

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 273 DE 2020 CÁMARA “POR LA CUAL SE PROHÍBE LA
EXPORTACIÓN MARÍTIMA DE ANIMALES EN PIE CON FINES DE CONSUMO”**

Bogotá D.C., mayo 21 de 2021

Doctor
LUCIANO GRISALES LONDOÑO
Presidente
Comisión Quinta Constitucional Permanente
HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES
Ciudad.

Asunto: Informe de Ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley No. 273 de 2020 Cámara “**POR LA CUAL SE PROHÍBE LA EXPORTACIÓN MARÍTIMA DE ANIMALES EN PIE CON FINES DE CONSUMO**”.

Respetado Señor Presidente:

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Quinta Constitucional de la Cámara de Representantes mediante comunicado del 09 de Octubre de 2020 y de conformidad con lo establecido en el Artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate en Cámara del Proyecto de Ley 273 de 2020 Cámara, en los siguientes términos:

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El proyecto fue construido con el apoyo de “AnimaNaturalis” que es la organización iberoamericana más grande por la defensa de los derechos de los animales, y de Animals International, organización de origen australiano que se enfoca en el bienestar de los animales de granja y de aquellos que son exportados vivos.

El proyecto fue presentado el día 7 de Julio de 2020 por los Honorables Representantes: **Oswaldo Arcos Benavides, Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán, Ciro Fernández Núñez, León Fredy Muñoz Lopera, Fabián Díaz Plata, Katherine Miranda Peña, Fabio Fernando Arroyave, Mauricio Toro Orjuela, Rubén Darío Molano Piñeros y Ricardo ferro Lozano.**

La publicación del proyecto se surtió en la Gaceta del Congreso No.700 de 2020 Cámara.

Designado como Ponente Coordinador el pasado 19 de octubre de 2020, mediante comunicación CQCP 3.5 / 149 / 2020-2021, de igual forma, la Mesa Directiva designó como Ponente al Honorable Representante ÁNGEL MARÍA GAITÁN PULIDO.

Dada la importancia de la iniciativa sometida a consideración, procedimos a solicitar prórroga el pasado 06 de noviembre de 2020, aceptada mediante comunicación CQCP 3.5 / 191 / 2020-2021, de noviembre 9 de 2020

Se solicitó una nueva prórroga el pasado 16 de marzo de 2021, siendo aceptada mediante comunicación CQCP 3.5 / 280 / 2020-2021, de marzo 16 de 2021.

La presente ponencia se presenta para el trámite de primer debate en la Comisión Quinta Constitucional Permanente.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

El proyecto consta de cinco (05) artículos, incluyendo el artículo correspondiente a su vigencia, y tienen la siguiente estructura:

- Artículo 1o.: Objetivo
- Artículo 2o.: Prohibiciones
- Artículo 3o.: Condiciones
- Artículo 4o.: Sanciones
- Artículo 5o.: Vigencia

III. OBJETO DEL PROYECTO

En la exposición de motivos se señala que “El objeto de la presente ley es erradicar el sufrimiento extremo e innecesario producido a los animales que son exportados en pie por vía marítima, con fines de consumo”.

IV. MARCO CONSTITUCIONAL, JURISPRUDENCIAL Y LEGAL

Desarrollo de la protección y el bienestar animal en el ordenamiento jurídico nacional

Mencionan los autores que, “Desde el punto de vista normativo, la protección a los animales ha sido incorporada tempranamente en el ordenamiento jurídico colombiano: la ley 5 de 1972 —que crea y regula las Juntas Defensoras de Animales— reconoció por primera vez que el Estado debía proteger a los animales de los “actos de crueldad, los maltratamientos [y] el abandono injustificado”. Posteriormente, la ley 84 de 1989

elevó a Estatuto Nacional la protección de los animales, definiendo los siguientes objetivos: “a) prevenir y tratar el dolor y el sufrimiento de los animales; b) promover la salud y el bienestar de los animales, asegurándoles higiene, sanidad y condiciones apropiadas de existencia; c) erradicar y sancionar el maltrato y los actos de crueldad para con los animales”. Además, estableció, como principal deber con los animales, que “toda persona está obligada a respetar y abstenerse de causar daño o lesión a cualquier animal”; y consagró sanciones penales y económicas para quienes incumplan dicha obligación”.

Y agregan que “Aunque en la Constitución de 1991 no se incluyó expresamente un mandato de protección animal, la jurisprudencia constitucional ha afirmado reiteradamente que dicho mandato se deriva, entre otras cosas, de las disposiciones que protegen el medio ambiente, en virtud de las cuales la carta política ha sido llamada una “Constitución Ecológica”. En ese sentido, son relevantes, entre otros: los artículos 8 —obligación de proteger las riquezas naturales de la Nación—, 58 —función ecológica de la propiedad—, 79 —derecho a un medio ambiente sano y deber de proteger la diversidad e integridad del ambiente—. 95.8 —deber de proteger los recursos naturales y velar por la conservación de un ambiente sano—, y 333 —limitación a la libertad económica por motivos ambientales—.”

Anotan también que “Con base en dicha protección de la naturaleza, el concepto de dignidad humana como fuente de obligaciones morales con los animales y la función social y ecológica de la propiedad, la Corte Constitucional afirmó en la sentencia C-666 de 2010 que “se encuentra un fundamento de rango y fuerza constitucional en el sistema de protección para los animales, que en cuanto fauna están incluidos dentro de dicho concepto [de medio ambiente]”. El mismo Tribunal estableció que la fauna, definida como el “conjunto de animales de un país o región”, debe ser protegida constitucionalmente por estar compuesta de “seres sintientes” y señaló que su protección “se aleja de una visión antropocéntrica que asuma a los demás —a los otros— integrantes del ambiente como elementos a disposición absoluta e ilimitada de los seres humanos”. Finalmente, recalcó que “un Estado Social debe buscar, entre otros, el bienestar animal, por ser éste un elemento connatural del principio de solidaridad”. Con base en lo anterior, la Corte Constitucional afirmó que deben garantizarse los intereses de los animales en tanto seres sintientes, en particular su interés en no sufrir, y que el Legislador debe expedir las normas necesarias para subsanar el déficit normativo de protección animal”.

