad que pretendan desarrollar.

Artículo 24°. Certificados estatutarios y/o de seguridad. Los certificados estatutarios y/o seguridad hacen parte de los documentos exigidos a las naves y

importe máximo garantizado o si ese importe se especificare en el documento de constitución de la hipoteca o del gravamen, y la fecha y otras circunstancias que determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos.

TÍTULO V

DE LOS TRIBUTOS Y TASAS

Artículo 30°. Adiciónese el parágrafo 8° al artículo 240 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:

"Parágrafo 8°. Las rentas provenientes del servicio de transporte marítimo internacional, que realicen naves o artefactos navales inscritos en el registro colombiano, estarán gravadas a la tarifa del impuesto sobre la renta del 2%".

Artículo 31°. Adiciónese el parágrafo 6° al artículo 114-1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:

"Parágrafo 6°. Los contribuyentes personas jurídicas del impuesto sobre la renta y complementarios, que liquiden la tarifa prevista en el parágrafo 8 del artículo 240 del Estatuto Tributario no aplicarán lo establecido en el presente artículo. Por lo tanto, dichos contribuyentes estarán obligados a efectuar los respectivos aportes en los términos que dispone la ley."

Artículo 32°. Adiciónese el numeral 12 del artículo 2 de la Ley 1115 de 2006, el cual quedará así:

"12. Registro en Colombia de una nave o artefacto naval destinado al tráfico internacional marítimo. Expedición y cancelación de matrícula de naves."

Artículo 33°. Vigencias y derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga la Ley 730 de 2001 y todas las disposiciones que le sean contrarias.

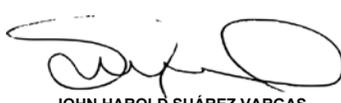
Cordialmente,



JOSE LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República



LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY
Senador de la República
Ponente coordinador



JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS
Ponente
Senador de la República

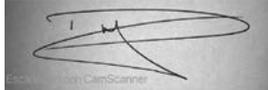
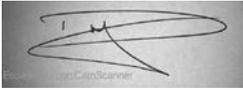


JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
Ponente
Senador de la República

