

Bogotá D.C. 28 de abril del 2026

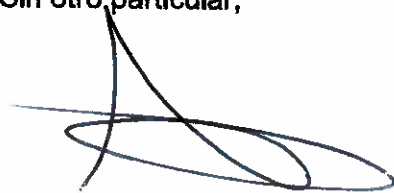
Doctor:  
**WILMER YAIR CASTELLANOS HERNANDEZ**  
Presidente  
Comisión Tercera Constitucional de la Cámara de Representantes  
Ciudad

**REF:** Radicación informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley N° 486 de 2025 Cámara *"Por medio de la cual se modifican y adicionan la Ley 47 de 1993, la Ley 915 de 2004 y Ley 2189 de 2022, y se dictan otras disposiciones para fortalecer el régimen económico especial del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina en materia de producción, logística y competitividad"*.

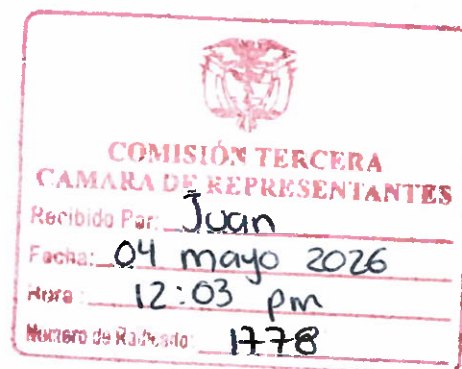
Respetado presidente,

Con el objetivo de dar cumplimiento a lo ordenado por la mesa directiva de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes y conforme a las disposiciones contenidas en la ley 5ª de 1992 y las demás normas que regulan la materia, me permito presentar el informe de ponencia para primer debate en la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes al Proyecto de Ley N° 486 de 2025 Cámara *"Por medio de la cual se modifican y adicionan la Ley 47 de 1993, la Ley 915 de 2004 y Ley 2189 de 2022, y se dictan otras disposiciones para fortalecer el régimen económico especial del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina en materia de producción, logística y competitividad"*.

Sin otro particular,



**ÁLVARO HENRY MONEDERO RIVERA**  
Representante a la Cámara  
Departamento del Valle del Cauca



**INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY 486 DE 2025 CÁMARA.**

Con el ánimo de rendir una ponencia comprensible a los Honorables miembros de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes y buscando precisar los objetivos, el alcance y la necesidad del proyecto, procedemos a desarrollar el informe de ponencia en el siguiente orden:

1. Antecedentes y trámite legislativo
2. Objeto del proyecto de Ley
3. Exposición de motivos
  - 3.1 Justificación del proyecto de Ley
4. Fundamentos Jurídicos
5. Circunstancias o eventos que pueden generar posibles conflictos de intereses
6. Impacto fiscal de la iniciativa
7. Glosario de términos clave
8. Declaración de impedimentos
9. Proposición
10. Texto propuesto para primer debate

**1. ANTECEDENTES Y TRÁMITE LEGISLATIVO**

El Proyecto de Ley No. 486 de 2025 Cámara, *"Por medio de la cual se modifican y adicionan la Ley 47 de 1993, la Ley 915 de 2004 y Ley 2189 de 2022, y se dictan otras disposiciones para fortalecer el régimen económico especial del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina en materia de producción, logística y competitividad"*, fue radicado el 12 de noviembre de 2025 por la Representante Elizabeth Jay-Pang Díaz. El proyecto fue publicado en la Gaceta del Congreso conforme a la Ley 5ª de 1992 y remitido a la Comisión Tercera Cámara Constitucional Permanente. La Mesa Directiva designó como ponente al Representante Alvaro Henry Monedero Rivera.

**2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY.**

La presente ley tiene por objeto modernizar el régimen especial del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, mediante la modificación y adición de disposiciones de la Ley 47 de 1993, la Ley 915 de 2004 y la Ley 2189 de 2022, con el fin de reorientar su funcionamiento hacia la transformación productiva, el fomento de la exportación de bienes y servicios, y la consolidación de su integración logística y comercial con el Territorio Aduanero Nacional (TAN) y con las Zonas Francas establecidas en el territorio continental.

### **3. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**

El Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina cuenta con un régimen especial (Ley 47 de 1993 y Ley 915 de 2004) concebido originalmente para fomentar el comercio minorista y el turismo de compras mediante el esquema de Puerto Libre. Sin embargo, con el paso del tiempo, este modelo perdió dinamismo frente al auge del comercio electrónico global y de las Zonas Francas continentales, los altos costos logísticos por insularidad que neutralizan los beneficios tributarios, las restricciones migratorias (OCCRE) que, aunque necesarias para proteger la cultura raizal, dificultan atraer talento técnico e inversionista, y la escasa articulación productiva con cadenas nacionales e internacionales.

Los factores que han frenado el desarrollo comercial del Archipiélago se relacionan con la pérdida de la ventaja del Puerto Libre, que antes representaba un diferencial fuerte para atraer turismo de compras y dinamizar el comercio local, pero que hoy resulta menos competitivo frente a las compras en línea y las Zonas Francas continentales. Asimismo, la insularidad incrementa los costos de transporte marítimo y aéreo, reduciendo la competitividad en el comercio con el Territorio Aduanero Nacional. A ello se suman las restricciones migratorias que dificultan atraer inversión intensiva en capital humano, la falta de articulación con el modelo productivo nacional, la debilidad institucional en la promoción internacional y el enfoque normativo centrado en el consumo y no en la producción con valor agregado.

El régimen vigente, orientado al consumo y no a la producción y exportación, ha limitado la diversificación productiva y la generación de empleo formal. Por ello, el objetivo del presente proyecto de ley es actualizar el régimen económico especial para que el Archipiélago se convierta en un Hub de producción, servicios y logística regional, preservando sus particularidades culturales y ambientales.

En este contexto, resulta esencial abordar la situación del puerto y sus tarifas. Actualmente, las tarifas de uso de muelle, cargue, descargue, almacenamiento y servicios conexos se expresan en dólares estadounidenses, en coherencia con prácticas internacionales del comercio marítimo y la normatividad nacional que otorga libertad tarifaria a las sociedades portuarias. No obstante, esta situación ha generado dificultades de transparencia y previsibilidad para los usuarios locales, quienes deben asumir costos en moneda extranjera sin contar con información clara y sistemática en pesos colombianos. Este esquema, además, limita la competitividad del Archipiélago frente a otros puertos nacionales e internacionales que cuentan con mayor escala y costos logísticos más bajos.