Y exponen igualmente que, “Desde entonces, la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado también han reconocido reiteradamente un mandato de protección de los animales. Ese reconocimiento jurisprudencial consolidó una tendencia continuada a ampliar la protección de los mismos, lo que ha implicado la prohibición de prácticas que vulneraran su bienestar y su integridad física y psicológica. Así, por ejemplo, los decretos 1666 de 2010 y 178 de 2012 autorizaron y regularon la sustitución de vehículos de tracción animal por vehículos automotores; y la ley 1638 de 2013 prohibió el uso de animales silvestres en circos, lo que la Corte Constitucional encontró

ajustado a la Constitución por proteger a “la fauna del padecimiento, el maltrato y la crueldad”.

Un año más tarde, la Ley 1774 de 2016 reconoció a los animales la calidad de seres sintientes y estableció que: “el responsable o tenedor de ellos asegurará como mínimo:

1. Que no sufran de hambre ni sed;
2. Que no sufran injustificadamente malestar físico ni dolor;
3. Que no les sean provocadas enfermedades por negligencia o descuido;
4. Que no sean sometidos a condiciones de miedo ni estrés;
5. Que puedan manifestar su comportamiento natural”.

Más recientemente, la Corte Constitucional, en su sentencia C-045 de 2019, declaró inexecutable las normas del Decreto 2811 de 1974 (Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección del Medio Ambiente) y de la ley 84 de 1989 que autorizaban y regulaban la llamada “caza deportiva”.

Finalmente, la ley 1955 de 2019 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, del Gobierno en curso, incluyó el artículo 324, titulado “Política de protección y bienestar de animales domésticos y silvestres”, que incluye, entre otros mandatos, el de establecer lineamientos en materia de bienestar de animales de granja.

En suma, puede decirse que la jurisprudencia de la Corte Constitucional, el Consejo de Estado y la Corte Suprema de Justicia ha señalado, desde 2010 y en más de diez sentencias, la existencia de un mandato constitucional de protección a los animales o “seres vivos sintientes”, fundamentado en tres pilares: a) el deber constitucional de protección a la naturaleza; b) la dignidad humana como fuente de obligaciones morales con los animales y c) la función social y ecológica de la propiedad como fundamento de la prohibición de tratos crueles a los animales. Así mismo, ha reiterado la necesidad de crear un sistema jurídico de protección a los animales que cumpla una doble función, a saber: a) garantizar la protección de sus intereses autónomos en cuanto seres vivos sintientes, empezando por el más fundamental en no sufrir, y b) subsanar el déficit normativo de protección a los animales que aún persiste en el ordenamiento jurídico colombiano.

En consecuencia, la exportación de animales vivos por vía marítima contraviene claramente el ordenamiento jurídico colombiano, puesto que implica dar un trato innecesariamente cruel a seres sintientes cuyos intereses están constitucionalmente protegidos.

Que los animales sean usados para consumo no exime a quienes comercian con ellos de cumplir con el mandato de protección animal, elevado a rango constitucional por nuestra Corte.

Además, esta práctica vulnera la dignidad humana que ha sido reconocida como fuente de obligaciones morales con los animales, y contradice la función social y ecológica que la Constitución Política le asigna a la propiedad. Por eso, la prohibición de esta práctica comercial, que viene siendo erradicada en otros países, no solo es coherente con los desarrollos legales y jurisprudenciales de los últimos años, sino que es una medida necesaria para cumplir con el mandato constitucional de protección animal.

V. JUSTIFICACIÓN

1. Bienestar Animal

La exportación marítima de animales en pie es una actividad legal en Colombia; sin embargo, sus características hacen de ella una práctica extremadamente cruel con los animales, que vulnera todos y cada uno de los criterios de protección y bienestar animal señalados como principios rectores en el tratamiento de los seres sintientes, según la ley 1774 de 2016, art. 3º. Además, no es una actividad imprescindible para la ganadería nacional, dado que Colombia también exporta carne refrigerada y productos derivados de la explotación animal.

A continuación, se explica por qué ninguna de las cinco libertades de bienestar animal se puede cumplir ni garantizar mínimamente durante los largos viajes, de entre 25 y 30 días, a los que son sometidos los animales.

1. Debido a que la mayor parte de los barcos son viejos¹ o no están diseñados para transportar animales terrestres, los animales sufren heridas desde el momento mismo del embarque. Estas incluyen el rompimiento de extremidades y abrasiones por la dureza del suelo y del poco sustrato que se dispone. Heridas como estas, entre muchas otras, se agravan rápidamente porque durante el transporte no existen condiciones de higiene, como tampoco personal veterinario que atienda las lesiones o les procure un mínimo alivio a los animales. Aquellos barcos que llevan veterinarios pueden llevar uno o dos para atender miles de animales.
2. La cantidad de materia fecal, mezclada con la orina de miles de animales y el agua de los corrales, que junto al poco sustrato en el piso del barco se amalgaman y adhieren a los animales causando lo que se conoce como “chaqueta fecal”, prácticamente cubre a todos los animales cuando se tumban. Evidentemente, esta “chaqueta fecal”, sumada a las pobres condiciones de ventilación de los barcos, les causa a los animales incomodidad, repulsión, fatiga, sensación de ahogo e inhibe su ventilación corporal, lo que les ocasiona sofoco y reduce su termo-regulación. Además, incrementa la posibilidad de que

¹ La edad promedio de los navíos es de 35 años, a pesar de que su vida útil es de apenas 20. El 80% de estos barcos fue construido para transportar vehículos, contenedores u otros objetos.

los animales se enferman por el contacto de los excrementos con heridas o por su absorción a través de las membranas mucosas.

3. Hay animales que se enferman o accidentan y mueren por hambre y deshidratación. En algunos casos no se les proveen raciones suficientes. También suele ocurrir que, debido al hacinamiento, los animales no alcancen los comederos ni bebederos. Pero la causa más común que conduce a la muerte por inanición y deshidratación es la contaminación del alimento y el agua por la “chaqueta fecal”, lo que además de insalubres los hace repugnantes. Esta situación, a su vez, aumenta la propagación de enfermedades. La gran mayoría de animales llega débil a su destino y con una pésima condición corporal.
4. Las enfermedades también están a la orden del día. Sus causas pueden ser, entre otras: la baja de defensas por el transporte, la separación, el proceso de embarque y la llegada a un entorno estresante; el hacinamiento y el contacto forzado con animales desconocidos, el incesante movimiento del mar durante varios días, la desnutrición, la deshidratación, los cambios extremos de temperatura, el agotamiento físico por falta de espacio y la inundación de heces fecales que les impide tumbarse o moverse, la asfixia, los golpes que a veces reciben de integrantes de la tripulación, y el distrés, que consiste en “un estado aversivo y negativo en el cual los procesos de adaptación fallan alterando la homeostasis fisiológica y psicológica”². Todo ello suele afectar el sistema inmune del animal en diversos grados. Una vez está enferma, la propagación de la enfermedad puede ser muy rápida, debido al ambiente poco ventilado y pesado del barco. Tan es así que los exportadores calculan, de antemano, la pérdida por muerte y enfermedad de entre un 1% y un 10% del total de animales embarcados.