<p style="text-align: center;">TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE</p> <p style="text-align: center;">COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE</p> <p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No. 436 de 2021 Senado – 464 de 2020 Cámara</p> <p style="text-align: center;">“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL RÉGIMEN PARA EL ABANDERAMIENTO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES EN COLOMBIA Y SE DISPONEN INCENTIVOS PARA ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR MARÍTIMO”.</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA</p> <p style="text-align: center;">TITULO I</p> <p style="text-align: center;">DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>Artículo 1º. Definiciones para la aplicación de la presente ley. Las expresiones utilizadas en esta ley para efectos de su aplicación tendrán el significado que a continuación se determina:</p> <p>Propietario. La persona natural o jurídica, que aparece como tal en el registro de naves.</p> <p>Armador. Persona natural o jurídica que, siendo o no propietaria de la nave, la aparea, pertrecha y explota a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan. La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.</p> <p>Artefacto naval. Es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación. En el evento de que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.</p>	<p>Nave. Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza para el transporte de carga o pasajeros, prestar servicios de remolque, pesca comercial e industrial, actividades de recreo y deportivas, entre otras.</p> <p>Fletamento. Es el contrato por el cual el armador se obliga, a cambio de una contraprestación, a cumplir, con una nave determinada, uno o más viajes preestablecidos, o los viajes que dentro de un plazo convenido ordene el fletador, en las condiciones que el contrato o la costumbre establezcan.</p> <p>Fletamento a casco desnudo. Es el contrato de arrendamiento válido y debidamente registrado de una nave, por tiempo determinado, en virtud del cual el fletador tiene la posesión y el control, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el período de vigencia del contrato.</p> <p>Industria naval. Empresas dedicadas a la construcción y/o reparación de naves, artefactos navales, plataformas o estructuras marinas.</p> <p>Licencia de explotación comercial. Es el acto administrativo que, con validez de cinco (5) años, es emitido por parte de la Autoridad Marítima Nacional para autorizar a una persona natural o jurídica a desarrollar una o varias actividades marítimas o prestar uno o varios servicios al sector marítimo con fines comerciales.</p> <p>Registro. Acto mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional inscribe las naves y artefactos navales autorizados para enarbolar la bandera colombiana, así como todos los actos, documentos y contratos relacionados con los mismos, de conformidad con la presente Ley.</p> <p>Matrícula. Acto administrativo mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional certifica que una nave o artefacto naval autorizado ha sido inscrito en el Registro Único Colombiano, de conformidad con la presente Ley.</p> <p>Tráfico internacional marítimo: Navegación realizada desde o hacia puerto extranjero, fuera de las aguas jurisdiccionales del país.</p> <p>Tripulación. El conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave, provistas de sus respectivas licencias de navegación.</p> <p>Artículo 2º. Prohibiciones a las naves y artefactos navales de bandera colombiana. Ninguna nave o artefacto naval podrá cargar o descargar materiales nucleares o radiactivos en aguas jurisdiccionales o puertos colombianos, sin la debida autorización del Ministerio de Minas y Energía y del Ministerio de Defensa Nacional en cumplimiento del artículo 81 de la Constitución Política de Colombia, sin perjuicio de las demás autorizaciones que requiera.</p>
<p style="text-align: center;">TITULO II</p> <p style="text-align: center;">DEL REGISTRO ÚNICO COLOMBIANO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES</p> <p>Artículo 3º. Ámbito de aplicación. La presente ley será aplicable a las personas naturales y jurídicas que, en su calidad de propietarios y/o armadores, registren naves y artefactos navales bajo la bandera colombiana. Las disposiciones de la presente ley no son aplicables a los buques de guerra.</p> <p>Artículo 4º. Clasificación del Registro. El registro único colombiano de naves y artefactos navales tendrá la siguiente clasificación:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Naves y artefactos navales; b. Naves y artefactos navales de cabotaje; c. Naves menores; d. Naves dedicadas a la pesca industrial; e. Naves dedicadas a la pesca artesanal; f. Naves de recreo o deportivas. <p>Las anteriores clasificaciones serán reglamentadas por la Dirección General Marítima, con base en sus características técnicas, el servicio al cual se destinarán y las disposiciones de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo: Para dar cumplimiento al registro único colombiano de naves y artefactos navales por parte de las naves de pesca artesanal, la Dirección General Marítima, brindará el acompañamiento necesario que permita a este tipo de naves contar con el Certificado de Matrícula provisional o definitivo, que trata el artículo 8º de la presente Ley.</p> <p>Artículo 5º. Individualización de las naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales colombianas se individualizan en el orden interno y para todos los efectos legales, por su nombre, número de registro, puerto de registro y arqueo.</p>	<p>Artículo 6º. Nombre de las naves y artefactos navales. El nombre de la nave o artefacto naval no puede ser igual al de otra nave o artefacto registrado. A tal efecto, la Dirección General Marítima reglamentará la imposición, uso y cese de dicho elemento de individualización.</p> <p>Artículo 7º. Número de registro de las naves y artefactos navales. El número de registro de una nave o artefacto naval es el de su inscripción. La Dirección General Marítima depurará y organizará el registro colombiano de naves y artefactos navales, con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en la presente Ley.</p> <p>Artículo 8º. Certificado de Matrícula de las naves y artefactos navales. La Dirección General Marítima otorgará a toda nave o artefacto naval que se inscriba en el registro único colombiano un Certificado de Matrícula provisional o definitivo, según corresponda, en el que conste el nombre de la nave o artefacto naval, el de su armador y/o propietario, el número de registro, el servicio para el cual está autorizado y los arqueos bruto y neto, así como los demás datos contenidos en su inscripción.</p> <p>Artículo 9º. Pabellón de las naves y artefactos navales. Toda nave o artefacto naval con registro y matrícula colombiana debe izar, en lugar visible, el pabellón nacional y llevará su nombre marcado en los lugares en que disponga la reglamentación que emitirá la Dirección General Marítima. En la popa llevará, además, el nombre del puerto de registro. Lo anterior, sin perjuicio de lo que dispongan los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país, para tal efecto.</p> <p>Artículo 10º. Doble registro. En Colombia podrán registrarse, de manera provisional, las naves y artefactos navales que se encuentren matriculados en el Registro de Naves de otro Estado, única y exclusivamente mientras realizan el trámite de cancelación de dicho registro y les sea expedido el certificado correspondiente.</p> <p>No obstante, lo anterior, deberán enarbolar la bandera colombiana para todos los efectos, desde que le sea expedida la correspondiente matrícula provisional.</p> <p>Artículo 11º. Actos sujetos a registro sobre naves y artefactos navales. En el registro de naves y artefactos navales se inscribirán los siguientes actos y negocios jurídicos:</p>