La propuesta de reforma establece que las tarifas portuarias deberán publicarse obligatoriamente en dólares y en pesos colombianos, tomando como base la Tasa Representativa del Mercado (TRM) para la conversión. Adicionalmente, dispone que los ajustes se realicen con base en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de los Estados Unidos o un índice equivalente reconocido internacionalmente, lo que permitirá

otorgar estabilidad y previsibilidad a los usuarios, alineando la regulación con las mejores prácticas internacionales en materia de facilitación del comercio. De igual forma, se propone que los incrementos anuales en pesos no superen el cinco por ciento real respecto al año anterior, salvo autorización expresa del Ministerio de Transporte sustentada en costos operativos auditados.

La Ley 2189 de 2022 representó un avance significativo al permitir que comerciantes establecidos en el Archipiélago realizaran ventas por comercio electrónico hacia el Territorio Aduanero Nacional mediante envíos postales y urgentes. Sin embargo, su alcance está limitado a “cantidades no comerciales”, lo que restringe el potencial del Archipiélago para consolidarse como un verdadero Hub logístico y digital.

La presente reforma busca ampliar dicho marco normativo, permitiendo operaciones de comercio electrónico a escala empresarial, incorporando reglas claras para devoluciones internacionales, habilitando centros de e-fulfillment insulares y estableciendo incentivos específicos para MiPymes y la comunidad raizal. Con ello, el Archipiélago podrá insertarse de manera efectiva en las cadenas globales de valor, aprovechar su localización estratégica en el Caribe y generar nuevas oportunidades de empleo formal en sectores digitales y logísticos.

La incorporación de estos elementos asegura que el régimen no se limite únicamente a transacciones minoristas, sino que fomente la transformación productiva digital, al tiempo que fortalece los mecanismos de control y transparencia mediante facturación electrónica y la interoperabilidad con la DIAN y la VUCE. En suma, se trata de dar un paso más allá de la Ley 2189, ampliando su alcance para convertir al Archipiélago en un verdadero puerto libre digital de Colombia y del Caribe.

Con ello se busca reducir los costos logísticos, fortalecer la competitividad del Archipiélago, mejorar la integración con las cadenas de valor nacionales e internacionales y garantizar un trato más equitativo para los empresarios y usuarios locales. Este artículo complementa de manera coherente las demás disposiciones de la reforma, orientadas a convertir al Archipiélago en un centro productivo y logístico con proyección regional e internacional.

### **3.1 JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY.**

El Proyecto de Ley 486 de 2025 Cámara se presenta como una iniciativa necesaria y urgente para atender las profundas brechas estructurales que afectan al Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, cuya realidad económica dista significativamente de las condiciones del territorio continental.

A pesar de contar con un régimen económico especial, este ha demostrado ser insuficiente y desactualizado frente a los desafíos actuales del archipiélago, caracterizados por su aislamiento geográfico, los altos costos logísticos, la limitada diversificación productiva y una marcada dependencia del turismo. Estas condiciones han generado una alta vulnerabilidad económica, que se hace aún más evidente frente a crisis externas, como desastres naturales o fluctuaciones en la actividad turística.

En este sentido, el proyecto de ley busca fortalecer y modernizar dicho régimen especial, mediante la adopción de medidas que promuevan la competitividad, incentiven la producción local y reduzcan las barreras estructurales que limitan el desarrollo del territorio. No se trata únicamente de una reforma económica, sino de una apuesta por la equidad territorial y el reconocimiento efectivo de las particularidades del archipiélago.

Esta iniciativa encuentra sustento en los principios constitucionales de igualdad material y en el deber del Estado de adoptar medidas diferenciadas en favor de aquellas regiones que, por sus condiciones geográficas y socioeconómicas, requieren un tratamiento especial. En consecuencia, su aprobación representa un paso decisivo hacia la consolidación de un modelo de desarrollo más justo, sostenible y acorde con las necesidades reales de la población isleña.

#### **4. FUNDAMENTOS JURIDICOS.**

##### **Constitución Política**

ARTICULO 7o. El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana.

ARTICULO 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

ARTICULO 40. Todo ciudadano tiene derecho a participar en la conformación, ejercicio y control del poder político. Para hacer efectivo este derecho puede:

1. Elegir y ser elegido.
2. Tomar parte en elecciones, plebiscitos, referendos, consultas populares y otras formas de participación democrática.
3. Constituir partidos, movimientos y agrupaciones políticas sin limitación alguna; formar parte de ellos libremente y difundir sus ideas y programas.
4. Revocar el mandato de los elegidos en los casos y en la forma que establecen la Constitución y la ley.
5. Tener iniciativa en las corporaciones públicas.
6. Interponer acciones públicas en defensa de la Constitución y de la ley.
7. Acceder al desempeño de funciones y cargos públicos, salvo los colombianos, por nacimiento o por adopción, que tengan doble nacionalidad. La ley reglamentará esta excepción y determinará los casos a los cuales ha de aplicarse.

Las autoridades garantizarán la adecuada y efectiva participación de la mujer en los niveles decisorios de la Administración Pública.

**ARTICULO 125.** Los empleos en los órganos y entidades del Estado son de carrera. Se exceptúan los de elección popular, los de libre nombramiento y remoción, los de trabajadores oficiales y los demás que determine la ley.

Los funcionarios, cuyo sistema de nombramiento no haya sido determinado por la Constitución o la ley, serán nombrados por concurso público.

El ingreso a los cargos de carrera y el ascenso en los mismos, se harán previo cumplimiento de los requisitos y condiciones que fije la ley para determinar los méritos y calidades de los aspirantes.

El retiro se hará: por calificación no satisfactoria en el desempeño del empleo; por violación del régimen disciplinario y por las demás causales previstas en la Constitución o la ley.

**ARTICULO 310.** El Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina se registrá, además de las normas previstas en la Constitución y las leyes para los otros departamentos, por las normas especiales que en materia administrativa, de inmigración, fiscal, de comercio exterior, de cambios, financiera y de fomento económico establezca el legislador.

Mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de cada cámara se podrá limitar el ejercicio de los derechos de circulación y residencia, establecer controles a la densidad de la población, regular el uso del suelo y someter a condiciones especiales la enajenación de bienes inmuebles con el fin de proteger la identidad cultural de las comunidades nativas y preservar el ambiente y los recursos naturales del Archipiélago.

Mediante la creación de los municipios a que hubiere lugar, la Asamblea Departamental garantizará la expresión institucional de las comunidades raizales de San Andrés. El municipio de Providencia tendrá en las rentas departamentales una participación no inferior del 20% del valor total de dichas rentas.

Ley 909 de 2004,

Ley 47 de 1993,

Decreto Ley 2762 de 1991,

Ley 2471 de 2025 y,

Jurisprudencia constitucional.

## 5. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PUEDEN GENERAR POSIBLES CONFLICTOS DE INTERESES

Teniendo en cuenta el artículo 3° de la Ley 2003 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992 en su artículo 291, estableciendo la obligación al autor del proyecto de presentar la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, siendo estos, criterios guías para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento.

En este sentido, con el fin de ilustrar en el análisis frente a los posibles impedimentos que podrían derivar en conflictos de intereses producto de la actividad legislativa realizada, se citarán textualmente los criterios determinados en el artículo 1 de la ley 2003 de 2019:

**"ARTÍCULO 1o.** El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:

**Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas.** Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) **Beneficio particular:** aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) **Beneficio actual:** aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) **Beneficio directo:** aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.

c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) <Literal INEXEQUIBLE>

*f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.*

**PARÁGRAFO 1o.** *Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieren apartar de la discusión y votación del proyecto.*

**PARÁGRAFO 2o.** *Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.*

**PARÁGRAFO 3o.** *Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992 (...).*

Frente al presente proyecto, se considera que no genera conflictos de interés conforme a lo dispuesto en la Ley, toda vez que, el objeto del proyecto versa sobre una actualización general y abstracta de la Ley 909 de 2024.

Sin perjuicio de lo anterior, se debe tener en cuenta que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de Ley, no exime del deber del Congresista que, en su esfera privada, identifique causales adicionales que a su juicio considere pertinentes y exponerlas durante el trámite correspondiente.

## **6. IMPACTO FISCAL**

El cumplimiento de las metas y la ejecución de las medidas establecidas en el Proyecto de Ley se hará en el marco de las competencias constitucionales y legales de las entidades involucradas y en concordancia con la capacidad financiera y presupuestal y las reglas del marco fiscal de mediano plazo vigentes, en tanto corresponde a cada entidad comprometer y ordenar el gasto en desarrollo de sus apropiaciones, y la ejecución de los recursos que son aprobados por el Congreso de la República.

Para efectos de continuar con el trámite legislativo, conviene tener presente las disposiciones desarrolladas por la Corte Constitucional a lo largo de su jurisprudencia sobre la materia. Inicialmente, estableció mediante Sentencia C-866 de 2010<sup>1</sup>, lo siguiente:

---



<sup>1</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-866 del 3 de noviembre de 2010. M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub

10. (...) En hilo de lo expuesto, es posible deducir las siguientes subreglas sobre el alcance del artículo 7° de la Ley 819 de 2003: (i) las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que cumple fines constitucionalmente relevantes como el orden de las finanzas públicas y la estabilidad macroeconómica; (ii) el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 corresponde al Congreso, pero principalmente al Ministro de Hacienda y Crédito Público, en tanto que “es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto”; (iii) en caso de que el Ministro de Hacienda y Crédito Público no intervenga en el proceso legislativo u omita conceptuar sobre la viabilidad económica del proyecto no lo vicia de inconstitucionalidad, puesto que este requisito no puede entenderse como un poder de veto sobre la actuación del Congreso o una barrera para que el Legislador ejerza su función legislativa, lo cual “se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático”; y (iv) el informe presentado por el Ministro de Hacienda y Crédito Público no obliga a las células legislativas a acoger su posición, sin embargo, sí genera una obligación en cabeza del Congreso de valorarlo y analizarlo. Sólo así se garantiza una debida colaboración entre las ramas del poder público y se armoniza el principio democrático con la estabilidad macroeconómica (...).
11. (...) Por otra parte, es preciso reiterar que **si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003.** Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente. (Resaltado fuera del texto) (...).
12. (...) En hilo de lo expuesto, es posible deducir las siguientes subreglas sobre el alcance del artículo 7° de la Ley 819 de 2003:
13. (i) las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que cumple fines constitucionalmente relevantes como el orden de las finanzas públicas y la estabilidad macroeconómica;
14. (ii) el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 corresponde al Congreso, pero principalmente al Ministro de Hacienda y Crédito Público, en tanto que “es

*el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto”;*

15. **(iii) en caso de que el Ministro de Hacienda y Crédito Público no intervenga en el proceso legislativo u omita conceptuar sobre la viabilidad económica del proyecto no lo vicia de inconstitucionalidad**, puesto que este requisito no puede entenderse como un poder de veto sobre la actuación del Congreso o una barrera para que el Legislador ejerza su función legislativa, lo cual “se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático”; y
16. **(iv) el informe presentado por el Ministro de Hacienda y Crédito Público no obliga a las células legislativas a acoger su posición, sin embargo, sí genera una obligación en cabeza del Congreso de valorarlo y analizarlo. Sólo así se garantiza una debida colaboración entre las ramas del poder público y se armoniza el principio democrático con la estabilidad macroeconómica (...)**”.
17. Por otra parte, recientemente decidió unificar la interpretación de lo dispuesto en la Ley 819 de 2003, disponiendo en Sentencia C-520 de 2019<sup>2</sup>, lo que inmediatamente se cita:
18. *“Finalmente, y dadas las discrepancias que se habían dado sobre el alcance de las obligaciones a cargo del legislador en esta materia, en la reciente Sentencia C-110 de 2019, la Sala Plena se inclinó por una decisión intermedia y unificó la interpretación al respecto así:*
19. *“80.3. Con el propósito de unificar la interpretación en esta materia, la Corte estima necesario precisar (i) que el Congreso tiene la responsabilidad -como lo dejó dicho la sentencia C-502 de 2007 y con fundamento en el artículo 7 de la ley 819 de 2003- de valorar las incidencias fiscales del proyecto de ley. Tal carga (ii) no exige un análisis detallado o exhaustivo del costo fiscal y las fuentes de financiamiento. Sin embargo, (iii) sí demanda una mínima consideración al respecto, de modo que sea posible establecer los referentes básicos para analizar los efectos fiscales del proyecto de ley. En todo caso (iv) la carga principal se encuentra radicada en el MHCP por sus conocimientos técnicos y por su condición de principal ejecutor del gasto público. En consecuencia, (v) el incumplimiento del Gobierno no afecta la decisión del Congreso cuando este ha cumplido su deber. A su vez (vi) si el Gobierno atiende su obligación de emitir su concepto, se radica en el Congreso el deber de estudiarlo y discutirlo –ver num. 79.3 y 90- (...)”.*
20. Conforme a lo anterior, las propuestas incluidas en esta iniciativa legislativa no encajan dentro de los preceptos de ordenación de gasto o de otorgamiento de beneficios tributarios dispuestos en el inciso 2° del artículo 7 de la Ley 819 de 2003; razón por la cual no se incluyen costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