La Organización Mundial para la Sanidad Animal (OIE) ha recomendado que, mientras la exportación marítima de animales terrestres en pie continúe, se les brinde a los animales la posibilidad de tumbarse en el piso simultáneamente. Sin embargo, desde que los animales son embarcados salta a la vista que esta mínima condición de bienestar no se cumple (los barcos pueden contener entre 2.500 y 20.000 animales). En efecto, el hacinamiento es la constante del cruel negocio.

5. Agravando este panorama, hay que decir que durante el viaje no hay quien supervise la condición de los animales, ni mucho menos un veterinario (si lo hay, suele ser uno para 2.000 mil animales o más) que procure atenuar su malestar y sufrimiento. Además, en los barcos no hay un sector con las condiciones

² “Por lo general, múltiples estímulos estresantes prolongados llevan a distrés afectando el bienestar de los animales (FELASA Working Group on Pain and Distress, 1994; National Research Council, 2010). Esta transición de estrés a distrés depende de la duración e intensidad del estímulo estresante. Por ejemplo, inmobilizaciones cortas no causan alteraciones adaptativas, sin embargo, inmobilizaciones largas pueden ocasionar distrés fisiológico y comportamental”, en Manuel Góngora Medina, “Reconocimiento y manejo del distress, sufrimiento y dolor en animales de laboratorio: una revisión”, *Suma Psicológica*, Vol. 17 No 2 (2010): 195-200.

higiénicas adecuadas para la supervisión o la intervención veterinaria de los animales, por lo que la labor de estos profesionales –si los hay– es inútil.

6. Adicionalmente, Colombia ignora sistemáticamente las recomendaciones que ha hecho la OIE en su *Código Sanitario para Animales Terrestres*. En el capítulo 7.2: “Transporte de animales por vía marítima”, la OIE establece que:

*“Condiciones generales (...) a) Los exportadores e importadores, los propietarios de los animales, los agentes comerciales o de compraventa, las empresas navieras, los capitanes de buque y los gestores de las instalaciones **son responsables del estado general de sanidad de los animales y de su aptitud física para el viaje, así como de su bienestar general durante el viaje, independientemente de que se subcontraten tareas a terceros durante el transporte (...)**” (...)* (i) Los exportadores son responsables de: i) la organización, **ejecución y conclusión** del viaje, independientemente de que se subcontraten tareas a terceros durante el transporte (...)

*Condiciones específicas: (...) (i) Los exportadores son responsables de: (i) la organización **ejecución y conclusión** del viaje, independientemente de que se subcontraten tareas a terceros durante el transporte”* (resaltado añadido).

Contrario a ello, tan pronto los animales salen del puerto de Cartagena en Colombia, las empresas exportadoras o navieras se “libran” de sus responsabilidades. Ni siquiera hay control o supervisión dentro de las aguas territoriales colombianas.

7. En cuanto a los métodos de matanza, los países importadores de animales en pie –la mayoría en Oriente Medio (Egipto, Jordania, Líbano e Iraq)– usan métodos que no cumplen ni las mínimas recomendaciones de la OIE para “sacrificio humanitario”, establecidas en el capítulo 7.5. Por ejemplo, se pueden observar rutinariamente procesos tan crueles –e inaceptables bajo las normas colombianas–, como: corte de tendones, retorcimiento y ruptura de cola, puñaladas en ojos, patadas y golpes, entre otros tratos crueles y denigrantes que les son propinados a los animales en estado consiente. En estos países no existen normas sobre la protección y el bienestar de estos animales.
8. Es usual que durante los viajes se presenten fenómenos climáticos adversos como: mar picado y tormentas, así como problemas mecánicos en los barcos e incendios.
9. Solo en el último año, dos barcos que transportan animales en pie se han hundido en el mar, provocando la muerte dolorosa de miles de seres sintientes: (i) en noviembre de 2019, el navío *Queen Hind* se hundió con 14.000 ovejas a bordo, en un viaje desde Rumania hacia Arabia; (ii) en septiembre de 2020, el navío *Gulf Livestock* se hundió frente a las costas de Japón con 6.000 bovinos a bordo.

Las siguientes imágenes obtenidas del Informe: *Global Animal Export Trade. Non-compliance with OIE Terrestrial Animal Health Code*³, ilustran las condiciones de los animales en los barcos y la total vulneración de su bienestar.



Lamentablemente, existen pocas imágenes de barcos con animales colombianos. Sin embargo, las imágenes disponibles muestran que los animales que parten de nuestro país se embarcan en las mismas condiciones de extrema crueldad. A principios de 2020 las autoridades españolas detuvieron dos navíos que se dirigían hacia Egipto con más de 5.000 bovinos provenientes de Colombia, con el objetivo de buscar posibles alijos de cocaína⁴. Durante la inspección, las autoridades encontraron miles de animales, muertos o enfermos, en condiciones que ellos llamaron “dantescas”⁵. Estas fueron las imágenes que publicó la prensa española y que en Colombia apenas se difundieron:

³ Lynn Simpson. *Global Animal Export Trade. Non-compliance with OIE Terrestrial Animal Health Code*, 2016.

⁴ Véase: https://www.europasur.es/algeciras/cocaina-vacas-muertas-alijo-Neameh-barco_o_1467153543.html

⁵ Véase: <https://www.agriculturayganaderia.com/website/miles-de-vacas-encontradas-en-condiciones-dantescas-en-un-barco-que-llego-al-puerto-de-las-palmas/>

2. Protección ambiental y modernización de los barcos

Según el citado informe de la Dra. Simpson, acerca de los incumplimientos al *Código Sanitario para los Animales Terrestres* de la OIE⁶, hay aproximadamente 140 naves cargueras de animales registradas ante la Organización Marítima Internacional (OMI), de un total de 100.000 barcos registrados en todo el mundo. Esto equivale, apenas, al 0,12% de la flota mundial de transporte.

