



PROYECTO DE LEY N°

“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 la República

DECRETA:

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°. 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 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 2°. 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, sin perjuicio de las demás autorizaciones que requiera.

TITULO II

DEL REGISTRO ÚNICO COLOMBIANO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

Artículo 3°. 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 4°. Clasificación del Registro. El registro único colombiano de naves y artefactos navales tendrá la siguiente clasificación:

2



- 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.



No obstante lo anterior, deberán enarbolar la bandera colombiana para todos los efectos, desde que le sea expedida la correspondiente matrícula provisional.

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:

- 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.

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.

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.

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.

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.

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.



Para lo anterior se coordinará lo correspondiente con el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones.

TÍTULO III

DE LA BANDERA COLOMBIANA

Capítulo I

MATRICULA PROVISIONAL

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.

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:

- 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.

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:

- 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 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.
- e) Pago de la tarifa establecida para el trámite.

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

Parágrafo Segundo: 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.

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.

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.

Capítulo II

MATRICULA DEFINITIVA

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 a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima, los siguientes documentos si no han sido aportados anteriormente:

- a) Copia del documento de compra de la nave o artefacto naval.
- b) Certificado de cancelación del registro anterior, si no ha sido aportado antes.
- 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.
- 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 reconocida por ésta.
- f) La documentación técnica que determine la reglamentación de la Dirección General Marítima, según la clasificación del registro establecida en la presente Ley.

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.

Artículo 20°. Nombramiento de inspectores para 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 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 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

GARANTIAS 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 regirán 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 regirán por el Código de Comercio. En caso de no existir norma aplicable, las garantías marítimas se regirán 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 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.

TITULO V

DE LOS TRIBUTOS Y TASAS

Artículo 30°. Adiciónese el párrafo 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 párrafo 6° al artículo 114-1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:

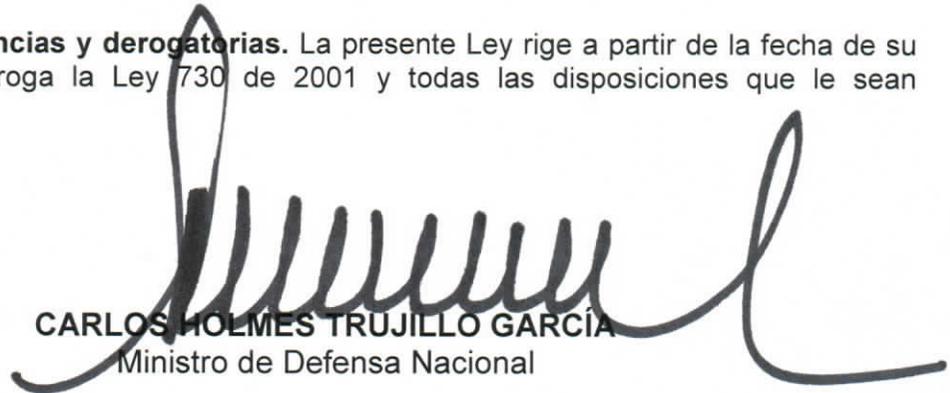
“Parágrafo 6. Los contribuyentes personas jurídicas del impuesto sobre la renta y complementarios, que liquiden la tarifa prevista en el párrafo 8 del artículo 240 del Estatuto Tributario no aplicarán lo establecido en el presente artículo. Por lo tanto, dichos contribuyentes estarán obligados a efectuar 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.”



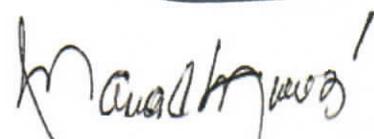
Artículo 33°. Vigencias y derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga la Ley 730 de 2001 y todas las disposiciones que le sean contrarias.



CARLOS HOLMES TRUJILLO GARCÍA
Ministro de Defensa Nacional



**ALFREDO RAFAEL DELUQUE
ZULETA**
Representante a la Cámara



**MARÍA CRISTINA SOTO DE
GÓMEZ**
Representante a la Cámara



**LUIS EDUARDO DÍAZ
GRANADOS**
Senador de la República



JOSÉ LUIS PINEDO CAMPO
Representante a la Cámara



**HÉCTOR JAVIER VERGARA
SIERRA**
Representante a la Cámara



**CARLOS MANUEL MEISEL
VERGARA**
Senador de la República



**EFRAÍN JOSÉ CEPEDA
SARABIA**

Senador de la República

MAURICIO GÓMEZ AMÍN
Senador de la República

**FERNANDO NICOLÁS ARAUJO
RUMIE**

Senador de la República

**NADYA GEORGETTE BLEL
SCAFF**

Senadora de la República

**YAMIL HERNANDO ARANA
PADAUI**

Representante a la Cámara

**KAREN VIOLETTE CURE
CORCIONE**

Representante a la Cámara

**JOSÉ GABRIEL AMAR
SEPULVEDA**

Representante a la Cámara

NORA MARÍA GARCÍA BURGOS

Senadora de la República



**ERASMO ELÍAS ZULETA
BECHARA**

Representante a la Cámara

MILENE JARAVA DIAZ

Representante a la Cámara

MARÍA DEL ROSARIO GUERRA

Senadora de la República

ANA MARÍA CASTAÑEDA

Senadora de la República

**SANTIAGO VALENCIA
GONZÁLEZ**

Senador de la República

**CÉSAR EUGENIO MARTÍNEZ
RESTREPO**

Representante a la Cámara

**JUAN FERNANDO ESPINAL
RAMÍREZ**

Representante a la Cámara

**MARGARITA MARÍA RESTREPO
ARANGO**

Representante a la Cámara

JUAN DIEGO GÓMEZ

Senador de la República

**NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY
ALVARÁN**

Representante a la Cámara



GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ
Representante a la Cámara

**MILTON HUGO ANGULO
VIVEROS**
Representante a la Cámara

**JOHN HAROLD SUAREZ
VARGAS**
Senador de la República

JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República

**JOSÉ GUSTAVO PADILLA
OROZCO**
Representante a la Cámara

ELBERT DÍAZ LOZANO
Representante a la Cámara

**BERNER LEÓN ZAMBRANO
ERASO**
Senador de la República

**MYRIAM ALICIA PAREDES
AGUIRRE**
Senadora de la República



**DIELA LILIANA BENAVIDES
SOLARTE**

Representante a la Cámara

**FELIPE ANDRÉS MUÑOZ
DELGADO**

Representante a la Cámara

**ASTRID SANCHEZ MONTES DE
OCA**

Representante a la Cámara

JUAN DAVID VELEZ TRUJILLO

Representante a la Cámara

HONORIO HENRÍQUEZ PINEDO

Senador de la República

NILTON CORDOBA MANYOMA

Representante a la Cámara

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY “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”

Honorables Senadores y Representantes:

En nombre del Gobierno Nacional y en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 150, numeral 1; y 154 de la Constitución Política de Colombia, presentamos a consideración del Honorable Congreso de la República el Proyecto de Ley “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”

1. Consideraciones Previas

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.

La Dirección General Marítima, la Armada Nacional y el Ministerio de Defensa Nacional han venido liderando en el último año, con el apoyo de la Vicepresidencia de la República y la Comisión Colombiana del Océano, la construcción de una iniciativa legislativa que actualice este marco legal y plantee soluciones a los problemas administrativos que actualmente se presentan.

El resultado de este trabajo, ha contado con amplia difusión y participación del gremio interesado, tcomo la Asociación de Armadores Colombianos – ARMCOL-, la Asociación Náutica Colombiana –ASONÁUTICA-, el Colegio de Egresados de la Marina Mercante, la Liga Marítima Colombiana, la Asociación Colombiana de Ingenieros Navales y Profesionales Afines –ACINPA-, la Fundación ENTREMARES, y empresarios del transporte de cabotaje del Pacífico.

La propuesta que se ha puesto a consideración, recoge algunos aspectos esenciales de la Ley 730 de 2001, actualiza su redacción y plantea soluciones a problemas administrativos para registrar naves.

Si se logra que Colombia abandere más buques, el Estado se evita pagar fletes a navieras extranjeras, asimismo se incentiva el empleo, ya que al estar matriculados en Colombia deberán contratar 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. Igualmente, se

potencializan sectores como los astilleros, talleres de reparación naval, academia, gente de mar, agencias marítimas, entre otros.

Este proyecto ha sido viabilizado por el Gobierno Nacional como iniciativa del Ejecutivo y se han estado agotando los trámites correspondientes para su presentación ante el Congreso de la República, de cuya discusión, trámite y acompañamiento decidido, de seguro se logrará una importante herramienta de reactivación económica, así como el surgimiento de nuevas oportunidades para nuestro sector marítimo.

2. 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.

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 las embarcaciones registradas, que, enarbolando la bandera del Estado, hacen presencia local y en los océanos y mares del mundo.

Una historia para tener en cuenta y que se podría repetir

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 ahorraban 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 (dos felizmente terminados para Coremar y tres para el Cerrejón), 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.