<sup>2</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-520 del 5 de noviembre de 2019. M.P Cristina Pardo S.

 <b>MONEDERO</b> <small>República de Colombia</small> <b>REPRESENTANTE A LA CÁMARA</b> <b>POR EL VALLE DEL CAUCA</b>			 <b>CONGRESO</b> <small>República de Colombia</small> <b>DE LA REPÚBLICA</b> <b>DE COLOMBIA</b>
<b>Con Proyecto (2025–2029)</b>			<b>Notas</b>
Recaudo IUC	~\$150 mil millones anuales (promedio 2021–2023)	\$130–140 mil millones (leve reducción inicial por tarifa insumos 0–5%). Recaudo estable desde 2027 por mayor volumen de importaciones productivas.	Impacto fiscal controlado: 1–2 puntos se destinarían al Fondo Logístico Insular. Mayor competitividad compensará la reducción inicial.
Nacionalización hacia TAN	Trámite costoso y fragmentado. Procesos lentos y doble imposición potencial.	Mayor volumen gracias al crédito automático del IUC en Factura de Nacionalización (Forma. 550).	Neutral fiscal: se sigue pagando IVA/arancel al ingresar al TAN, con mayor trazabilidad y reducción de evasión.
Inversión privada	Estancada. Bajo interés en agroindustria, logística y servicios.	+20% en 4 años, apalancado en clústeres de agro transformación, economía azul, servicios digitales y logística.	Medido con registros Confis e inversión extranjera directa. Proyección sustentada en incentivos y encadenamientos productivos.
Empleo formal	Crecimiento marginal. Pérdida de atractivo en turismo de compras.	+3.000 a 4.000 empleos nuevos en 4 años. Nuevos puestos en BPO/IT, agro transformación, biocosméticos, logística y servicios náuticos.	Se prioriza contratación local y raizal bajo figura de Residencia Productiva Temporal (OCCRE+).
Tarifas portuarias	Elevadas frente a puertos continentales, expresadas solo en USD.	Reducción mínima del 20% para insumos productivos y exportaciones. Publicación obligatoria en USD y COP, con tope de indexación.	Mejora la competitividad logística, reduce sobrecostos de insularidad y fomenta exportación.
Exportaciones	Marginales. Predomina comercio de consumo.	Incremento estimado del 15–20% en 5 años gracias a e-fulfillment, corredor aduanero virtual y exclusión de IVA en BPO/IT.	Medido con estadísticas DIAN y MincIT.
Fondo Logístico Insular	Inexistente.	Recursos anuales equivalentes a 1–2 puntos del GUI. Cofinanciación nacional e internacional.	Se financiarán infraestructura portuaria, carga aérea, frío y digitalización logística.

Balance:

- El impacto fiscal es neutro o positivo en el mediano plazo, con un ajuste inicial en el GUI, pero compensado con mayor volumen e inversión.
- Se generan nuevas fuentes de competitividad (exportaciones, reducción de costos portuarios, logística).
- Se logra un efecto social positivo (empleo formal, inclusión raizal).

## 7. GLOSARIO DE TÉRMINOS CLAVE

1. **Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.** Territorio insular de Colombia con régimen constitucional especial (artículo 310 de la Constitución) y marco jurídico diferenciado en materia de comercio, migración y ordenamiento territorial.
2. **Ley 47 de 1993.** Norma que desarrolla el régimen especial del Archipiélago. Establece el Puerto Libre, la exclusión de IVA en operaciones internas y facultades de la Asamblea Departamental para regular aspectos tributarios y económicos.
3. **Ley 915 de 2004.** Refuerza el Estatuto de Puerto Libre, reglamenta el Impuesto Único al Consumo (IUC) y faculta al Gobierno y a la Asamblea Departamental para definir reglas en comercio, servicios y turismo.
4. **Puerto Libre.** Régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al Archipiélago sin aranceles ni IVA, aplicando en su lugar el IUC (máximo 10% CIF). Originalmente diseñado para fomentar el turismo de compras y el comercio minorista.
5. **Gravamen Único de Internación (GUI)** Tributo departamental que sustituye arancel e IVA en mercancías importadas al Archipiélago. Su tarifa puede variar hasta el 10% del valor CIF. Es fuente clave de ingresos fiscales locales.
6. **IVA (Impuesto al Valor Agregado).** Tributo nacional al consumo de bienes y servicios en Colombia, generalmente del 19%. En el Archipiélago, la Ley 47 de 1993 establece la exclusión de IVA en las operaciones internas, lo que constituye un diferencial frente al resto del país.
7. **CIF (Cost, Insurance and Freight).** Valor aduanero de una mercancía, que incluye costo del bien, seguro y flete hasta el puerto de destino. Sirve como base para calcular el IUC y otros tributos.