Además, aunque recientemente se ha construido un pequeño número de barcos para este propósito, los cargueros de animales tienen la flota más antigua de agua salada del mundo, con un promedio de 35 años de antigüedad. Cuanto más antiguo es un barco marítimo, mayor riesgo tiene de presentar fallas mecánicas o estructurales. Esto se explica porque la gran mayoría de estas embarcaciones son viejos transportadores de automóviles que ya están fuera de servicio, barcos de contenedores y barcos cisterna de petróleo que, tras volverse inseguros para estos fines, fueron “modernizados” para transportar animales vivos. Por ello, en el medio se les conoce como “reformados”. Mientras los barcos mercantes son por lo general chatarrizados antes de cumplir los 20 años de trabajo, hay cargueros de animales en pie aún en uso, pese a tener 50 años o más.

De hecho, como lo narra la Dra. Simpson: *“el MV Danny F2 fue uno de los reformados que se hundió frente a la costa de Líbano en diciembre de 2009; como resultado murieron las 18.000 reses y 10.000 ovejas que iban a bordo. Más de la mitad de la tripulación murió o fue declarada desaparecida. La seguridad del MV Danny F2 ya había sido cuestionada en Australia y este barco había sido destinado a ser chatarra para reciclar su acero. Sin embargo, reanudó comercio desde Sur América y continuó transportando ganado hasta que sucumbió en mares revueltos”*.

Por fortuna, como lo afirma la experta en el mismo informe, *“la dependencia global del transporte de animales vivos está en caída gracias al incremento de los productos cárnicos refrigerados o congelados. Esto, junto a la avanzada edad de las flotas de cargueros de ganado en todo el mundo, apuntan a la inminente muerte natural del comercio masivo de exportación de animales vivos”*.

A ello se suma la decisión de la OMI de que a partir del 1 de enero de 2020 los barcos deberán reducir drásticamente los niveles de azufre de sus combustibles, por razones ambientales y del derecho a la salud de las comunidades costeras por donde transitan los barcos. Evidentemente, tal medida significará, entre otras cosas, una inversión cuantiosa; particularmente para los barcos más antiguos, que son la mayoría de la flota marítima de los barcos transportadores de animales vivos⁷.

⁶ Disponible en español, en: <http://www.oie.int/es/normas/codigo-terrestre/acceso-en-linea/>

⁷ <http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/mepc-70-2020sulphur.aspx>

Finalmente, compañías y embarcaciones que por una u otra razón han decidido no exportar desde Australia o dejar la actividad por un tiempo, han venido a Suramérica a buscar animales porque las exigencias en la región son mucho más laxas. Por ejemplo, el barco “Awassi Express”, donde se tomaron las imágenes de las ovejas sofocándose durante un viaje, ha hecho exportaciones desde esta región, sin que se cuestione la infraestructura del navío. Tras los hechos, sencillamente cambió su nombre por el de “Anna Marra”.

3. Las exportaciones de animales en pie en otros países

Actualmente hay un creciente y vigoroso movimiento mundial de concienciación sobre el enorme e innecesario sufrimiento que se les causa a los animales en las exportaciones marítimas en pie. En consecuencia, varios países han tomado decisiones legislativas sobre este tema. **Nueva Zelanda** fue el primer país en prohibir la exportación de ovejas vivas, desde hace 16 años, por la crueldad con los animales. En 2018, **India** prohibió las exportaciones en pie de cabras y ovejas. En **Israel** el tema está siendo estudiado después de que la Primera Dama alertara sobre el sufrimiento de las ovejas que este país importa desde Australia.

En **Europa** la UE decidió que no exportará animales en pie si las condiciones de bienestar en los países importadores no se asemejan a las suyas. Y en **Australia** los partidos políticos incluyeron en sus campañas para las elecciones de mayo 2019 la prohibición de las exportaciones de ovejas vivas.

En lo que a América Latina respecta, en **Chile** se presentó, en abril de 2019, un proyecto de ley para prohibir las exportaciones en pie. **Brasil**, por su parte, ha presentado propuestas legislativas y legales a nivel federal y estatal, gracias a la presión social acrecentada tras la primera decisión judicial sobre el tema en 2018.

4. Las disposiciones del proyecto no afectan la economía del país y beneficia a los productores colombianos

La exportación marítima de animales en pie no representa un ingreso vital, ni siquiera significativo, para la economía colombiana. Por el contrario, **la exportación de carne refrigerada o congelada produce mayores ingresos que la venta de animales vivos; al igual que la de leche en polvo.** Para países que exportan en grandes números, como Australia, **la exportación de animales en pie representa alrededor del 0,4% de sus exportaciones nacionales, mientras que la de carne congelada o refrigerada representa alrededor del 3,4%.**

De hecho, el envío de animales vivos a Oriente Medio genera más beneficios para los países importadores, quienes se benefician, no solo de la carne de los animales, sino de su valor agregado: cuero, cuernos, grasa, etc. De hecho, el secretario de la Asociación Nacional de Industrias de la Carne de España (Anice), Miguel Huerta, ha afirmado que este tipo de valor agregado es más significativo para la industria pecuaria

que la exportación de los animales vivos. En palabras de Huerta, “nosotros como industria preferimos que se exporte el producto procesado, carnes, en lugar de animales vivos”⁸.

En Colombia, la exportación de animales vivos tiene efectos económicos negativos por tres vías:

- La pérdida del valor agregado para la economía nacional;
- La pérdida de recursos fiscales y parafiscales: cada animal exportado vivo implica una disminución de los recursos del Fondo Nacional del Ganado y del impuesto de Degüello Departamental. Si se plantea un escenario de 200.000 animales exportados, la suma que se deja de percibir supera los diez mil millones de pesos⁹.
- La pérdida de empleos directos e indirectos en toda la cadena de producción, en actividades como el transporte, manejo y sacrificio de los animales.

Además, como lo han señalado algunos miembros del gremio de los frigoríficos que respaldan este proyecto, la exportación de animales vivos desmotiva la ganadería nacional, pues aumenta el precio de los animales de preceba. En países que también exportan animales vivos, esto ha producido serios problemas para la industria nacional.