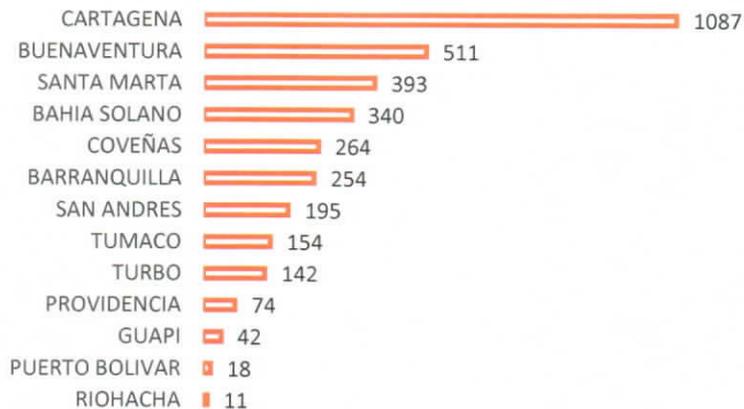
No obstante lo anterior, después de 17 años de vigencia, los resultados no son muy alentadores, ya que en la actualidad Colombia cuenta con 3.569 naves y artefactos navales registrados, así:

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

Naves mayores: 631, de las cuales 117 son de tráfico internacional.

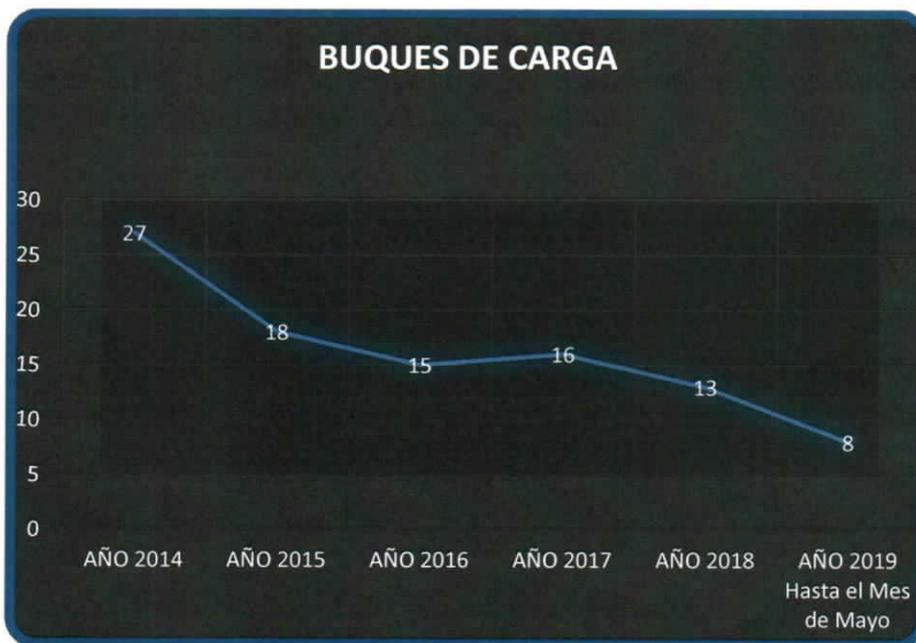
Naves menores: 2854, que corresponden a lanchas de recreo o pasaje y naves de pesca

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 navas mayores en Colombia, ha tenido el siguiente comportamiento:



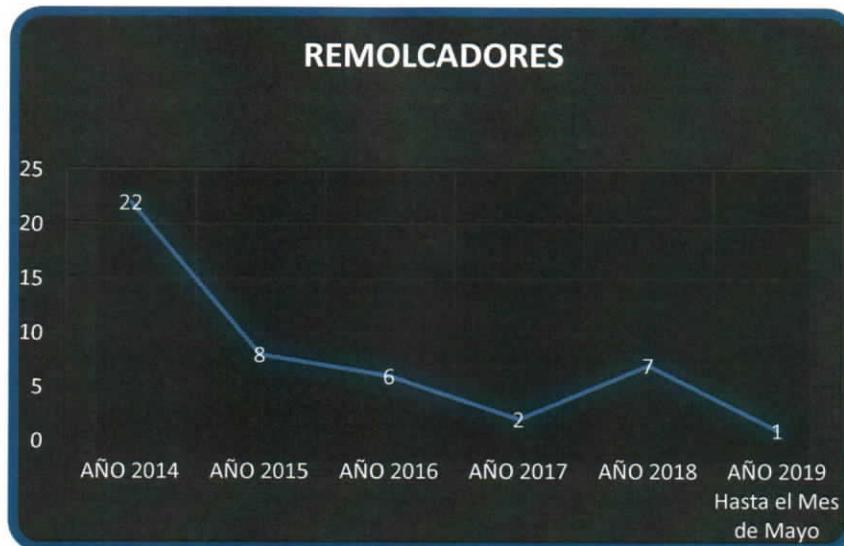


NAVES DE PASAJE



BUQUES TANQUEROS

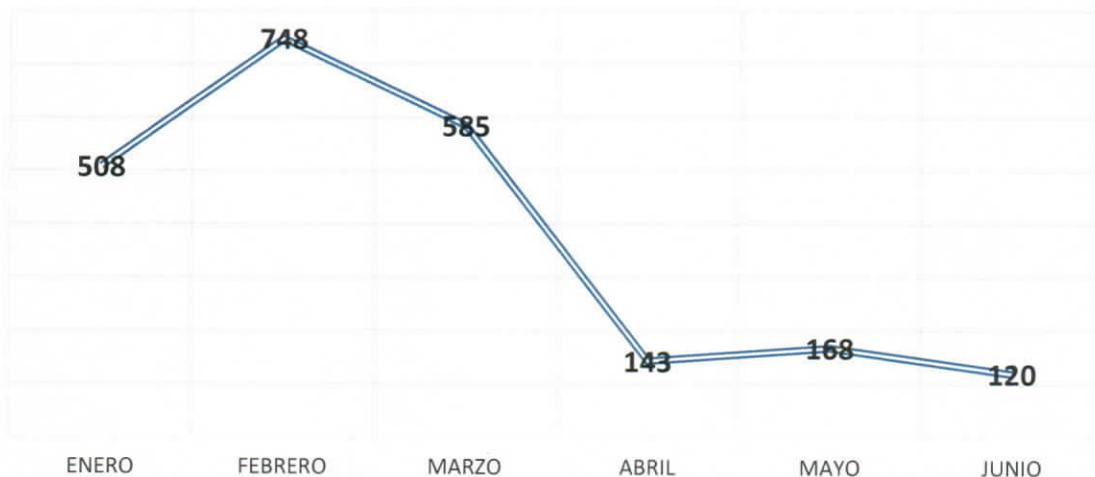




Fuente DIMAR 2019

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 DIMAR - 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 – ARMCOL año 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.

3. 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 Fuente ARMCOL.



FLOTA TOTAL DE BUQUES POR PAISES (2011-2018)

UNCTADSTAT
UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT

HOME DATA CENTER COUNTRY PROFILES

Reports Table Chart

Actions

Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2018

Other: SHIP TYPE ▼ Total fleet MEASURE ▼ Number of ships

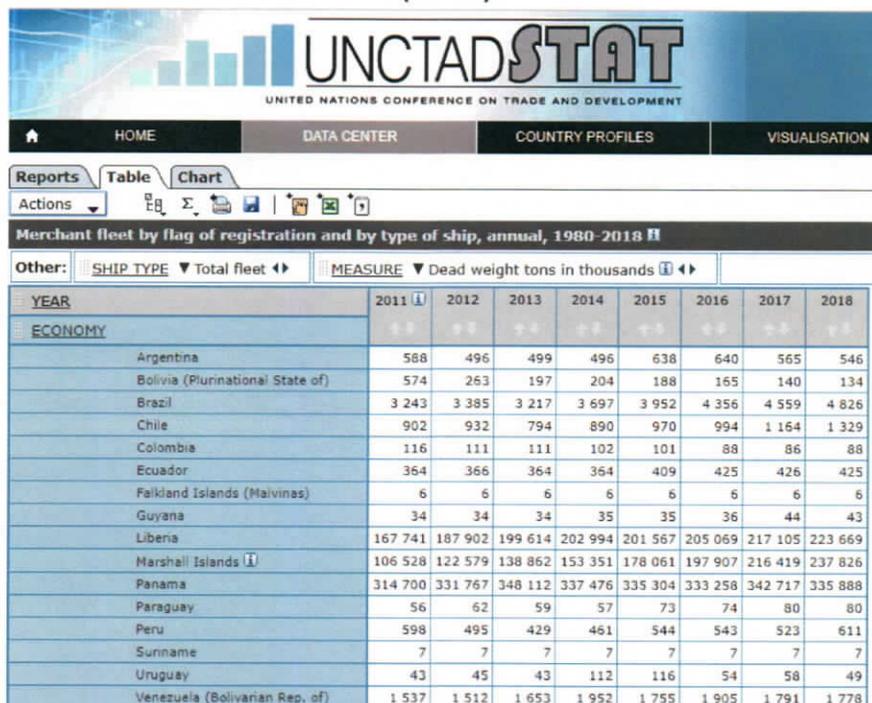
YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ECONOMY								
Argentina	153	143	145	150	159	168	181	167
Bolivia (Plurinational State of)	97	75	76	58	59	55	48	49
Brazil	575	602	619	665	692	728	768	791
Chile	172	179	175	188	193	202	217	222
Colombia	94	85	88	104	103	106	108	102
Ecuador	78	78	80	131	132	139	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	3 012	3 132	3 153	3 127	3 153	3 233	3 321
Marshall Islands	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	7 966	7 978	7 914
Paraguay	47	46	47	51	73	77	83	80
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

a. Transporte marítimo internacional

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.

² Review of Maritime Transport 2018 – UNCTAD.