<p>a. Los contratos de construcción, adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos del dominio, las hipotecas, demás gravámenes y embargos.</p> <p>b. Los contratos de fletamento a casco desnudo.</p> <p>c. Los contratos de arrendamiento financiero.</p> <p>d. Las decisiones expedidas por autoridades judiciales y administrativas, que por expresa disposición legal, sean objeto de registro.</p> <p>e. Cualquier otro acto o contrato relativo a las naves y artefactos navales cuando la ley exija dicha formalidad.</p> <p>Parágrafo. -Con excepción de las hipotecas, los actos y contratos a que se refieren los literales a), b) y c) del presente artículo no requerirán de escritura pública, siendo suficiente el registro del documento privado contentivo del acto o negocio jurídico celebrado.</p> <p>Cuando dichos documentos se extiendan en idioma diferente al castellano, se requerirá su traducción efectuada por autoridad o traductor oficial debidamente inscrito ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, así como su debida legalización y apostilla cuando se requiera.</p> <p>Los actos y documentos que deban ser inscritos en el registro y no cumplan con las formalidades establecidas en el presente artículo, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen y no serán oponibles a terceros.</p> <p>Artículo 12°. Compra, Venta e Hipoteca de naves y artefactos navales. La compra, venta e hipoteca de naves y artefactos navales no requerirá de permiso o autorización alguna.</p> <p>Artículo 13°. Licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI). La Licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI) dentro del trámite de registro de naves y artefactos navales, serán expedidos por la Dirección General Marítima en el mismo plazo en que se otorga la matrícula provisional. Esta licencia se otorgará a nombre de la nave, no del propietario, y tendrá una vigencia indefinida mientras se conserven todas las condiciones tenidas en cuenta para su expedición.</p>	<p>Para lo anterior se coordinará lo correspondiente con el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO III</p> <p style="text-align: center;">DE LA BANDERA COLOMBIANA</p> <p style="text-align: center;">Capítulo I</p> <p style="text-align: center;">MATRICULA PROVISIONAL</p> <p>Artículo 14°. Matrícula Provisional de naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales que se inscriban en el registro colombiano, por primera vez, podrán obtener una matrícula provisional mientras se completan los requisitos para que sea expedida la matrícula definitiva, dependiendo de la solicitud del interesado y del cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley.</p> <p>Artículo 15°. Requisitos para el registro y expedición de Matrícula Provisional de naves y artefactos navales. Los propietarios y/o armadores o sus representantes directamente o por conducto de apoderado presentarán, de manera presencial o electrónica, solicitud de registro a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima, indicando:</p> <p>a) El nombre de la nave o artefacto naval que pretende inscribir;</p> <p>b) Nombre y dirección del propietario;</p> <p>c) Constructor, fecha y lugar de construcción;</p> <p>d) Servicio al cual se propone destinaria.</p> <p>Artículo 16°. Documentación para el registro y expedición de la Matrícula Provisional de naves y artefactos navales. La solicitud de que trata el artículo anterior deberá ir acompañada de la siguiente documentación en medio físico o digital:</p> <p>a. Certificados de navegabilidad y seguridad vigentes los cuales pueden haber sido expedidos por la anterior bandera o por una organización reconocida por ella, u otra que cuente con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.</p> <p>b. Certificado de cancelación del registro anterior o constancia de inicio de dicho trámite.</p> <p>c. Copia del acto o contrato de compra, si corresponde;</p>