8. **Nacionalización.** Proceso aduanero mediante el cual una mercancía introducida al Archipiélago se legaliza para circular en el Territorio Aduanero Nacional (TAN). Implica pago de IVA/aranceles, con posibilidad de imputar el IUC pagado en SAI.
9. **Factura de Nacionalización (Formulario 550).** Documento de la DIAN utilizado para declarar y pagar tributos cuando una mercancía del Archipiélago ingresa al TAN por tráfico postal, envíos urgentes u otras modalidades simplificadas.
10. **Territorio Aduanero Nacional (TAN).** Resto del territorio colombiano bajo el régimen aduanero general. Contrasta con el Puerto Libre de San Andrés.
11. **Zonas Francas (ZF).** Áreas delimitadas en el territorio continental de Colombia con beneficios tributarios (renta 20%), aduaneros y logísticos, orientadas a la exportación de bienes y servicios. Regidas por la Ley 1004 de 2005 y decretos reglamentarios.
12. **ZEDE (Zonas Especiales de Desarrollo Económico).** Figura utilizada en países como Honduras y El Salvador para designar territorios con autonomía fiscal, aduanera y administrativa, orientados a atraer inversión extranjera. Se mencionan como referente comparativo para repensar la competitividad del Archipiélago.
13. **Corredor Aduanero Virtual.** Propuesta de mecanismo de integración logística y documental que permitiría conectar el Puerto Libre del Archipiélago con las Zonas Francas continentales, favoreciendo la co-manufactura y la nacionalización diferida.
14. **E-Fulfillment (centros de cumplimiento).** Infraestructura logística orientada al comercio electrónico: almacenamiento, empaque, devoluciones y distribución de pedidos. La propuesta incluye habilitar este régimen en el Archipiélago para integrarlo a cadenas globales.
15. **Exclusión del IVA (Ley 47/1993, art. 22).** Beneficio que establece que las ventas de bienes y servicios en y para el Archipiélago no están gravadas con IVA. La propuesta aclara su extensión a servicios digitales, BPO e IT.
16. **Residencia y Circulación (OCCRE).** Régimen de control migratorio interno que regula la permanencia de nacionales y extranjeros en el Archipiélago, con el fin de proteger la cultura raizal, el empleo local y la sostenibilidad de los recursos.
17. **Residencia Productiva Temporal (OCCRE+).** Figura propuesta para autorizar temporalmente el ingreso y permanencia de talento especializado o inversionistas estratégicos, con cupos y salvaguardas para la comunidad raizal.

18. **Economía Azul.** Modelo de desarrollo económico basado en el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos: pesca responsable, bioproductos, algas, biocosméticos, turismo náutico, entre otros.
19. **Fondo Logístico Insular.** Instrumento propuesto que destinaría un porcentaje del IUC a cofinanciar proyectos de infraestructura logística (puertos, carga aérea, frío, digitalización).
20. **Encadenamientos Productivos.** Relaciones económicas entre productores, proveedores y distribuidores que permiten agregar valor a bienes y servicios. Se busca potenciarlos en el Archipiélago a través de incentivos al ensamble y transformación local.
21. **Hub Logístico.** Centro de conexión estratégica para transporte, almacenamiento y distribución de mercancías o servicios, con ventajas en costos, tiempos y conectividad. El objetivo es posicionar al Archipiélago como hub regional.
22. **BPO (Business Process Outsourcing).** Modelo de negocio en el que una empresa traslada procesos administrativos, de atención al cliente, contables, tecnológicos o de soporte a un tercero especializado. En el Archipiélago, se busca aprovechar el bilingüismo y la conectividad para atraer operaciones de call centers, back office y servicios compartidos.
23. **KPO (Knowledge Process Outsourcing).** Subsector del BPO que externaliza procesos de alto valor agregado y especializados en conocimiento, como investigación de mercados, análisis financiero, diseño de software, análisis de datos o servicios legales. Representa una oportunidad estratégica para atraer empresas que demanden talento bilingüe y capacitado.
24. **IT (Information Technology / Tecnologías de la Información).** Conjunto de soluciones tecnológicas para procesar, almacenar y transmitir información (software, infraestructura digital, servicios en la nube). El proyecto de reforma propone extender la exclusión del IVA a exportación de servicios IT desde el Archipiélago.

25. **Régimen Tarifario Portuario.** Conjunto de disposiciones que regulan las tarifas de uso de muelle, cargue, descargue, almacenamiento y servicios conexos en los puertos del Archipiélago. Estas tarifas, tradicionalmente expresadas en dólares estadounidenses como práctica internacional del comercio marítimo, deberán publicarse simultáneamente en pesos colombianos tomando como base la TRM, con ajustes indexados al IPC de Estados Unidos u otro índice equivalente. El objetivo es garantizar transparencia, previsibilidad y competitividad en la operación portuaria del Archipiélago.
26. **TEU (Twenty-foot Equivalent Unit).** Unidad de medida estándar en el transporte marítimo que equivale a un contenedor de veinte pies de longitud. Se utiliza para calcular capacidad de carga y tarifas portuarias.
27. **IPC (Índice de Precios al Consumidor).** Indicador económico que mide la variación promedio de los precios de un conjunto de bienes y servicios representativos del consumo de los hogares. En este proyecto se adopta el IPC de Estados Unidos como referencia de indexación.
28. **USD (United States Dollar).** Moneda de curso legal en los Estados Unidos y estándar internacional para el comercio marítimo y portuario.
29. **COP (Peso Colombiano).** Moneda de curso legal en Colombia. Todas las tarifas publicadas en USD deberán también expresarse en COP, con base en la TRM.
30. **UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development).** Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Promueve buenas prácticas de gestión portuaria y estándares internacionales en comercio marítimo.
31. **ICC (International Chamber of Commerce).** Cámara de Comercio Internacional. Entidad que emite los Incoterms, reglas internacionales para la interpretación de términos comerciales como FOB y CIF.
32. **FAL-IMO (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic – International Maritime Organization).** Convenio internacional de la Organización Marítima Internacional orientado a simplificar y armonizar trámites en el transporte marítimo.
33. **FOB (Free on Board) / CIF (Cost, Insurance and Freight).** Términos comerciales internacionales (Incoterms) que determinan las responsabilidades y costos entre comprador y vendedor en operaciones de comercio exterior.

34. TRM (Tasa Representativa del Mercado). Indicador oficial que establece el valor promedio del dólar en pesos colombianos, publicado diariamente por la Superintendencia Financiera de Colombia y utilizado como base para conversiones cambiarias en tarifas y operaciones comerciales.