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



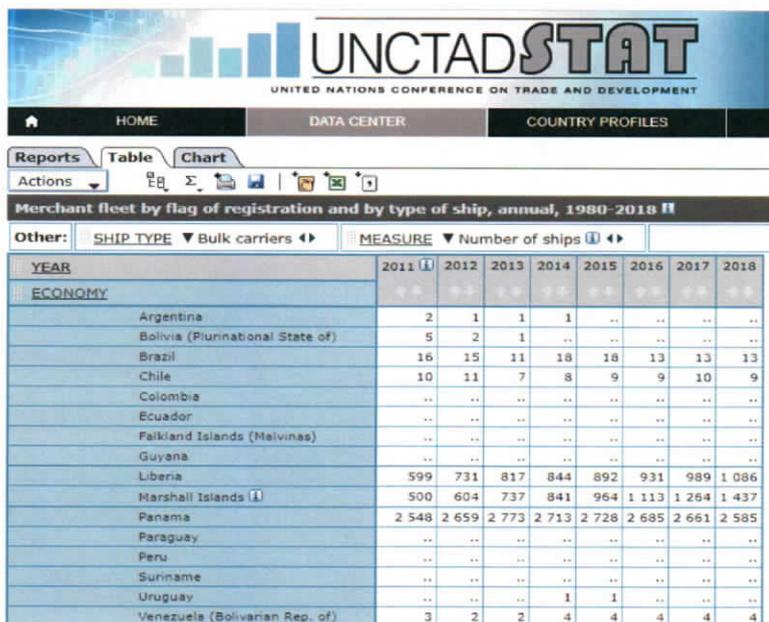
YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ECONOMY								
Argentina	588	496	499	496	638	640	565	546
Bolivia (Plurinational State of)	574	263	197	204	188	165	140	134
Brazil	3 243	3 385	3 217	3 697	3 952	4 356	4 559	4 826
Chile	902	932	794	890	970	994	1 164	1 329
Colombia	116	111	111	102	101	88	86	88
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	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	598	495	429	461	544	543	523	611
Suriname	7	7	7	7	7	7	7	7
Uruguay	43	45	43	112	116	54	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
ECONOMY								
Argentina	29	26	25	26	29	30	29	27
Bolivia (Plurinational State of)	14	10	12	5	4	2	2	2
Brazil	46	46	44	38	37	39	37	38
Chile	15	12	12	11	11	13	13	15
Colombia	7	8	8	10	9	9	8	8
Ecuador	37	35	34	33	37	37	36	34
Falkland Islands (Malvinas)	..	..	..	..	..	..	..	..
Guyana	4	4	4	4	4	4	7	7
Liberia	700	677	698	705	685	673	728	723
Marshall Islands	564	479	496	526	647	717	772	837
Panama	947	700	708	706	741	763	812	808
Paraguay	4	6	6	6	6	5	5	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)



UNCTADSTAT
UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT

HOME DATA CENTER COUNTRY PROFILES

Reports Table Chart

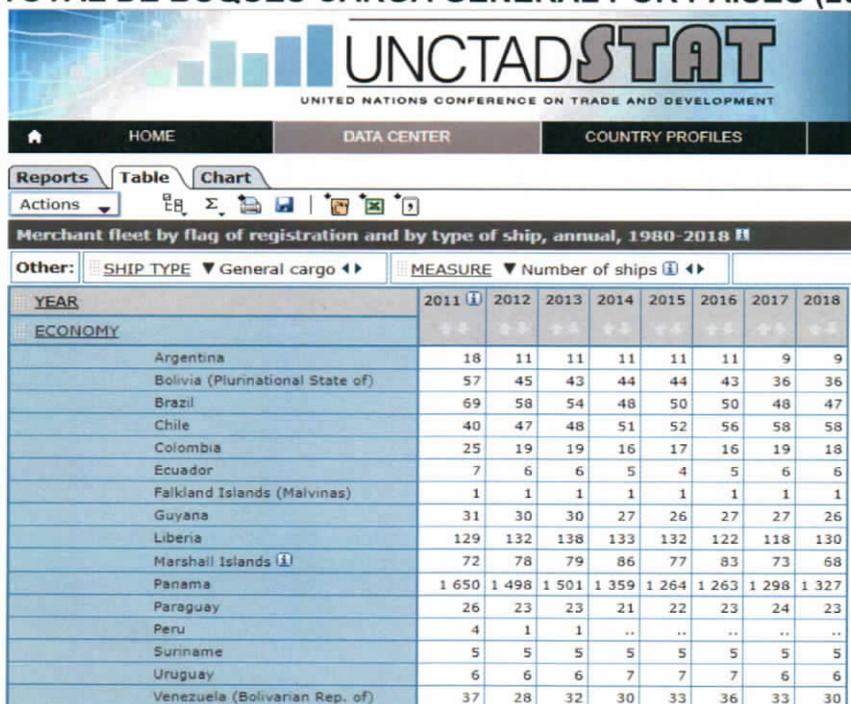
Actions

Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2018

Other: SHIP TYPE Bulk carriers MEASURE Number of ships

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ECONOMY								
Argentina	2	1	1	1	..	..	..	..
Bolivia (Plurinational State of)	5	2	1	..	..	..	..	..
Brazil	16	15	11	18	18	13	13	13
Chile	10	11	7	8	9	9	10	9
Colombia	..	..	..	..	..	..	..	..
Ecuador	..	..	..	..	..	..	..	..
Falkland Islands (Malvinas)	..	..	..	..	..	..	..	..
Guyana	..	..	..	..	..	..	..	..
Liberia	599	731	817	844	892	931	989	1 086
Marshall Islands	500	604	737	841	964	1 113	1 264	1 437
Panama	2 548	2 659	2 773	2 713	2 728	2 685	2 661	2 585
Paraguay	..	..	..	..	..	..	..	..
Peru	..	..	..	..	..	..	..	..
Suriname	..	..	..	..	..	..	..	..
Uruguay	..	..	..	1	1	..	..	..
Venezuela (Bolivarian Rep. of)	3	2	2	4	4	4	4	4

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



UNCTADSTAT
UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT

HOME DATA CENTER COUNTRY PROFILES

Reports Table Chart

Actions

Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2018

Other: SHIP TYPE General cargo MEASURE Number of ships

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ECONOMY								
Argentina	18	11	11	11	11	11	9	9
Bolivia (Plurinational State of)	57	45	43	44	44	43	36	36
Brazil	69	58	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	72	78	79	86	77	83	73	68
Panama	1 650	1 498	1 501	1 359	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)



Reports Table Chart

Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2018

Other: SHIP TYPE Container ships MEASURE Number of ships

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ECONOMY								
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	..	..	..	..	..	..	..	1
Falkland Islands (Malvinas)	..	..	..	..	..	..	..	..
Guyana	..	..	..	..	..	..	..	..
Liberia	940	977	997	960	912	914	855	834
Marshall Islands	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	1	1	1