Por ejemplo, en octubre de 2019, en Uruguay, el grupo empresarial Minerva Foods –la segunda empresa más grande de ese país– tuvo que detener la operación de dos frigoríficos, cada uno con al menos 600 trabajadores, por la escasez de ganado para la matanza local. En palabras de Luis Muñoz, dirigente de la Federación de Obreros de la Industria de la Carne (Foica) de Uruguay, “la razón principal [del cierre de los frigoríficos] es la falta de ganado pronto para faenar como está pasando en toda la industria (...) **No hay ganado para matar producto de la excesiva exportación en pie que hubo estos años**” (resaltado añadido)¹⁰.

Por todo lo anterior, el proyecto no solo no afectará la economía colombiana, sino que la beneficiará: después de que la prohibición entre en vigor, la economía ganará el valor agregado de los animales, aumentará el recaudo de recursos fiscales y parafiscales y se crearán nuevos empleos.

En todo caso, siendo conscientes de que hay arreglos comerciales ya firmados para los meses venideros, se debe hacer una transición, implementando, entre tanto, mejoras

⁸ Disponible en: http://www.euroganaderia.eu/ganaderia/reportajes/exportacion-de-animales-vivos-de-vacuno-de-carne_398_6_663_o_1_in.html

⁹ El impuesto de Degüello Departamental es de un Salario Mínimo Diario Vigente (SMDV), es decir, 29.260 pesos por animal y el pago al Fondo Nacional del Ganado es de 21.945.

¹⁰ Véase: <https://www.elobservador.com.uy/nota/suba-del-ganado-paso-factura-y-minerva-paraliza-faena-en-dos-plantas-20191010144021>

en el transporte y el monitoreo de los animales embarcados, hasta la prohibición definitiva de las exportaciones de animales en pie por vía marítima.

Durante la construcción de la ponencia recibimos comentarios al respecto de la iniciativa sometida a consideración las cuales transcribimos a continuación:

1. Del Consejo Nacional de la cadena Cárnica Bovina fechada el pasado 07 de septiembre de 2020.
2. La Dirección General Marítima – Autoridad Marítima Colombiana, mediante escrito No 29202007509, MD-DIMAR-GLEMAR.

Anexamos los conceptos comentarios recibidos de las siguientes entidades:

1. Comunicación firmada por:
 - Federación Colombiana de Ganaderos-Fondo Nacional del Ganado-FEDEGAN-FNG
 - Unión Nacional de Asociaciones Ganaderas Colombianas-UNAGA
 - Nueva Federación de Ganaderos-NFG
 - Asociación Nacional de Empresas Cárnicas-ASOCÁRNICAS
 - Asociación Colombiana de Industriales de la Carne-ACINCA
 - Asociación de Subastas Ganaderas de Colombia-ASOSUBASTAS
 - Federación Nacional de Fondos Ganaderos-FEDEFONDOS
 - Asociación Colombiana de Criadores de Búfalos-ASOBÚFALOS
 - Asistransport
 - Cámara de la Industria de Alimentos de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia-ANDI
 - Bolsa Mercantil de Colombia-BMC
2. Comunicación de la **DIRECCION GENERAL MARÍTIMA,- DIMAR**

...” COMUNICADO SOBRE LA PROPUESTA DE PROHIBICIÓN DE EXPORTACIONES DE ANIMALES EN PIE

Bogotá D.C, 07 de septiembre de 2020

Honorable Representante

LUCIANO GRISALES LONDOÑO

PRESIDENTE COMISIÓN QUINTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Cámara de Representantes

República de Colombia

Correo electrónico: luciano.grisales@camara.gov.co comision.quinta@camara.gov.co

Los miembros del sector privado que conforman el **Consejo Nacional de la Cadena Cárnica Bovina-CNCCB**, órgano consultivo del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, se permiten manifestar que después de analizar el impacto técnico, social y económico, de lo que representa para el país, el **PROYECTO DE LEY No. ____ DE 2020 CÁMARA. “POR LA CUAL SE PROHÍBE LA EXPORTACIÓN MARÍTIMA DE ANIMALES EN PIE CON FINES DE CONSUMO”**, que se ha presentado a la Honorable Cámara de Representantes, rechazamos la solicitud de darle trámite legislativo a esta prohibición, que a nuestro criterio, es un asunto meramente técnico y sobre el cual existen políticas y normativas internacionales, ligadas a procesos de Inspección, Vigilancia y Control por parte de las autoridades sanitarias.

Estas posturas radicales, que se fundamentan en el cumplimiento de los principios de “Bienestar Animal” y en las condiciones de la Organización Mundial de Sanidad Animal - OIE, de la OMI, de los protocolos del Welfare Quality y de la Ley 1774 de 2016, son conocidas por las autoridades sanitarias colombianas como lo es el **Instituto Colombiano Agropecuario-ICA**, dependencia del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, quien en primera instancia es responsable del proceso, y sus funcionarios actúan en cumplimiento de las funciones asignadas en las diferentes etapas, tanto en los predios donde se encuentran los animales como en los lugares de desembarque en puerto y embarque en el buque correspondiente.

El ICA tiene el compromiso con el Consejo Nacional de la Cadena Cárnica Bovina de expedir *“próximamente”* una Resolución con el Protocolo que se aplicará en todas las exportaciones de ganado en pie. El Instituto ha anunciado que tendrá en cuenta *“las premisas básicas en que se fundamenta el bienestar animal planteadas por el Protocolo Welfare Qualit (2004)”*, y las *“recomendaciones de la OIE, en temas de sanidad y bienestar animal que deben adoptar los países miembros”*. Los requerimientos que se establezcan, *“serán verificados dentro del proceso, incluyendo inspecciones físicas a los buques donde se realiza la verificación del aprovisionamiento de insumos y espacios requeridos para los animales”*, así se garantizará que estas exportaciones lleguen a su destino, manteniendo la integridad de los animales, objeto de la exportación.

La Resolución con el Protocolo debe autorizar al ICA a establecer sanciones administrativas y monetarias a exportadores y transportadores que no cumplan con los requisitos sanitarios y de bienestar animal señalados por la OIE.