<p>d. Seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare el riesgo de contaminación súbita a favor de terceros afectados, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima-Ministerio de Defensa Nacional, según la clase, el porte y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval. El mencionado seguro podrá ser contratado con compañías aseguradoras colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P & I que ofrezcan dichas coberturas.</p> <p>e. Pago de la tarifa establecida para el trámite.</p> <p>Parágrafo 1°: El requisito del literal d) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que no desarrollen actividades comerciales.</p> <p>Parágrafo 2°: Para el trámite de registro y expedición de Matrícula Provisional para remolcadores, la Dirección General Marítima conjuntamente con la expedición de la Matrícula Provisional, expedirá un Permiso de Operación Provisional, mientras se surten los trámites que determine la reglamentación por parte de la Dirección General Marítima.</p> <p>Artículo 17°. Expedición de la Matrícula Provisional. Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima dentro de los tres días hábiles siguientes, inscribirá la nave o artefacto naval en el registro colombiano y expedirá el certificado de matrícula provisional y la licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI). No es necesario que la nave o artefacto naval se encuentre en territorio colombiano para que le sea expedida matrícula provisional.</p> <p>El certificado de matrícula provisional tendrá una vigencia de seis (6) meses, no prorrogables. Una vez vencido este término sin que se haya tramitado el certificado de matrícula definitiva, se procederá a la cancelación del registro.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo II</p> <p style="text-align: center;">MATRICULA DEFINITIVA</p> <p>Artículo 18°. Requisitos para el registro y expedición de Matrícula definitiva de naves y artefactos navales. Los propietarios y/o armadores o sus representantes directamente o por conducto de apoderado presentarán, de manera presencial o electrónica, solicitud de registro de matrícula definitiva a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima.</p>	<p>Siempre que no se haya solicitado inicialmente la matrícula provisional de la que trata el artículo 16, se deberá aportar la siguiente documentación:</p> <p>a. Copia del documento de compra de la nave o artefacto naval.</p> <p>b. Certificado de cancelación del registro anterior.</p> <p>c. Seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare el riesgo de contaminación súbita a favor de terceros afectados, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima-Ministerio de Defensa Nacional, según la clase, el porte y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval. El mencionado seguro podrá ser contratado con compañías aseguradoras colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P & I que ofrezcan dichas coberturas.</p> <p>d. Si se trata de persona jurídica, su certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio social, cuya fecha de expedición no sea superior a tres (3) meses.</p> <p>e. Certificados de navegabilidad y seguridad expedidos en nombre de la República de Colombia por la Dirección General Marítima o por una Organización Internacional de clasificación u otra reconocida por ésta, que cuente con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.</p> <p>f. La documentación técnica que determine la reglamentación de la Dirección General Marítima, según la clasificación del registro establecida en la presente Ley.</p> <p>En caso de haber solicitado y obtenido la matrícula provisional de la que trata el artículo 16 de esta ley, solo se deberá aportar la documentación exigida en los literales d, e y f.</p> <p>Dicha documentación deberá ser aportada por lo menos dos meses antes del término de vigencia o duración de la matrícula provisional de que trata el artículo 16.</p> <p>Parágrafo. El requisito del literal c) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que desarrollen actividades no comerciales.</p> <p>Artículo 19°. Término para la expedición de la matrícula definitiva. Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima expedirá, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, la matrícula definitiva.</p> <p>En el caso donde la Dirección General Marítima niegue la expedición de la matrícula definitiva, el interesado podrá interponer los recursos de reposición y/o apelación ante las autoridades competentes,</p>