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



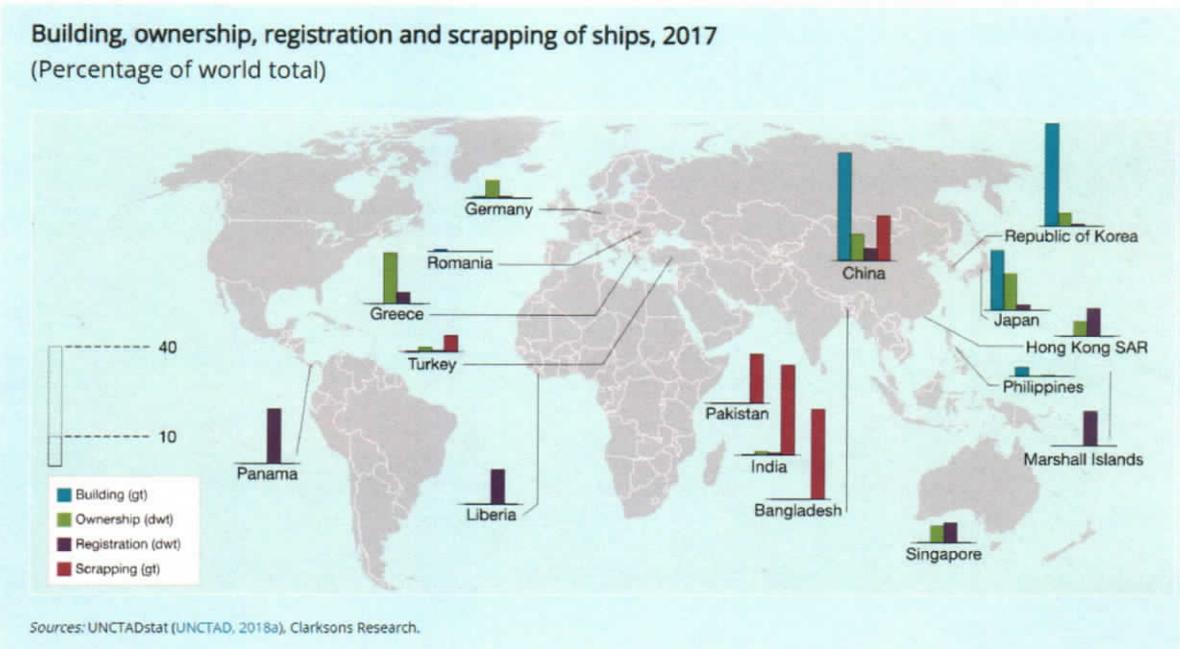
Reports Table Chart

Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2018

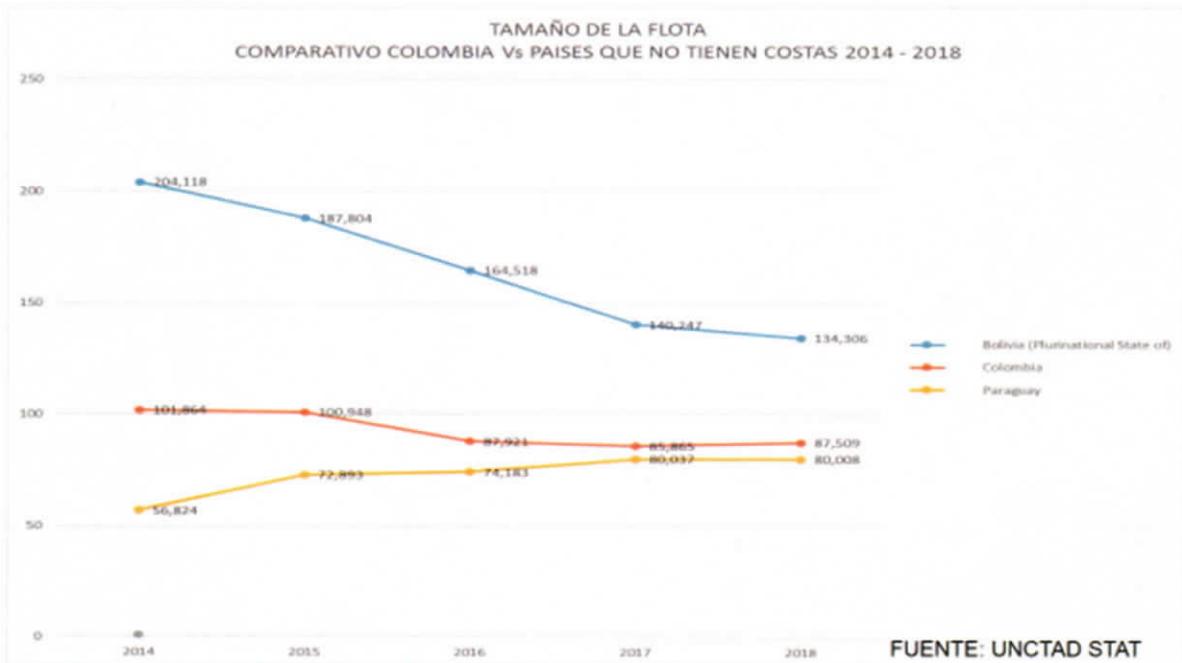
Other: SHIP TYPE Other types of ships MEASURE Number of ships

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ECONOMY								
Argentina	104	105	108	112	118	126	142	130
Bolivia (Plurinational State of)	20	18	19	9	11	10	10	11
Brazil	433	470	496	542	570	609	653	678
Chile	104	107	105	115	118	121	131	135
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	15	15	17	22	23	22	22	22
Liberia	444	495	482	511	506	513	533	548
Marshall Islands	322	480	508	565	631	738	804	821
Panama	2 426	2 698	2 725	2 677	2 620	2 612	2 595	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)	180	185	189	190	199	191	200	208