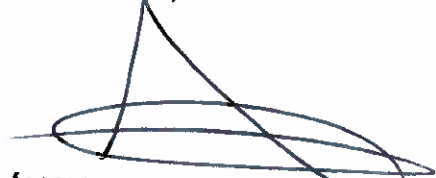
## 8. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTOS

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, se advierte que no existen circunstancias o eventos que puedan generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto según artículo 286 de la misma Ley. Lo anterior, de cualquier forma, no es óbice para que quien así lo tenga a bien lo declare habiéndolo encontrado.

## 9. PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones y haciendo uso de las facultades conferidas por el artículo 153 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir Ponencia Positiva y solicitar a la Honorable Comisión Tercera Constitucional Permanente de Cámara dar primer debate al Proyecto de Ley No. 486 de 2025 Cámara -"Por medio de la cual se modifican y adicionan la Ley 47 de 1993, la Ley 915 de 2004 y Ley 2189 de 2022, y se dictan otras disposiciones para fortalecer el régimen económico especial del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina en materia de producción, logística y competitividad", de acuerdo con el pliego de modificaciones y el texto propuesto para primer debate.

Cordialmente,



**ÁLVARO HENRY MONEDERO-RIVERA**  
Representante a la Cámara  
Departamento del Valle del Cauca

## 10. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE.

PROYECTO DE LEY  
**CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA**  
Proyecto de Ley No. \_\_\_\_\_ de 2025 Cámara de Representantes

“Por medio de la cual se modifican y adicionan la Ley 47 de 1993, la Ley 915 de 2004 y Ley 2189 de 2022, y se dictan otras disposiciones para fortalecer el régimen económico especial del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina en materia de producción, logística y competitividad”.

**Artículo 1. Objeto.** La presente ley tiene por objeto modernizar el régimen especial del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, mediante la modificación y adición de disposiciones de la Ley 47 de 1993, la Ley 915 de 2004 y la Ley 2189 de 2022, con el fin de reorientar su funcionamiento hacia la transformación productiva, el fomento de la exportación de bienes y servicios, y la consolidación de su integración logística y comercial con el Territorio Aduanero Nacional (TAN) y con las Zonas Francas establecidas en el territorio continental.

**Artículo 2. Principios Rectores.** El presente proyecto de ley se regirá por los siguientes principios rectores, los cuales orientarán su interpretación, aplicación y reglamentación:

1. **Competitividad Regional e Internacional.** El régimen especial del Archipiélago deberá garantizar condiciones que lo posicionen en igualdad o ventaja frente a otros territorios y zonas francas nacionales e internacionales, promoviendo inversión, encadenamientos productivos y acceso a mercados externos.
2. **Sostenibilidad Económica y Fiscal.** Las medidas adoptadas deberán fortalecer el tejido productivo local y generar mayor eficiencia en el uso de recursos públicos, asegurando la destinación transparente del Impuesto Único al Consumo y demás rentas a proyectos de desarrollo económico y logístico, sin comprometer el equilibrio fiscal.
3. **Integración Productiva y Logística.** La reforma deberá articular al Archipiélago con las cadenas nacionales e internacionales de valor, facilitando la co-manufactura, la logística multimodal y la conexión con las Zonas Francas, puertos y plataformas de comercio electrónico del país y la región.

4. **Transparencia y Previsibilidad Normativa.** Todas las operaciones comerciales, portuarias y tributarias estarán sujetas a reglas claras, tarifas publicadas en USD y COP, y mecanismos de indexación que brinden certeza jurídica a inversionistas y usuarios, evitando discrecionalidad o incrementos injustificados.
5. **Respeto y Protección Cultural Raizal.** La implementación del régimen deberá salvaguardar la identidad étnica, cultural y social del pueblo raizal, garantizando que el desarrollo económico no vulnere sus derechos, tradiciones ni la estabilidad demográfica del territorio.
6. **Desarrollo Sostenible y Economía Azul.** La explotación de recursos marinos y costeros deberá enmarcarse en prácticas sostenibles, priorizando la conservación ambiental y fomentando industrias limpias vinculadas a la economía azul, como la biotecnología marina, la pesca responsable y el turismo náutico sostenible.
7. **Equidad Territorial y Social.** El régimen deberá propiciar un desarrollo económico incluyente que reduzca desigualdades sociales, genere empleo formal de calidad y mejore las condiciones de vida de los habitantes locales, tanto raizales como residentes.
8. **Seguridad Jurídica y Estabilidad.** Toda disposición que regule el régimen especial deberá ofrecer un marco estable y coherente en el tiempo, que brinde confianza a inversionistas, comerciantes y comunidades, evitando modificaciones abruptas que perjudiquen el desarrollo a largo plazo.
9. **Coordinación Institucional.** La ejecución del régimen deberá realizarse bajo esquemas de cooperación efectiva entre Nación, Departamento, municipios, la Instancia de Coordinación del Puerto Libre y Encadenamientos Productivos, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la DIAN y demás entidades competentes, garantizando eficiencia y coherencia en la política pública.

**Artículo 3.** Destinos y tratamientos aduaneros de las mercancías en el Archipiélago. Para efectos de claridad normativa, las mercancías introducidas al Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina podrán tener tres (3) destinos aduaneros diferenciados, cada uno con un tratamiento tributario específico:

1. **Internación al Territorio Aduanero Nacional (TAN).** Se considera internación al TAN cuando la mercancía, importada inicialmente al Archipiélago, se destina al territorio continental colombiano. En este caso:
  - La mercancía deberá ser objeto de Factura de Nacionalización conforme a la normativa aduanera vigente.

- El valor pagado por concepto del Gravamen Único de Internación (GUI) será reconocido como crédito pleno y automático contra los tributos aduaneros e IVA que se liquiden al momento de la internación.
- La DIAN implementará un sistema de interoperabilidad automática en la VUCE para evitar doble tributación y garantizar trazabilidad.

2. Traslado a Zonas Francas (industriales, logísticas o de servicios). Se considera traslado a Zona Franca cuando la mercancía se moviliza desde el Archipiélago hacia:

- Zonas Francas Permanentes,
- Zonas Francas Permanentes Especiales,
- Zonas Francas de Servicios.