De otro lado, consideramos que el proyecto es incompatible con los compromisos internacionales del país en materia de comercio, en particular aquellos que se derivan de los artículos II y XI del Acuerdo del GATT, ya que en efecto las restricciones a las exportaciones, solo se pueden justificar por los motivos precisos y requisitos consignados en dicho Acuerdo, los cuales no sé cumplen en este caso.

Siendo las cadenas de valor de los diferentes sistemas de producción animal, un importante renglón de la economía nacional y del PIB agropecuario, consideramos que las restricciones al comercio de los productos pecuarios atentan contra las políticas de crecimiento de este sector, que utiliza los medios internacionales de transporte, terrestre, marítimo y aéreo, que en su momento sean más económicos, garantizando las condiciones de bienestar animal y calidad del producto.

Como miembros de este Consejo, trabajamos articuladamente con las autoridades sanitarias, con visión de cadena de valor y de país, para mejorar la normatividad de nuestro sector y en especial las referidas a la salud y al bienestar animal, para exigir su cumplimiento en todos y cada uno de los eslabones de la cadena, dentro de los cuales se encuentra el de la comercialización nacional e internacional (exportación) de sus productos, ya que la solución al problema manifestado por estas organizaciones, no es la prohibición sino la vigilancia y cumplimiento de las normas nacionales e internacionales de bienestar animal, para atender estas oportunidades de mercado..

Cordial saludo,

- Federación Colombiana de Ganaderos-Fondo Nacional del Ganado-FEDEGAN-FNG
- Unión Nacional de Asociaciones Ganaderas Colombianas-UNAGA
- Nueva Federación de Ganaderos-NFG
- Asociación Nacional de Empresas Cárnicas-ASOCÁRNICAS
- Asociación Colombiana de Industriales de la Carne-ACINCA
- Asociación de Subastas Ganaderas de Colombia-ASOSUBASTAS
- Federación Nacional de Fondos Ganaderos-FEDEFONDOS
- Asociación Colombiana de Criadores de Búfalos-ASOBÚFALOS
- Asistransport
- Cámara de la Industria de Alimentos de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia-ANDI
- Bolsa Mercantil de Colombia-BMC

CC: Honorable Representante OSWALDO ARCOS BENAVIDES, Ponente del Proyecto - oswaldo.arcos@camara.gov.co

CC: Opinión Pública..."

Bogotá, 07/12/2020
No. 29202007509 MD-DIMAR-GLEMAR

Honorable Representante
NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN
Carrera 7 No. 8-68 Edificio Nuevo Congreso
Bogotá D.C.

ASUNTO: Concepto proyecto de ley 273/20 (Cámara) “por la cual se prohíbe la exportación marítima de animales en pie con fines de consumo”

De manera atenta y con ocasión al trámite legislativo del proyecto de ley 273 de 2020 (Cámara) “por la cual se prohíbe la exportación marítima de animales en pie con fines de consumo”, la Dirección General Marítima se permite emitir concepto institucional respecto al contenido de la iniciativa legislativa, de acuerdo con los siguientes términos:

1. El objeto del proyecto de ley está encaminado a erradicar el sufrimiento extremo e innecesario producido a los animales que son transportados y explotados en pie por vía marítima, con fines exclusivos de consumo, estableciendo para ello la obligación a cargo de las empresas navieras o exportadoras de animales en pie, de continuar cumpliendo los instrumentos internacionales emitidos por la Organización Mundial para la Sanidad Animal (OIE) y la Organización Marítima Internacional, así como las normas nacionales sobre protección animal.
2. Entre tanto, observa esta Dirección que existen algunos asuntos del documento constitutivo de la exposición de motivos de la iniciativa, que a la luz de la normatividad nacional y los instrumentos internacionales ratificados por Colombia en materia marítima, deben ajustarse, pues el sentido en que se encuentran redactados dan a entender que la situación normativa y reglamentaria en Colombia sobre el transporte marítimo de animales en pie, es prácticamente nula, cuando en la realidad han existido importantes avances sobre la materia.

Sobre el particular, valga tener de presente que, en materia marítima, Colombia mediante la Ley 12 de 1981 aprobó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques 1973 y su protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), el cual contempla las directrices mínimas para una debida gestión de las aguas sucias y las basuras generadas por los buques en razón, entre otras cosas, al transporte de animales vivos.

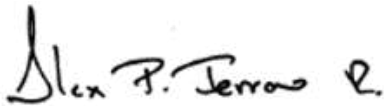
En cumplimiento de dichos mandatos, la Dirección General Marítima en uso de sus competencias legales, ha emitido la reglamentación técnica para que el transporte en general por vía marítima se ajuste a los compromisos internacionales. Dentro de ellas, es importante resaltar el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 5) sobre protección del

medio marino, en el que se encuentran compiladas la Resolución 229 de 2020 sobre la gestión de aguas sucias y la Resolución 416 de 2020, respecto a la prevención de la contaminación por basuras generadas por buques, las cuales fueron expedidas en desarrollo de los Anexos IV y V del Convenio Internacional MARPOL.

Bajo este contexto y entendiendo que el control de la actividad marítima del transporte marítimo está en cabeza de la Autoridad Marítima, es necesario que la exposición de motivos además de reconocer que en materia marítima existen importantes avances normativos y reglamentarios que regulan el transporte marítimo de animales en pie, existe un debido control en el registro, matrícula, clasificación, certificados e inspecciones a las naves que efectúan este tipo de actividad, lo que incluye la verificación de la aptitud de las mismas para esta clase de transporte y de la debida gestión de los desechos generados por la carga movilizada.

Teniendo como fundamento las razones expuestas, esta Dirección emite concepto respecto al proyecto de ley del asunto, solicitando atentamente que lo aquí manifestado sea valorado con el fin de fortalecer los motivos que conllevan a la iniciativa presentada y que el informe de ponencia para primer debate pueda reflejar que además de existir la normatividad en materia marítima para regular dicho transporte, la Autoridad Marítima Nacional realiza los controles que como Estado de Bandera y como Estado Rector de Puerto le competen al país.