PORCENTAJE TOTAL DE ABANDERAMIENTO EN EL MUNDO PARA EL 2018

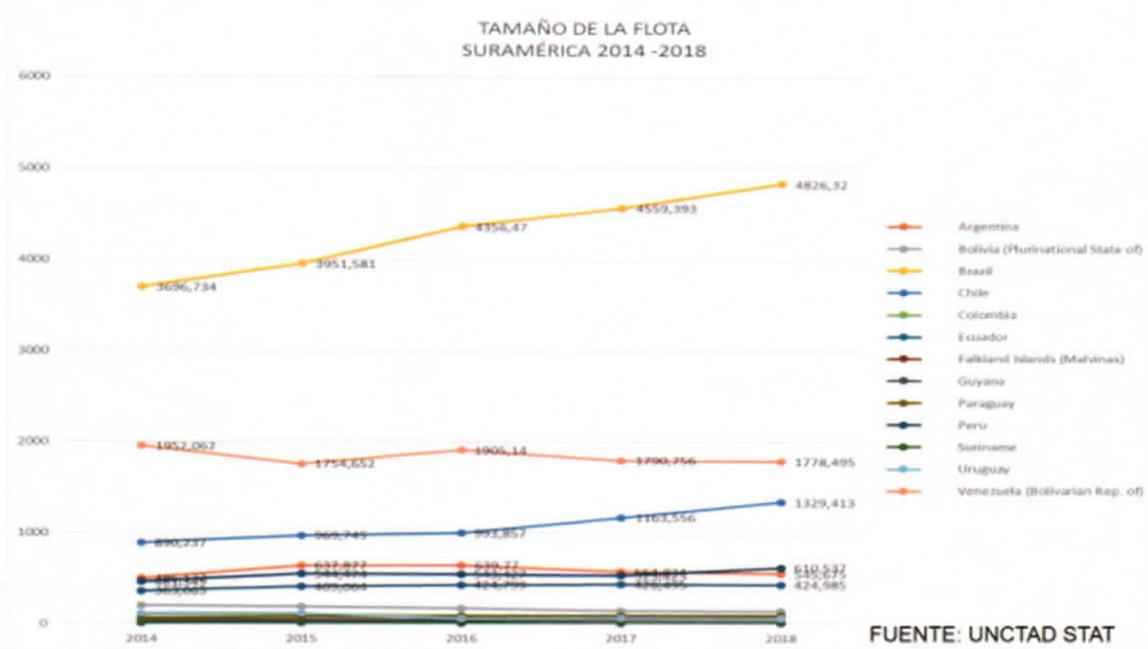


COMPARATIVO CON PAISES QUE NO TIENEN COSTAS MARITIMAS

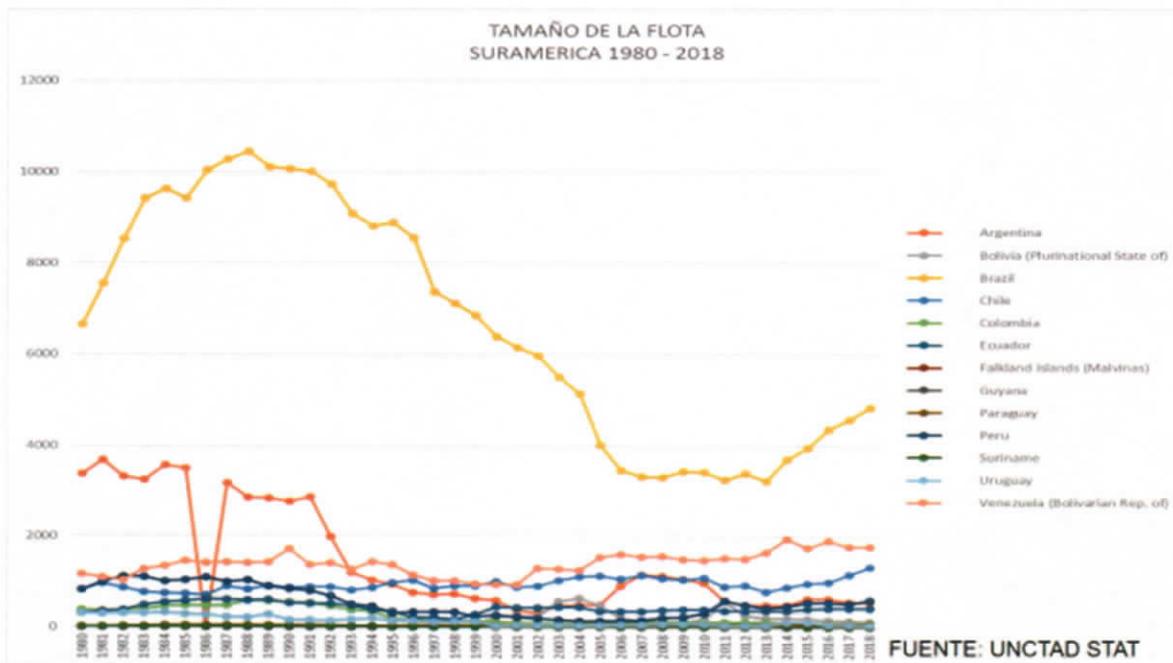




TAMAÑO DE LA FLOTA EN SURAMERICA 2014 - 2018

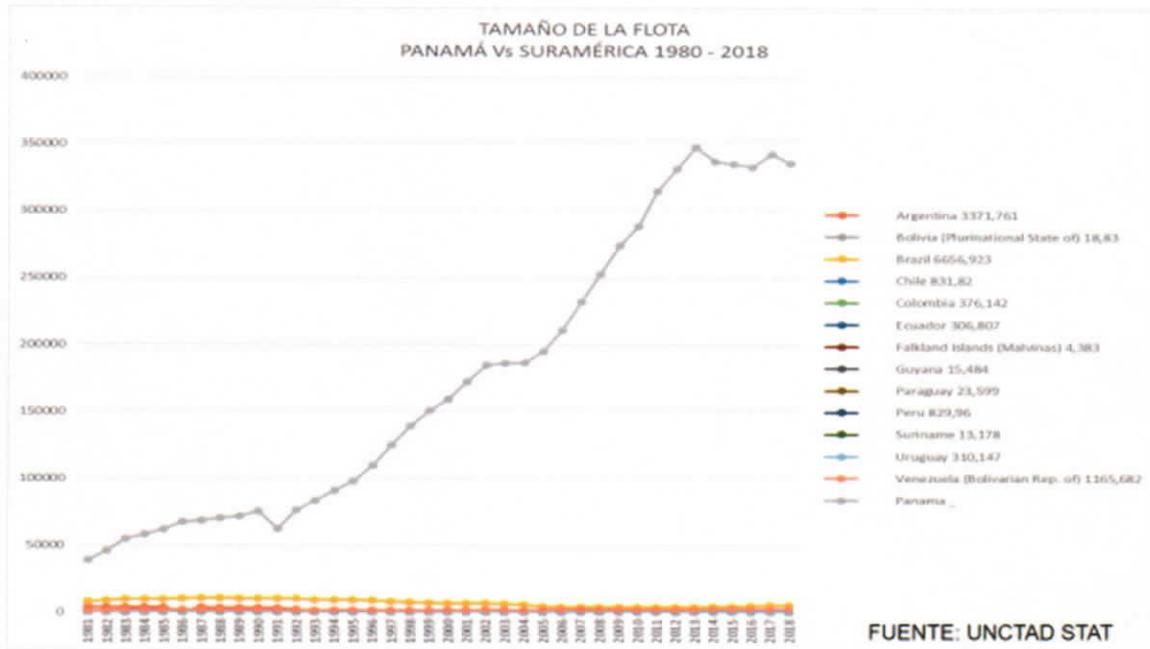


TAMAÑO DE LA FLOTA EN SURAMERICA 1980 – 2018



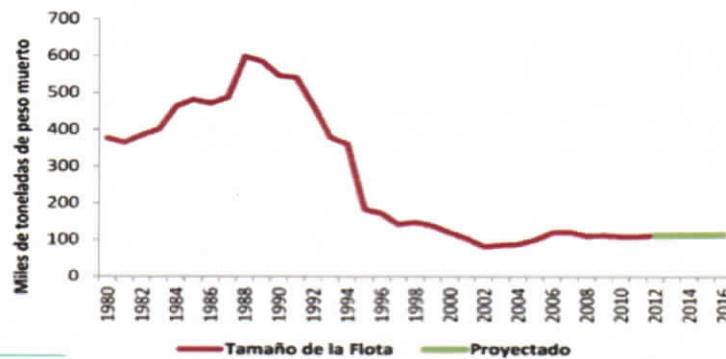


COMPARATIVO DE LA FLOTA CON EL MAYOR REGISTRO DEL MUNDO



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

Comportamiento de la Flota Mercante en Colombia



Fuente. UNCTADSTAT, UNCTAD y cálculos Teknidata consultores.



b. 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.

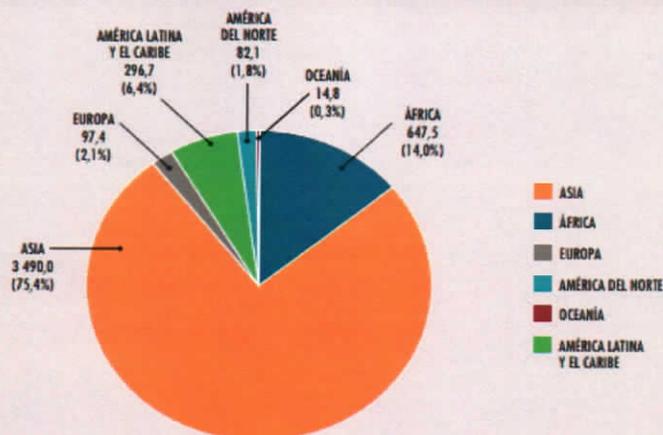
En 2016, aproximadamente el 86% de las embarcaciones pesqueras con motor en el mundo se incluían en la categoría de menos de 12 metros de eslora, la mayoría de las cuales no tenía cubierta, y estas pequeñas embarcaciones eran las predominantes en todas las regiones. Sin embargo, solo alrededor del 2%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

³ Food and Agriculture Organization.

⁴ <http://www.fao.org/state-of-fisheries-aquaculture/es/>



FIGURA 10
DISTRIBUCIÓN DE EMBARCACIONES DE PESCA CON Y SIN MOTOR POR REGIÓN, 2016 (miles)



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

4. 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 enarboles 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.

Gráfico 1: TDW de la flota de la Marina Mercante Nacional.
Años 2008 al 2017

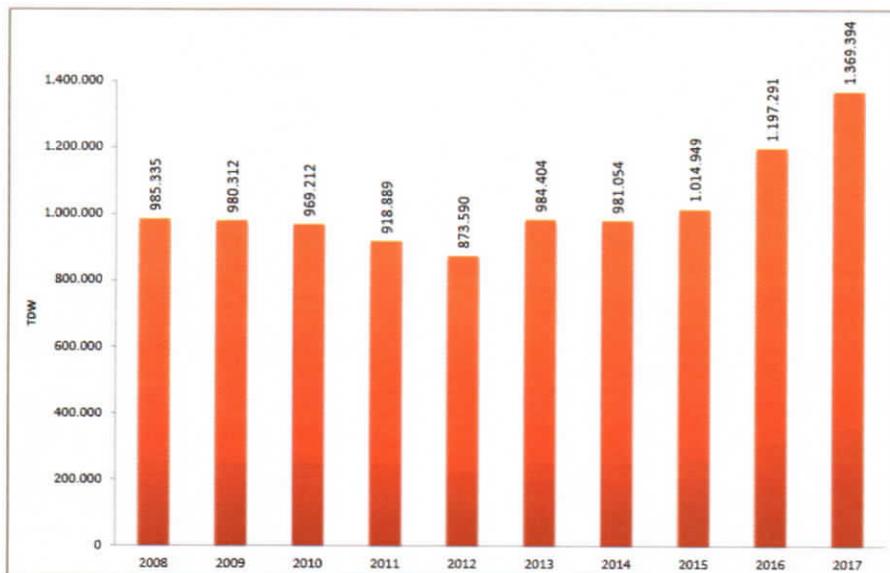
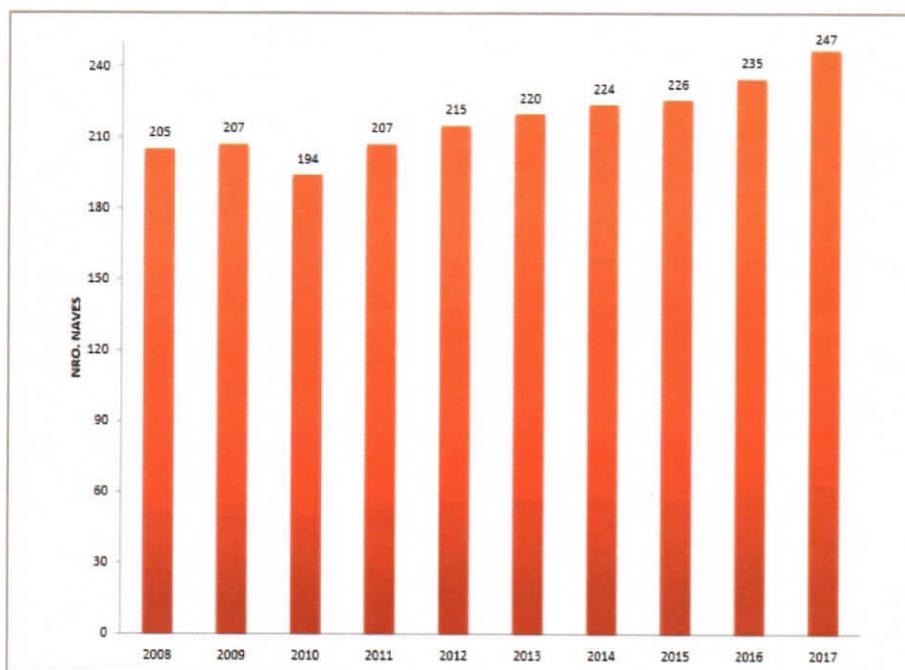


Gráfico 2: Número de naves que conforman la flota de Marina Mercante Nacional. Años 2008 al 2017



FUENTE: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante - 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 idrovía drovía Paraná-Paraguay, el sistema que vincula la zona oriental del país con el océano Atlántico, existen 350 barcasas y 26 remolcador⁵.

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.

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

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) 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.

5. Consideraciones y oportunidades del sector marítimo

Además de lo reflejado en las estadísticas de la UNCTAD, también existen cifras disponibles de la DIAN, que pueden suministrar más argumentos sobre la importancia y la necesidad de que Colombia fomente los sectores marítimo y náutico.

La nacionalidad de un buque trae ventajas recíprocas si el Estado bandera así lo determina. En países líderes de la región, el armador puede acceder a una serie de incentivos a través de apoyos concretos que se traducen en aumentos cualitativos y cuantitativos de su flota.

Si Colombia abandera más buques, **el Estado se evita pagar fletes a navieras extranjeras, se incentivará el empleo**, ya que al estar matriculados en Colombia deberán contratar tripulación colombiana (Capitanes, Primeros Oficiales,

Ingenieros de Maquinas, Marineros de Cubierta y Marineros de Maquinas, Cocineros, etc.), **que, de conformidad con lo establecido en la Ley, debe ser el ochenta por ciento (80%)** ; muchos de ellos serán preparados en nuestro país por entidades reconocidas y autorizadas, contribuyendo así, a generar empleos directos, se expande significativamente el comercio nacional y el ingreso de divisas para Colombia, igualmente, se reactivan sectores como los astilleros, talleres de reparación naval, academia, gente de mar, agencias marítimas, entre otros.

Las estadísticas disponibles de la DIAN (2016) representan el total de importaciones y exportaciones realizadas por los diferentes modos de transporte, observando que:

- **97.6 % de la carga de Colombia es importada por vía marítima.**
- **98.8% de la carga de Colombia es exportada por vía marítima.**

Tráfico internacional (exportaciones e importaciones) que es realizado por buques extranjeros, dejando nuestro país de percibir estos ingresos.