<p>Artículo 20°. Nombramiento de inspectores para la expedición de la Matrícula Provisional o Definitiva de naves y artefactos navales. El trámite para la expedición de la Matrícula Provisional o Definitiva no requerirá el nombramiento de un inspector por parte de la Autoridad Marítima, si la nave y/o artefacto naval está debidamente certificado por una organización reconocida con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo III</p> <p style="text-align: center;">CAMBIO DE DOMINIO Y CANCELACIÓN DE REGISTRO</p> <p>Artículo 21°. Cambio de dominio de naves y artefactos navales. El cambio de dominio de naves y artefactos navales inscritos en el registro único colombiano no requerirá cancelación de matrícula. Para el efecto el nuevo propietario allegará, de manera presencial o electrónica, el documento de compraventa y solicitará el cambio del certificado para que la nave o artefacto naval quede a su nombre, sin modificar el número de inscripción.</p> <p>Igual procedimiento se aplicará para el cambio de nombre, cambio de puerto de registro, cambio de motores y modificaciones que alteren sus características.</p> <p>Parágrafo. La Dirección General Marítima organizará el registro único colombiano de naves y artefactos navales, con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el presente artículo.</p> <p>Artículo 22°. Cancelación del registro y matrícula de las naves y artefactos navales. El registro y matrícula de una nave o artefacto naval será cancelada por la Dirección General Marítima directamente, previo procedimiento administrativo; o a solicitud del propietario y/o armador, acompañando el certificado del Registro Colombiano que acredite que no existen gravámenes que afecten a la nave o artefacto naval, en los siguientes casos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Cuando adquiera bandera en otro país, previa cancelación del registro; o por enarbolar bandera de otro estado de registro, en el evento de tener ya matrícula provisional como lo dispone la presente ley. Cuando así lo solicite el propietario, por causa justificada o lo ordene autoridad competente, por causas legales; Cuando ocurra su pérdida, debidamente comprobada; Al efectuarse el desguace voluntario de la nave, aunque se construya con los mismos materiales; 	<ol style="list-style-type: none"> Por sentencia judicial que así lo ordene dictada en el país o en el extranjero, si esta fuere reconocida legalmente en Colombia. Por acto administrativo que así lo ordene, emitido por autoridad competente como resultado a la infracción de las leyes ambientales y de pesca. <p>Cumplidos los requisitos exigidos en cada caso, la Dirección General Marítima, dentro de un plazo de setenta y dos (72) horas hábiles siguientes, otorgará la cancelación de registro y matrícula colombiana.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo IV</p> <p style="text-align: center;">OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>Artículo 23°. Operación de naves y artefactos navales. La operación de las naves y artefactos navales con matrícula provisional o definitiva se limitará al servicio que puedan prestar de acuerdo a sus condiciones técnicas y de seguridad, así como a los requerimientos legales o reglamentarios que se exijan para la actividad que pretendan desarrollar.</p> <p>Artículo 24°. Certificados estatutarios y/o de seguridad. Los certificados estatutarios y/o seguridad hacen parte de los documentos exigidos a las naves y artefactos navales y deben ser presentados cuando la Dirección General Marítima y otra autoridad competente los solicite.</p> <p>El vencimiento de los certificados implica para la nave o artefacto naval la imposibilidad de navegar y de prestar los servicios a los cuales está destinado. La Capitanía de Puerto no expedirá zarpe sin la presentación de los certificados vigentes.</p> <p>Parágrafo. Las naves y artefactos navales a los que hace referencia la presente ley serán inspeccionados y certificados por la Dirección General Marítima o por una organización reconocida debidamente delegada para ello por la Autoridad Marítima Nacional.</p> <p>Artículo 25°. Condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad previstas en la legislación nacional y en los convenios internacionales ratificados por Colombia, según corresponda al ámbito de su operación.</p>
<p>Artículo 26°. Determinación de condiciones de seguridad de naves y artefactos navales. Las condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales a que se refiere este capítulo serán determinadas por la Dirección General Marítima de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y la navegación que efectúen, atendiendo lo establecido en las normas nacionales e internacionales que rigen la materia.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO IV</p> <p style="text-align: center;">GARANTÍAS MARÍTIMAS E HIPOTECA NAVAL</p> <p>Artículo 27°. Hipoteca Naval. Podrán hipotecarse todas las naves y artefactos navales de bandera colombiana, las cuales se entenderán para todos los efectos como garantías reales.</p> <p>Artículo 28°. Garantías Marítimas. Las garantías marítimas de las naves y artefactos navales con arqueo bruto superior a 500 toneladas a los cuales se refiere la presente ley se registrarán por la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques o por las normas que la modifiquen o reemplacen.</p> <p>Las garantías marítimas de las demás naves y artefactos navales se registrarán por el Código de Comercio. En caso de no existir norma aplicable, las garantías marítimas se registrarán por las normas internacionales que rijan la materia.</p> <p>Artículo 29°. Registro de Hipotecas y gravámenes sobre naves y artefactos navales. En el registro colombiano se especificará, como mínimo, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o el gravamen, o el hecho de que haya sido constituida para garantizar obligaciones al portador, el importe máximo garantizado o si ese importe se especificare en el documento de constitución de la hipoteca o del gravamen, y la fecha y otras circunstancias que determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO V</p> <p style="text-align: center;">DE LOS TRIBUTOS Y TASAS</p> <p>Artículo 30°. Adiciónese el parágrafo 8° al artículo 240 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p>	<p>“Parágrafo 8°. Las rentas provenientes del servicio de transporte marítimo internacional, que realicen naves o artefactos navales inscritos en el registro colombiano, estarán gravadas a la tarifa del impuesto sobre la renta del 2%”.</p> <p>Artículo 31°. Adiciónese el parágrafo 6° al artículo 114-1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p>“Parágrafo 6°. Los contribuyentes personas jurídicas del impuesto sobre la renta y complementarios, que liquiden la tarifa prevista en el parágrafo 8 del artículo 240 del Estatuto Tributario no aplicarán lo establecido en el presente artículo. Por lo tanto, dichos contribuyentes estarán obligados a efectuar los respectivos aportes en los términos que dispone la ley.”</p> <p>Artículo 32°. Adiciónese el numeral 12 del artículo 2 de la Ley 1115 de 2006, el cual quedará así:</p> <p>“12. Registro en Colombia de una nave o artefacto naval destinado al tráfico internacional marítimo. Expedición y cancelación de matrícula de naves.”</p> <p>Artículo 33°. Vigencias y derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga la Ley 730 de 2001 y todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>