Atentamente,



Capitán de Navío ALEX FERNANDO FERRERO RONQUILLO

Coordinador General DIMAR

Copia: Señor Vicealmirante ANDRÉS VÁSQUEZ VILLEGAS, Segundo Comandante Armada Nacional. Bogotá D.C

A2-00-FOR-015-V1

VI. MARCO INTERNACIONAL

La prohibición de las exportaciones de animales en pie es consecuente con las obligaciones internacionales de Colombia

En 1981, Colombia se adhirió al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT, por sus siglas en inglés) y en 1994 suscribió el Acuerdo de Marrakech para ser parte de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Como país miembro de la OMC, Colombia debe cumplir con las obligaciones contenidas en los Acuerdos de esta organización, cuyo objetivo es promover el libre comercio y la integración económica.

A diferencia de lo que ocurre con la regulación de las importaciones, la regulación de la OMC concerniente a las exportaciones es relativamente amplia y permisiva. A pesar de lo anterior, el artículo XI del GATT impide a los estados imponer prohibiciones o restricciones cuantitativas a las importaciones o exportaciones. Sin embargo, el artículo XX del mismo tratado consagra algunas excepciones generales de carácter no económico a las prohibiciones del GATT. Para que una restricción esté amparada por este artículo, es necesario que se satisfagan los siguientes requisitos: (1) que se dé alguna de las circunstancias contenidas en los literales; y (2) que se cumpla con el preámbulo del artículo. En el caso de los literales a y b, también se requiere que se justifique la necesidad de la medida¹¹.

Hasta el momento, la OMC no ha conocido disputas concernientes a la exportación de animales vivos. Sin embargo, gran parte de la literatura legal sobre la materia¹² está de acuerdo en que **las medidas de protección y bienestar animal que implican restricciones sobre el comercio están justificadas, entre otros, por el literal a del artículo XX del GATT. Este literal exime a los Estados de cumplir las obligaciones del tratado cuando son medidas “necesarias para proteger la moral pública”**.

En los casos “Estados Unidos-Camarones” y “China-Publicaciones y productos audiovisuales”, el Panel afirmó que el término *moral pública* “denota normas de buena y mala conducta por parte o en nombre de una comunidad o nación”, y que “la protección de la moral pública se encuentra entre los valores o intereses más importantes”. En el caso “Estados Unidos-Juegos de azar”, el Panel determinó, además, que se debe otorgar un margen para que los países definan y apliquen el concepto de moral pública de acuerdo con su propio sistema de valores. Como se mostrará en el siguiente punto, la protección constitucional, legal y jurisprudencial de los animales en Colombia refleja una creciente preocupación moral por el bienestar animal. De hecho, una petición para prohibir la exportación de animales vivos en Colombia ha obtenido, en

¹¹ Así se ha establecido en los casos “Estados Unidos-Camarones” y “Estados Unidos-Juegos de azar”

¹² Véase (1) Cook, Kate y Bowles, David, “Growing Pains: the Developing Relationship of Animal Welfare Standards and the World Trade Rules”; (2) Chaudhri, Radhika, “Animal Welfare and the WTO: the Legality and Implications of Live Export Restrictions under International Trade Law”; (3) Gard, James, “El juego del comercio mundial: reflexiones sobre el comercio de productos derivados de la caza bajo la OMC y la excepción de moral pública”; y (4) Stevenson, Peter, “The Impact Of the World Trade Organization Rules on Animal Welfare”.

aproximadamente cuatro meses, casi 50.000 firmas¹³. El 12 de mayo de 2019, el programa de televisión “Los Informantes” dio a conocer una investigación sobre los “barcos de la muerte” en los que se transporta a los animales desde Colombia, haciendo eco de la indignación social que produce la crueldad inherente a ese tipo de transporte. Distintas organizaciones defensoras de animales, como Anima Naturalis Internacional y Animals International, se han pronunciado en contra de esta cruel práctica. Estos hechos son muestra de la desazón moral que ocasiona la exportación de animales vivos en Colombia y de su importancia social.

Por lo demás, la medida es necesaria para proteger a los animales y la moral pública que está en juego. Como se explicó anteriormente, la exportación de animales vivos por vía marítima es inherentemente cruel, pues es inevitable no perjudicar a miles de animales hacinados y sometidos a largos trayectos por mar. Además, **es materialmente imposible inspeccionar y supervisar cada embarcación, por lo que toda regulación es eminentemente teórica.**

Por ello, **la única solución razonable y efectiva para alcanzar el objetivo propuesto es la prohibición de las exportaciones de animales vivos por vía marítima;** entendiéndose, como se ha dicho, que, al haber acuerdos comerciales ya suscritos, debe contemplarse un período de transición.

Por último, la medida es consistente con el preámbulo del artículo XX, ya que no discrimina a ninguno de los miembros de la OMC. Por el contrario, es una medida uniforme y general que no establece privilegios o tratos discriminatorios. Si alguien alegara que la medida es *de facto* discriminatoria con los países a los que actualmente se exportan animales vivos, bien se podría contestar que la prohibición no es de ningún modo injustificada o arbitraria, pues se funda en un interés legítimo de la sociedad colombiana y en al menos una de las excepciones contempladas en el GATT. Tampoco constituye una restricción encubierta al comercio internacional, como lo exige el preámbulo del artículo XX. La prohibición está fundamentada, sencillamente, en el propósito de proteger los intereses más elementales de los animales, sin afectar, empero, el negocio de las exportaciones de carne y de productos derivados de la explotación animal.

Por lo anterior, puede afirmarse que la prohibición de exportar animales vivos desde Colombia por vía marítima es consistente con las obligaciones internacionales del país; concretamente, con las contenidas en los Acuerdos de la OMC. Además, está amparada por las excepciones generales del artículo XX del GATT y se funda en la literatura legal más autorizada sobre la materia.

En cuanto a la OMI, es importante considerar sus recientes decisiones en materia de reducción en las emisiones de azufre a un 0,5%, y la proyección de que para 2013, 2030 y 2050 todos los barcos deberán cumplir con emisiones reducidas de CO₂ / gases

¹³ Véase “¡Prohíban YA la exportación de animales vivos en Colombia”, disponible en: <https://www.change.org/p/proh%C3%ADban-la-exportaci3n-de-animales-vivos-en-colombia>

de efecto invernadero, y para 2014 con las regulaciones de tratamiento de aguas de lastre para reducir la contaminación de las aguas.

Esto incrementará el costo de los barcos y reducirá las ganancias y el número de barcos a nivel global.