6. Objetivos del Proyecto de Ley

La Ley de Abanderamiento busca promover el registro de naves y artefactos navales de tráfico internacional en Colombia; a su vez, considera al transporte marítimo como engranaje principal del comercio internacional, al cabotaje como medio indispensable de comunicación en zonas estratégicas para el país, el aprovisionamiento sano e inexplorado de la pesca artesanal e industrial y un mejor aprovechamiento del potencial turístico de Colombia; actividades, industrias y sectores que si se fomentan se convertirán en pilares de desarrollo de muchos de los puertos sobre las dos costas, como también de zonas olvidadas de Colombia.

La propuesta recoge algunos aspectos esenciales de la Ley 730 de 2001, actualiza su redacción y plantea soluciones a problemas administrativos para registrar naves.

Se organiza el 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 utilizadas exclusivamente en puertos, 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 la eliminación de la verificación de informes por tráfico de estupefacientes, trámite inútil, que ha estigmatizado al sector marítimo y desmotivado la inversión. 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 propone un capítulo especial relacionado con la hipoteca naval y las garantías marítimas, dado que en el país las entidades financieras muy difícilmente reciben las naves como garantía hipotecaria para créditos, permitiendo el financiamiento y las posibilidades de expansión.

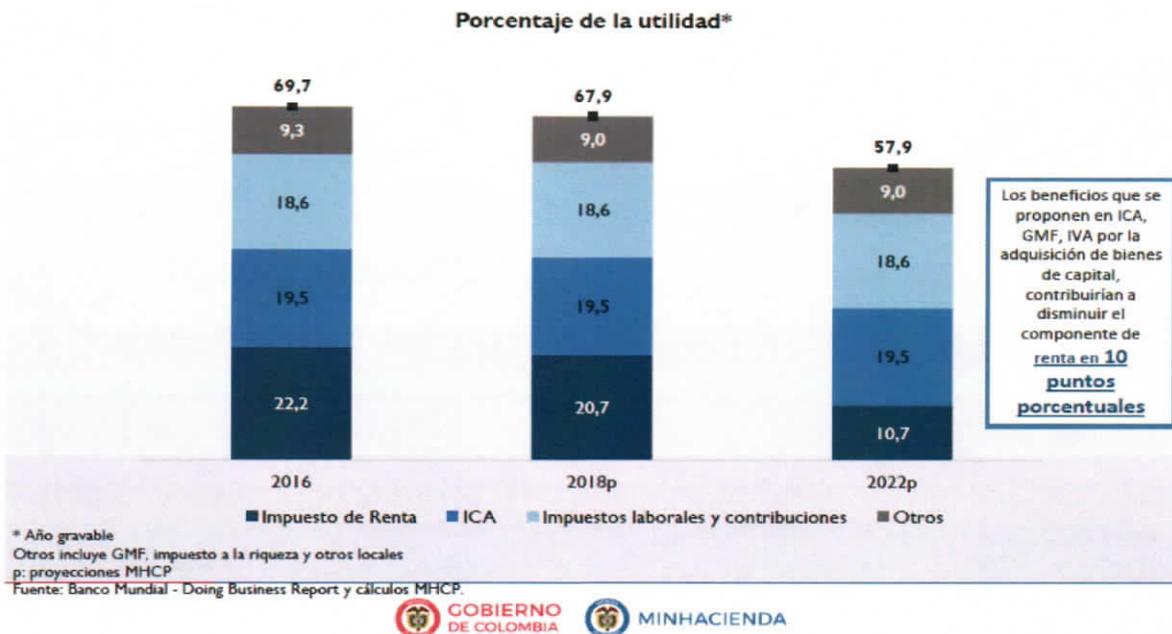
7. Impacto fiscal

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.

Tarifa efectiva para una empresa según el Banco Mundial – Escenario con Ley de Financiamiento 2018



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 Div superior a 300 UVT
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 1943 del 28 de diciembre de 2018 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 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 extranjeros.*

Curazao y San Martin:

- *Curazao y San Martin 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 Martin 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 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*

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

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.

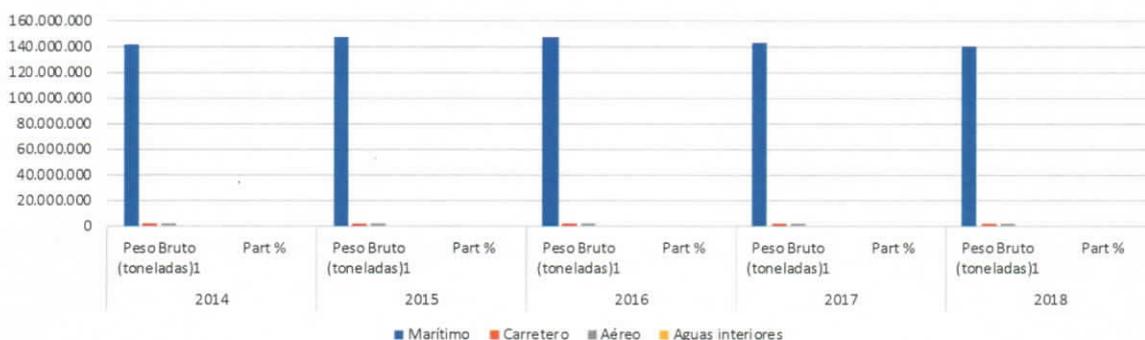
De las fuentes de recaudo, la primera realiza una contribución ínfima a la hacienda nacional, lo que genera la necesidad de crear una política tributaria competitiva para las rentas provenientes de las naves o artefactos de tráfico internacional, para lograr un mayor recaudo, tal como se describe a continuación.

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	142.395.831	98,8%	147.521.766	99,0%	148.299.543	99,4%	142.988.961	98,9%	140.190.895	97,9%
Carretero	1.425.600	1,0%	1.184.724	0,8%	465.083	0,3%	1.184.371	0,8%	1.450.834	1,6%
Aéreo	359.479	0,2%	379.668	0,3%	388.991	0,3%	402.459	0,3%	412.756	0,4%
Aguas interiores	1	0,0%	1	0,0%	7	0,0%	0	0,0%	1	0,2%
Total	144.180.911	100%	149.086.159	100%	149.153.625	100%	144.575.791	100%	142.054.486	100%

Carga exportada según modo de transporte



Cuadro 2
CARGA IMPORTADA SEGÚN MODO DE TRANSPORTE

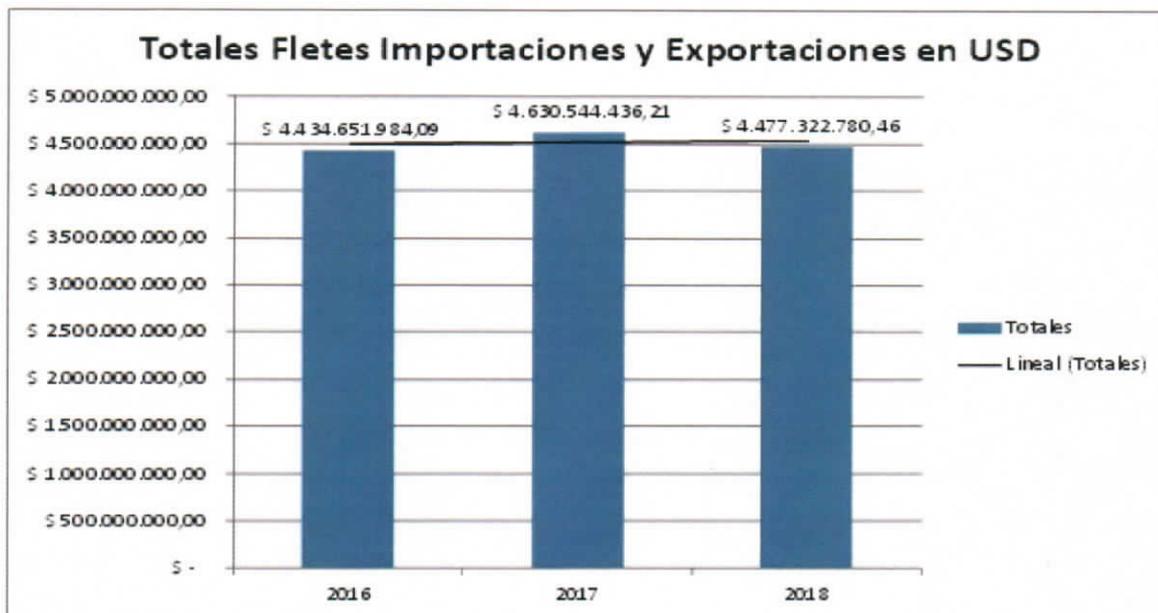
Modo de transporte	2014		2015		2016		2017		2018	
	Peso Bruto (Toneladas)	Part %	Peso Bruto (Toneladas)	Part %	Peso Bruto (Toneladas)	Part %	Peso Bruto (Toneladas)	Part %	Peso Bruto (Toneladas)	Part %
Marítimo	21.729.744	97,2%	45.417.690	97,7%	47.712.485	98,1%	48.504.590	97,1%	48.417.003	97,9%
Carretero	483.398	2,2%	782.216	1,7%	678.017	1,4%	742.441	1,5%	768.361	1,6%
Aéreo	117.993	0,5%	212.880	0,5%	194.581	0,4%	198.048	0,4%	209.216	0,4%
Aguas interiores	13.853	0,1%	78.791	0,2%	59.678	0,1%	529.096	1,1%	79.371	0,2%
Total	22.344.988	100%	46.481.577	100%	48.644.761	100%	49.974.175	100%	49.473.951	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	\$ 1.278.962.633,10



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	Impto de renta Promedio por año 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	\$ 10.088.042,40
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: 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.