En este caso:

- El traslado tendrá el carácter de movimiento entre regímenes especiales, sin causación de tributos.
- El GUI pagado será acumulable como crédito para aplicar en futuras operaciones de importación desde la Zona Franca hacia el TAN o hacia el mismo Archipiélago.
- En el marco del Corredor Aduanero Virtual, las mercancías podrán someterse a procesos de transformación, co-manufactura, ensamble o agregación de valor, conservando la trazabilidad del GUI ya pagado.

3. Importación para consumo interno o doméstico en el Archipiélago. Se considera consumo interno cuando la mercancía:

- Se vende en el Archipiélago,
- Se utiliza en actividades comerciales o productivas locales,
- No se destina al TAN ni a exportación.

En este caso:

- La mercancía queda sometida únicamente al GUI, según las tarifas establecidas para bienes productivos y bienes de consumo final.
- No se causa IVA interno, ni aranceles adicionales.
- Para mercancías excluidas por ley (ej. esenciales o de impacto social), se aplicarán las exenciones previstas por la Asamblea Departamental y reglamentación nacional.

Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará los procedimientos electrónicos de trazabilidad, certificación de destino y control de inventarios para cada uno de los tres tratamientos aduaneros establecidos en este artículo, garantizando que no se generen dobles cargas tributarias, vacíos normativos o riesgos de contrabando técnico.

**Artículo 4.** Modificación del tributo al ingreso de mercancías al archipiélago de San Andrés Providencia y Santa Catalina. Modifíquese el artículo 16 de la Ley 47 de 1993, el cual quedará así:

**“Artículo 16. Régimen aduanero en el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.** El ingreso de mercancías al Archipiélago se gravará con un tributo especial “Gravamen Único de Internación (GUI) “que sustituirá el pago de aranceles e impuesto sobre las ventas (IVA), en los siguientes términos:

- i. Tarifa diferencial para transformación productiva. Se aplicará una tarifa entre cero por ciento (0%) y cinco por ciento (5%) sobre el valor CIF de importación para materias primas, insumos productivos, bienes de capital, repuestos y componentes que se destinen exclusivamente a procesos de transformación, ensamble, manufactura, agroindustria, economía azul o servicios logísticos en el Archipiélago. La certificación de destino productivo será expedida por la Instancia de Coordinación del Puerto Libre y Encadenamientos Productivos, en coordinación con la DIAN y la Secretaría de Planeación Departamental.
- ii. Tarifa para bienes finales de consumo. La tarifa aplicable a los bienes finales destinados al consumo en el Archipiélago será gradual de la siguiente manera:
  - Durante los dos (2) primeros años de vigencia de la presente ley: cinco por ciento (5%) del valor CIF.
  - Durante el tercer (3º) y cuarto (4º) año: siete por ciento (7%) del valor CIF.
  - En el quinto (5º) año: ocho puntos cinco por ciento (8.5%) del valor CIF.Al finalizar el quinto (5º) año de vigencia de la presente ley, el Gobierno Nacional presentará al Congreso de la República un informe de evaluación del impacto económico, fiscal y social de la tarifa, acompañado de una propuesta de ajuste tarifario, que podrá mantener la gradualidad, aumentar hasta un máximo del diez por ciento (10%) o establecer nuevos rangos diferenciados, de acuerdo con los resultados observados.
- iii. Competencia normativa local. La Asamblea Departamental, a iniciativa del Gobernador, podrá actualizar los listados de bienes sujetos a la tarifa diferencial, con base en criterios de política pública, sectores estratégicos definidos en el Plan de Desarrollo Departamental, generación de empleo local y encadenamientos productivos.
- iv. Destinación específica. Un porcentaje equivalente a entre uno (1) y dos (2) puntos del Gravamen Único de Internación (GUI), se destinará de manera directa al Fondo Logístico Insular, creado en el artículo 12 de la presente ley, para financiar proyectos de infraestructura logística portuaria, aérea y de frío, así como programas de digitalización y eficiencia aduanera.

- v. **Transparencia y control.** La DIAN y la Gobernación deberán establecer mecanismos de trazabilidad para garantizar la correcta aplicación de las tarifas diferenciales, evitando prácticas de subfacturación, contrabando o uso indebido de insumos declarados como productivos.

**Parágrafo 1°.** El Gobierno Nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, reglamentará los procedimientos y requisitos necesarios para la aplicación de las tarifas diferenciales del IUC, incluyendo la interoperabilidad con la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).

**Parágrafo 2°.** La tarifa del Gravamen Único de Internación (GUI) no podrá superar en ningún caso el diez por ciento (10%) del valor CIF de importación.

**Artículo 5.** Exclusión del IVA en envíos hacia el Archipiélago y simplificación documental. En desarrollo del artículo 22 de la Ley 47 de 1993, todas las operaciones de envío de mercancías desde el Territorio Aduanero Nacional hacia el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina estarán excluidas del Impuesto sobre las Ventas (IVA), siempre que las mercancías se destinen a consumo en el Archipiélago y se cumplan los requisitos de residencia o permanencia establecidos por la OCCRE.

1. **Obligación de plataformas y empresas.** Las plataformas de comercio electrónico, operadores logísticos y empresas de mensajería o transporte de carga deberán aplicar la exclusión de IVA en las ventas cuyo destino sea el Archipiélago, previa verificación del comprador mediante dirección de entrega y validación de residencia en San Andrés.
2. **Sanciones.** El incumplimiento de esta obligación constituirá infracción tributaria sancionable por la DIAN, conforme al artículo 640 y siguientes del Estatuto Tributario, con multas de hasta el doscientos por ciento (200%) del valor del IVA indebidamente cobrado, sin perjuicio de las sanciones adicionales que correspondan en materia de protección al consumidor.
3. **La legalización de mercancías enviadas o transportadas al Archipiélago requerirá únicamente la presentación de:**
  - a. Conocimiento de embarque o guía aérea;
  - b. Factura electrónica de venta;
  - c. Para personas naturales: Registro Único Tributario (RUT) y tarjeta de la OCCRE que acredite condición de raizal o residente definitivo;

- d. En caso de transporte acompañado por el viajero, el tiquete aéreo del pasajero que porte la mercancía podrá servir como soporte adicional de legalización, siempre que coincida con la factura y la guía respectiva.