VII. IMPACTO FISCAL

En cumplimiento del artículo 7° de la ley 819 de 2003, se debe precisar que el presente proyecto de ley no tiene ningún impacto fiscal que implique modificación alguna del marco fiscal de mediano plazo. Las condiciones que formule el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural en materia de bienestar animal, de acuerdo con su misionalidad, serán asumidas enteramente por las empresas exportadoras o navieras. En tal virtud, el objeto del proyecto de ley no representa ningún gasto adicional para la Nación.

VIII. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Muy respetuosamente, nos permitimos presentar el pliego de modificaciones:

<i>Texto original</i>	<i>Texto propuesto</i>
ARTÍCULO 1º. OBJETO. El objeto de la presente ley es erradicar el sufrimiento extremo e innecesario producido a los animales que son transportados y exportados en pie por vía marítima, con fines de consumo.	[Se mantiene el texto original]
ARTÍCULO 2º. PROHIBICIÓN. A partir del 1 de enero de 2024 queda prohibida la exportación marítima de animales en pie de cualquier especie con fines de consumo. La prohibición incluye la exportación para reproducción, cría, levante, producción, engorde y/o sacrificio con fines de consumo.	ARTÍCULO 2º. PROHIBICIÓN. A partir de los dieciocho meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, queda prohibida la exportación marítima de animales en pie de cualquier especie con fines de consumo. La prohibición incluye la exportación para reproducción, cría, levante, producción de carne, lácteos u otros productos, engorde y/o sacrificio con fines de consumo.
ARTÍCULO 3º. CONDICIONES. Hasta la entrada en vigencia de la prohibición, las empresas navieras o exportadoras de	[Se mantiene el texto original]

<p>animales en pie usados para producción y sacrificio, deberán cumplir con: a) las recomendaciones de la Organización Mundial para la Sanidad Animal (OIE) en lo referente al transporte de animales por vía marítima (capítulo 7.2 del Código Sanitario para Animales Terrestres), b) las reglamentaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) y su Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), y c) la ley 1774 de 2016 de protección animal.</p> <p>El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural reglamentará estas condiciones, especificando lo relativo al bienestar animal, en un plazo máximo de tres (3) meses. Para ello contará con la participación del Ministerio de Industria y Comercio y la Dirección General Marítima de Colombia.</p> <p>El Ministerio de Agricultura vigilará el cumplimiento de estas condiciones, a través del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA). Será requisito para las empresas exportadoras o navieras contar con un certificado de sanidad y bienestar animal expedido por el ICA.</p>	
<p>ARTÍCULO 4º. SANCIONES. Las empresas exportadoras o navieras que incumplan una o varias de las condiciones a las que se refiere el artículo 3º serán sancionadas con la suspensión inmediata del permiso para exportar animales vivos por vía marítima durante un plazo de seis (6) meses, sin perjuicio de las sanciones a las que haya lugar por crueldad o maltrato animal, de conformidad con la ley 1774 de 2016.</p>	<p>[Se mantiene el texto original]</p>
<p>ARTÍCULO 5º. VIGENCIA. La presente</p>	<p>[Se mantiene el texto original]</p>

ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial.	
---	--

IX. ANÁLISIS SOBRE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERESES

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

No se evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés en los congresistas para que puedan discutir y votar esta iniciativa de ley, ya que se trata de adoptar medidas de las que Colombia es signataria.

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

De los honorables Representantes,



NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia
Coordinador Ponente

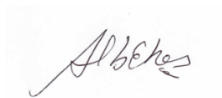


ÁNGEL MARÍA GAITÁN PULIDO
Representante a la Cámara
Departamento del Tolima
Ponente

X. PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones, nos permitimos solicitar a la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes dar primer debate al **PROYECTO DE LEY No. 273 DE 2020 CÁMARA “POR LA CUAL SE PROHÍBE LA EXPORTACIÓN MARÍTIMA DE ANIMALES EN PIE CON FINES DE CONSUMO”**, acogiendo el texto propuesto por los autores.

De los honorables Representantes,



NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN

Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia
Coordinador Ponente



ÁNGEL MARÍA GAITÁN PULIDO

Representante a la Cámara
Departamento del Tolima
Ponente

XI. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY No. 273 DE 2020 CÁMARA

“POR LA CUAL SE PROHÍBE LA EXPORTACIÓN MARÍTIMA DE ANIMALES EN PIE CON FINES DE CONSUMO”.

“EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA”

ARTÍCULO 1º. OBJETO. El objeto de la presente ley es erradicar el sufrimiento extremo e innecesario producido a los animales que son transportados y exportados en pie por vía marítima, con fines de consumo.

ARTÍCULO 2º. PROHIBICIÓN. A partir de los dieciocho meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, queda prohibida la exportación marítima de animales en pie de cualquier especie con fines de consumo. La prohibición incluye la exportación para reproducción, cría, levante, producción de carne, lácteos u otros productos, engorde y/o sacrificio con fines de consumo.

ARTÍCULO 3º. CONDICIONES. Hasta la entrada en vigencia de la prohibición, las empresas navieras o exportadoras de animales en pie usados para producción y sacrificio, deberán cumplir con:

- a) las recomendaciones de la Organización Mundial para la Sanidad Animal (OIE) en lo referente al transporte de animales por vía marítima (capítulo 7.2 del Código Sanitario para Animales Terrestres),
- b) las reglamentaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) y su Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), y c) la ley 1774 de 2016 de protección animal.

El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural reglamentará estas condiciones, especificando lo relativo al bienestar animal, en un plazo máximo de tres (3) meses.

Para ello contará con la participación del Ministerio de Industria y Comercio y la Dirección General Marítima de Colombia.

El Ministerio de Agricultura vigilará el cumplimiento de estas condiciones, a través del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA). Será requisito para las empresas exportadoras o navieras contar con un certificado de sanidad y bienestar animal expedido por el ICA.

ARTÍCULO 4º. SANCIONES. Las empresas exportadoras o navieras que incumplan una o varias de las condiciones a las que se refiere el artículo 3º serán sancionadas con la suspensión inmediata del permiso para exportar animales vivos por vía marítima durante un plazo de seis (6) meses, sin perjuicio de las sanciones a las que haya lugar por crueldad o maltrato animal, de conformidad con la ley 1774 de 2016.

ARTÍCULO 5º. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial.



NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN

Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia
Coordinador Ponente



ÁNGEL MARÍA GAITÁN PULIDO

Representante a la Cámara
Departamento del Tolima
Ponente