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.

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.

La entrada en operación de buques más grandes ha dado lugar a un cambio del esquema del transporte marítimo, pasando de los sistemas de rutas tradicionales donde *“el buque busca la carga”* a nuevos sistemas *hub-and-spoke* en los que *“la carga busca al buque”*.

Los grandes buques hacen necesaria la concentración de grandes volúmenes de carga en un número reducido de puertos para maximizar así su eficiencia. El sistema de ruta tradicional se vuelve inviable dado que es necesario minimizar al máximo el tiempo de estadía o escala del buque en los puertos para poder hacer frente a los costos, y sólo un grupo de puertos dispone de medios suficientes para poder atender de forma eficiente la operación de este tipo de buques.

De esta forma, los grandes portacontenedores hacen escala en puertos *hub* que concentran la carga y realizan el transbordo desde/hacia buques más pequeños (*feeders*) que conectan los puertos de origen/destino de la carga con el *hub*. Estos sistemas multiplican de forma significativa el número de operaciones portuarias.

En la actualidad sólo el 17% de todas las parejas de países con relaciones comerciales, están conectados directamente por transporte marítimo⁷, el porcentaje restante necesitan como mínimo de una operación de transbordo en un puerto *hub*. Los puertos *hub* “puros” (*offshore hubs*) son aquellos que se encuentran situados estratégicamente próximos a las principales rutas de comercio internacional, y, que, actúan en la cadena logística, como meros puntos intermedios de transbordo, al no contar con un *hinterland* o zona de influencia con capacidad significativa para la generación o atracción de carga.

Los puertos *gateway*, por el contrario, son puertos cuyo principal potencial es el acceso a un potente *hinterland* con capacidad de atraer y/o generar una gran cantidad de carga. Cuando además están preparados para atender a grandes buques, pueden también realizar operaciones de transbordo actuando a su vez como puertos *hub*.

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 - FIF11	8,000,000
OCEAN GOING TUG	2015	ESLORA 30 M - 75 TONS BP	4,500,000

⁷ PLAN ESTRATÉGICO INTERMODAL DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE; Ministerio de Transporte.



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: ARMCOL

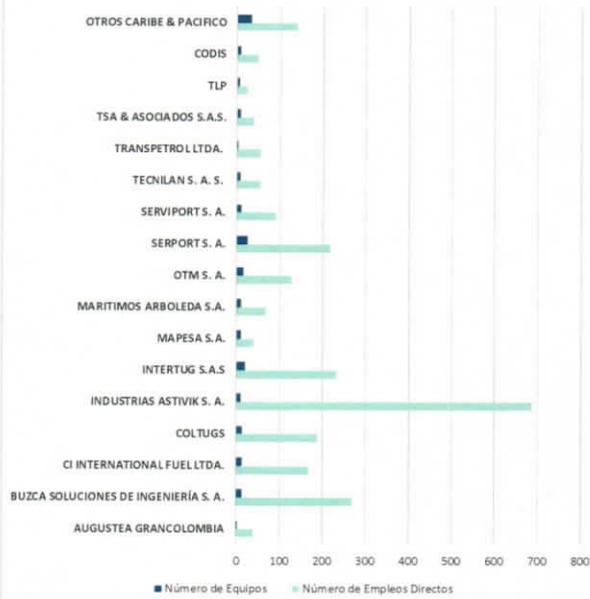
En virtud de las estadísticas internas de empleos directos y número de embarcaciones a 28 de marzo de 2019, tanto ARMCOL como un compendio de otras empresas no asociadas, presentan el siguiente nivel de ocupación con empleos directos e indirectos que actualmente realizan operaciones marítimas:

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

Informe Estadístico por número de empleados directos y número de equipos
ASOCIACIÓN DE ARMADORES DE COLOMBIA

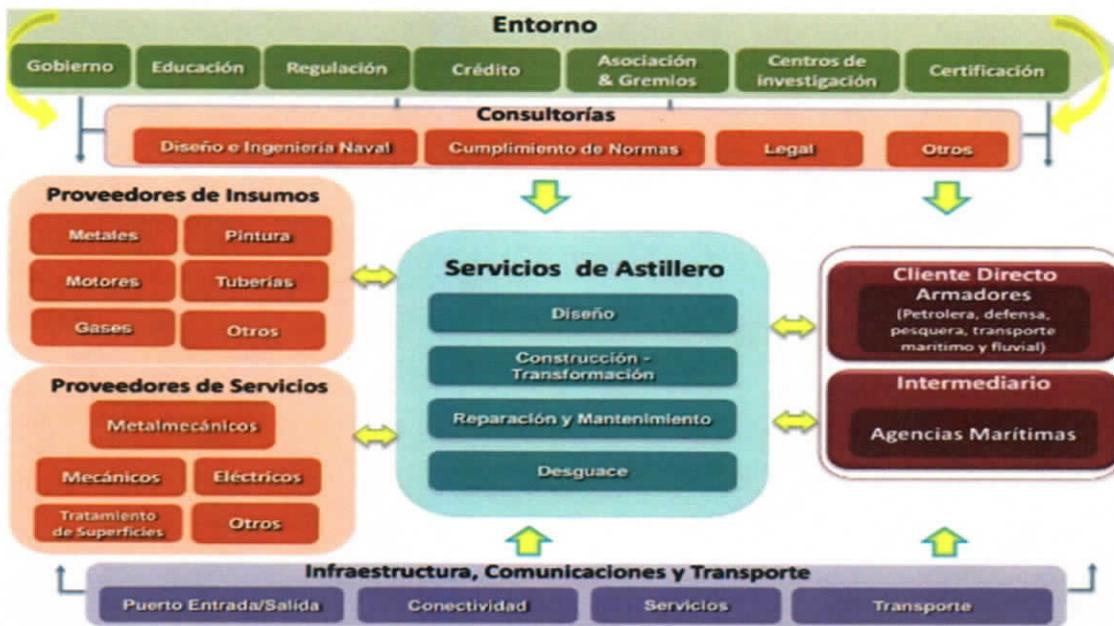
Nombre del Armador	Número de Empleos Directos	Número de Equipos
AUGUSTEA GRANCOLOMBIA	40	2
BUZCA SOLUCIONES DE INGENIERÍA S. A.	270	13
CI INTERNATIONAL FUEL LTDA.	170	12
COLTUGS	190	13
INDUSTRIAS ASTIVIK S. A.	690	11
INTERTUG S.A.S	234	21
MAPESA S.A.	40	11
MARITIMOS ARBOLEDA S.A.	70	10
OTM S. A.	127	15
SERPORT S. A.	220	25
SERVIPORT S. A.	90	10
TECNILAN S. A. S.	55	8
TRANSPETROL LTDA.	55	3
TSA & ASOCIADOS S.A.S.	40	7
TLP	24	4
CODIS	50	7
OTROS CARIBE & PACIFICO	140	33
Totales	2505	205

Gráfica por número de empleados directos y número de equipos



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)

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.

Licencias de navegación



Fuente – DIMAR 2020

Se otorga a quienes realizan navegación nacional, es decir en **aguas jurisdiccionales Colombianas**.

De igual forma la capacitación de este personal es esencial, 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.



Fuente – DIMAR 2020

Es necesario visualizar la figura del transporte marítimo como una actividad internacional, toda vez que esta no es solo nacional, ni sedentaria y que supera nuestras fronteras, teniendo en cuenta que por esencia se ejecuta en el exterior, aun para los colombianos, y por la misma razón otorgarle los estímulos y facilidades que hoy por hoy disfrutan las naves extranjeras, por el solo hecho de no ser nacionales, en franca contradicción con el principio universal de cualquier Gobierno que apoya la empresa e inversión nacional como uno de los objetivos fundamentales que el Estado debe proteger y propender para que se cumpla.

El desarrollo de la actividad está regulado por una normatividad especial, relacionada con la construcción, reparación de buques y la prestación de servicios marítimos y fluviales, la cual aplica a nivel global con el fin de mantener la sana competencia, pero en Colombia no se ha revisado la normatividad local para adaptar la estructura tributaria que regula el gremio y así permitir que la industria colombiana tenga condiciones y garantías para competir a nivel internacional. A pesar de los privilegios geográficos y las grandes experiencias pasadas, actualmente existen menos embarcaciones con bandera colombiana, inclusive menos de las existentes antes de ser promulgada la Ley 730 de 2001, que supuestamente buscaba incentivar el abanderamiento, lo cual es una clara consecuencia de la desigualdad en las condiciones tributarias, aduaneras,



financieras con respecto a otros países. Los armadores deben ser vistos como competidores en el exterior y por lo tanto deben contar con el apoyo gubernamental que permita el crecimiento y fortalecimiento del gremio y su actividad.

Los armadores nacionales buscan una igualdad de condiciones frente a los extranjeros, mediante el diseño de beneficios similares para los colombianos, quienes reiteramos, deben competir dadas las condiciones especiales de la actividad marítima y fluvial, con armadores extranjeros que por el solo hecho de ostentar una matrícula foránea son recibidos con liviandad por la Aduana colombiana, pero comparten iguales rutas y destinos con los armadores Nacionales, solo que en Colombia resulta mucho más grave pertenecer a nuestro régimen como nacionales, que ser extranjero.

Dado que el transporte marítimo ha sido el motor principal del comercio exterior en el mundo y el cual tiene como gran propósito la globalización del mercado, es muy importante que no existan ventajas entre armadores extranjeros y nacionales, pero lo que es aún peor, que la ventaja exista para el extranjero sobre el nacional.