<p style="text-align: center;">COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>El texto transcrito fue el aprobado en primer debate en Sesión Ordinaria No Presencial de la Comisión Segunda del Senado de la República del día dos (02) de junio del año dos mil veintiuno (2021), según consta en el Acta No. 26 de Sesión No Presencial de esa fecha, de acuerdo a la Resolución 181 del 10 de abril de 2020 "Por la cual se adopta medidas que garanticen el desarrollo de sesiones no presenciales en el Senado de la República, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica declarado por el Gobierno Nacional. Para no interrumpir el normal funcionamiento de la Rama Legislativa", expedida por la Mesa Directiva del Senado.</p> <table border="0"> <tr> <td>JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ Presidente Comisión Segunda Senado de la República</td> <td>LUIS EDUARDO DIAZGRANADOS TORRES Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República</td> </tr> </table> <div style="text-align: center;">  <p>DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ Secretario General Comisión Segunda Senado de la República</p> </div>	JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ Presidente Comisión Segunda Senado de la República	LUIS EDUARDO DIAZGRANADOS TORRES Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República	<p style="text-align: center;">Comisión Segunda Constitucional Permanente</p> <p>Bogotá D.C., 15 de junio de 2021</p> <p>AUTORIZAMOS EL PRESENTE INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE PRESENTADO POR LOS HONORABLES SENADORES JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA, LIDIO GARCÍA TURBAY (COORDINADORES), JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ Y JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS, AL PROYECTO DE LEY No. 436 de 2021 SENADO – 464 DE 2020 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL RÉGIMEN PARA EL ABANDERAMIENTO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES EN COLOMBIA Y SE DISPONEN INCENTIVOS PARA ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR MARÍTIMO", PARA SU PUBLICACIÓN EN LA GACETA DEL CONGRESO.</p> <table border="0"> <tr> <td>JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ Presidente Comisión Segunda Senado de la República</td> <td>LUIS EDUARDO DIAZGRANADOS TORRES Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República</td> </tr> </table> <div style="text-align: center;">  <p>DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ Secretario General Comisión Segunda Senado de la República</p> </div>	JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ Presidente Comisión Segunda Senado de la República	LUIS EDUARDO DIAZGRANADOS TORRES Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República
JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ Presidente Comisión Segunda Senado de la República	LUIS EDUARDO DIAZGRANADOS TORRES Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República				
JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ Presidente Comisión Segunda Senado de la República	LUIS EDUARDO DIAZGRANADOS TORRES Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República				

CONTENIDO

Gaceta número 641 - martes, 15 de junio de 2021

SENADO DE LA REPÚBLICA
PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para segundo debate en Senado, texto propuesto y texto definitivo aprobado en primer debate al proyecto de ley número 358 de 2020 Senado, 110 de 2020 Cámara, por la cual se establece el primero (1°) de agosto, Día de la Emancipación del Pueblo Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, como el Día Nacional del Pueblo Raizal.....	1
Informe de ponencia para segundo debate en Senado, texto propuesto y texto definitivo aprobado en primer debate al proyecto de ley número 436 de 2021 Senado – 464 DE 2020 Cámara, por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo	4