Son inmensas las posibilidades para los sectores marítimo, fluvial y náutico, pero el excesivo rigorismo en la tramitología para la obtención de licencias, permisos, registros, el régimen sancionatorio a los armadores, frente a los escasos estímulos, incentivos de carácter tributario, aduanero y comercial, están abriendo el camino para que este medio de transporte y turismo, tan importante, hoy se encuentre con pocos actores, y lo estemos desaprovechando, mientras que otros países están recibiendo esos tributos que debemos reclamar lo antes posible.

Teniendo en cuenta el concepto de democracia participativa, y, acorde con la exposición de motivos de la Ley de Financiamiento, presentada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se tiene que:

“Como se evidencia en el estudio adelantado por el Banco Mundial sobre la facilidad de hacer negocios, el pago de impuestos, y en particular la tasa efectiva de tributación a la que están gravadas las empresas, es uno de los obstáculos más grandes que enfrenta la competitividad del sector empresarial. Con lo anterior, se incrementan los costos de operación de las firmas nacionales, se desestimula la inversión al reducirse su retorno y se reduce la capacidad de las firmas ubicadas en el país de competir en los mercados internacionales.”⁸,

⁸ Exposición de motivos Ley de Financiamiento 2018 ; Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Pag 39; https://www.incp.org.co/wp-content/uploads/2018/11/Exposicion-de-motivos_ley-de-financiamiento.pdf



Con este proyecto de Ley, se busca entonces mejorar la distribución de la carga tributaria, favoreciendo al sector marítimo al incluirlo en la formulación de políticas que incentiven su reactivación, en pro del desarrollo e impulso del comercio exterior y del abanderamiento de naves colombianas que puedan surcar los mares del mundo ondeando el pabellón nacional.

La actual regulación tributaria lesiona los principios de igualdad y equidad que se deben garantizar a toda empresa a la hora de ejecutar su actividad económica, porque, en materia legal, mediante las disposiciones establecidas desde el Estatuto Aduanero y del Estatuto Tributario, se desincentiva el desarrollo económico de los armadores de Colombia. De tal manera, que el detrimento y posible desaparición de un sector económico desestabiliza la economía local, generando desigualdad ya no solo desde la concepción empresarial sino desde el aspecto social.

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 al artículo 2 de dicha Ley.

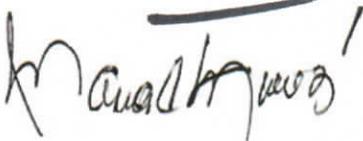
De conformidad con dicha Ley, la base para la liquidación de las tarifas por concepto de los servicios prestados, corresponde a los costos en que incurra la entidad para su prestación, mediante el sistema de costos estandarizables, en el que la valoración y ponderación de los factores que intervienen se realizan por medio de procedimientos de costeo técnicamente aceptados.

Las citadas tarifas se fijarán en salarios mínimos legales diarios o mensuales vigentes y el pago estará a cargo de la persona natural o jurídica que solicite la prestación del servicio.

De los Honorables Senadores y Representantes


CARLOS HOLMES TRUJILLO GARCÍA
Ministro de Defensa Nacional


ALFREDO RAFAEL DELUQUE ZULETA
Representante a la Cámara


MARÍA CRISTINA SOTO DE GÓMEZ
Representante a la Cámara



LUIS EDUARDO DÍAZ GRANADOS
Senador de la República



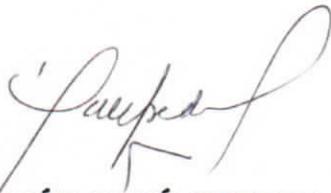
JOSÉ LUIS PINEDO CAMPO
Representante a la Cámara



HÉCTOR JAVIER VERGARA SIERRA
Representante a la Cámara



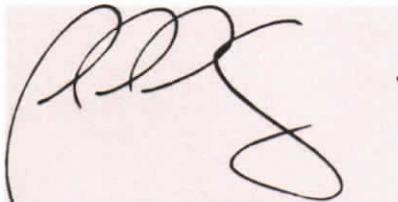
CARLOS MANUEL MEISEL VERGARA
Senador de la República



EFRAÍN JOSÉ CEPEDA SARABIA
Senador de la República



MAURICIO GÓMEZ AMÍN
Senador de la República



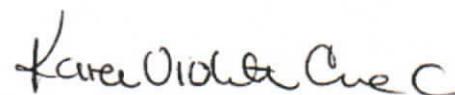
FERNANDO NICOLÁS ARAUJO RUMIE
Senador de la República



NADYA GEORGETTE BLEL SCAFF
Senadora de la República



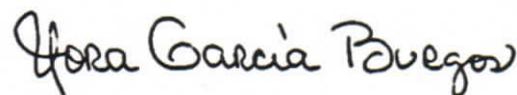
YAMIL HERNANDO ARANA PADAUI
Representante a la Cámara



KAREN VIOLETTE CURE CORCIONE
Representante a la Cámara



JOSÉ GABRIEL AMAR SEPULVEDA
Representante a la Cámara



NORA MARÍA GARCÍA BURGOS
Senadora de la República



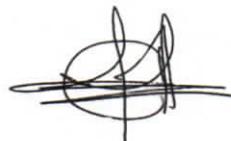
ERASMO ELÍAS ZULETA BECHARA
Representante a la Cámara



MILENE JARAVA DIAZ
Representante a la Cámara



MARÍA DEL ROSARIO GUERRA
Senadora de la República



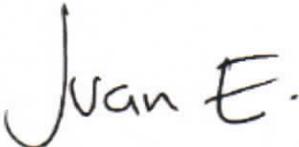
ANA MARÍA CASTAÑEDA
Senadora de la República



SANTIAGO VALENCIA GONZÁLEZ
Senador de la República



CÉSAR EUGENIO MARTÍNEZ RESTREPO
Representante a la Cámara



JUAN FERNANDO ESPINAL RAMÍREZ
Representante a la Cámara



MARGARITA MARÍA RESTREPO ARANGO
Representante a la Cámara



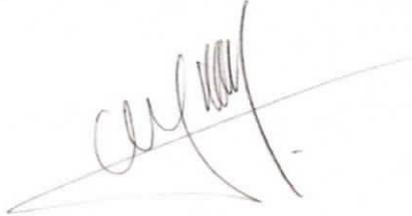
JUAN DIEGO GÓMEZ
Senador de la República



NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN
Representante a la Cámara



GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ
Representante a la Cámara



MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
Representante a la Cámara



JOHN HAROLD SUAREZ VARGAS
Senador de la República

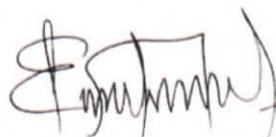


JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República



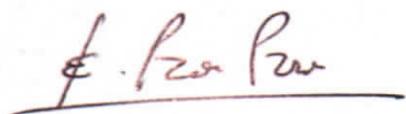
JOSÉ GUSTAVO PADILLA OROZCO

Representante a la Cámara



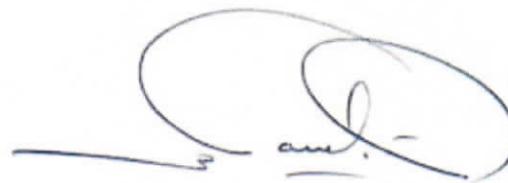
ELBERT DÍAZ LOZANO

Representante a la Cámara



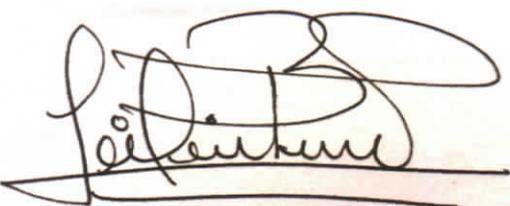
BERNER LEÓN ZAMBRANO ERASO

Senador de la República



MYRIAM ALICIA PAREDES AGUIRRE

Senadora de la República



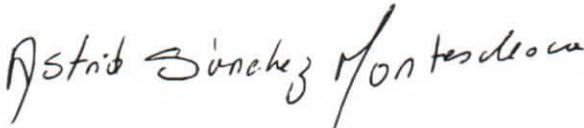
DIELA LILIANA BENAVIDES SOLARTE

Representante a la Cámara

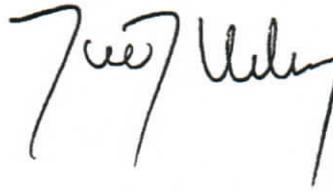


FELIPE ANDRÉS MUÑOZ DELGADO

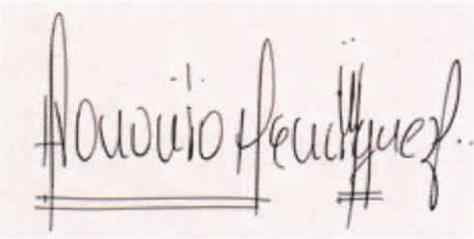
Representante a la Cámara



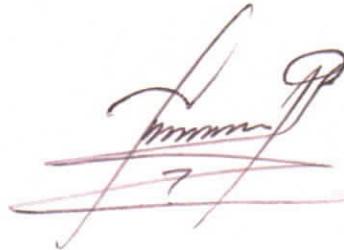
ASTRID SANCHEZ MONTES DE OCA
Representante a la Cámara



JUAN DAVID VELEZ TRUJILLO
Representante a la Cámara



HONORIO HENRÍQUEZ PINEDO
Senador de la República



NILTON CORDOBA MANYOMA
Representante a la Cámara