**Parágrafo 1°.** El Gobierno Nacional reglamentará los mecanismos de validación digital de la residencia en el Archipiélago, integrando la información de la OCCRE con la DIAN y las plataformas de comercio electrónico, a fin de garantizar la correcta aplicación de la exclusión del IVA.

**Parágrafo 2°.** El Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la DIAN deberán expedir, en un plazo no mayor a seis (6) meses desde la promulgación de la presente ley, la reglamentación que asegure la efectiva aplicación de la exclusión del IVA en las plataformas de comercio electrónico y empresas comerciales del país.

**Parágrafo 3°.** El Gobierno Nacional reglamentará los mecanismos de interoperabilidad entre aerolíneas, DIAN y OCCRE para validar en línea la información de tiquetes aéreos como soporte de legalización, garantizando trazabilidad y simplicidad para el usuario.

**Artículo 6.** Nacionalización hacia el TAN. Cuando mercancías introducidas al Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina en el marco del régimen de Puerto Libre se sometan a proceso de nacionalización para su ingreso al Territorio Aduanero Nacional (TAN), el valor efectivamente pagado por concepto del Gravamen Único de Internación (GUI) en la importación inicial constituirá crédito pleno y automático contra los tributos aduaneros (arancel e impuesto sobre las ventas – IVA) liquidados en la correspondiente Factura de Nacionalización (Formulario 550).

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN implementará los mecanismos técnicos y procedimentales que garanticen la liquidación automática, trazable y en línea de dicho crédito, a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y los sistemas informáticos aduaneros, de manera que se evite la doble imposición y se asegure la neutralidad tributaria.

El crédito del Gravamen Único de Internación (GUI) tendrá carácter inmediato y no requerirá solicitud previa del usuario, aplicándose de oficio en el proceso de nacionalización. En todo caso, la DIAN deberá establecer controles que verifiquen la correcta correspondencia entre el tributo pagado y la mercancía objeto de nacionalización, asegurando la transparencia del procedimiento.

**Parágrafo 1°.** El Gobierno Nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, reglamentará los procedimientos operativos, tecnológicos y de fiscalización necesarios para la aplicación del presente artículo, en concordancia con lo previsto en el Decreto 1165 de 2019 y demás normas que regulen el régimen aduanero.

**Parágrafo 2°.** La DIAN publicará semestralmente un informe sobre la aplicación del crédito del IUC en procesos de nacionalización, detallando montos compensados, operaciones realizadas y efectos fiscales, a fin de garantizar transparencia y trazabilidad en la ejecución de este mecanismo.

**Artículo 7.** Exportación de mercancías introducidas al Archipiélago y reconocimiento del Gravamen Único de Internación (GUI) como crédito futuro. Los comerciantes del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina podrán exportar a terceros países mercancías que hayan sido previamente introducidas al Departamento y respecto de las cuales se haya pagado el Gravamen Único de Internación (GUI), sin que se cause tributo adicional alguno por dicha exportación.

Cuando estas mercancías exportadas no tengan salida comercial al Territorio Aduanero Nacional (TAN) ni al mercado interno del Archipiélago, el valor efectivamente pagado por concepto del GUI se reconocerá al operador como un crédito pleno, directo y trazable aplicable a importaciones futuras que éste realice hacia el Archipiélago bajo el mismo régimen especial.

El crédito derivado del GUI:

1. Será equivalente al 100% del valor pagado por GUI en la importación inicial.
2. Podrá ser imputado automáticamente en la liquidación del GUI de operaciones posteriores.
3. Tendrá vigencia de 36 meses, contados a partir de la fecha de exportación certificada.
4. No será reembolsable en dinero, pero sí compensable contra obligaciones futuras del mismo comerciante.

La DIAN, en coordinación con la Instancia de Coordinación del Puerto Libre, reglamentará el procedimiento de registro, validación electrónica y compensación automática del crédito, garantizando interoperabilidad con la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y los sistemas de información aduanera.

**Parágrafo.** La exportación deberá probarse mediante documento de transporte internacional, declaración de exportación simplificada o factura comercial electrónica con validación previa, según reglamentación del Gobierno Nacional.

**Artículo 8.** Corredor Aduanero SAI–Zonas Francas Modifíquense y adiciónense los artículos 2 a 4 de la Ley 915 de 2004, con el fin de crear el Corredor Aduanero y Corredor Aduanero Virtual entre el Puerto Libre del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y las Zonas Francas ubicadas en el territorio continental colombiano, bajo las siguientes reglas:

1. **Definición.** El Corredor Aduanero Virtual se entiende como el conjunto de disposiciones, procedimientos y plataformas tecnológicas que habilitan el traslado físico y documental de mercancías entre el régimen de Puerto Libre y las Zonas Francas, garantizando trazabilidad, control de inventarios en línea y simplificación de trámites aduaneros.
2. **Alcance.** Dentro del Corredor Aduanero Virtual podrán realizarse operaciones de transformación productiva, ensamble, co-manufactura, servicios logísticos, almacenamiento temporal y distribución, sin que se entienda configurada la importación al Territorio Aduanero Nacional hasta el momento de la salida a consumo.
3. **Nacionalización diferida.** La importación a consumo en el Territorio Aduanero Nacional (TAN) solo se configurará en el momento de la salida definitiva de las mercancías del Corredor, aplicándose en ese instante los tributos aduaneros correspondientes, descontando los pagos efectuados en el Archipiélago cuando sea procedente.
4. **Control y trazabilidad.** La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), en coordinación con la Instancia de Coordinación del Puerto Libre y Encadenamientos Productivos y las administraciones de Zonas Francas, implementará un sistema de control integrado de inventarios en línea, interoperable con la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), que permita verificar la procedencia, transformación y destino final de las mercancías.
5. **Régimen aplicable.** El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público adaptarán, mediante decreto, lo dispuesto en el Decreto 2147 de 2016 y el Decreto 278 de 2021 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, para armonizar las operaciones del Corredor Aduanero Virtual con el régimen de Zonas Francas y el régimen especial del Archipiélago.
6. **Incentivos.** Los usuarios del Corredor Aduanero Virtual que acrediten reducción comprobable de tiempos logísticos, generación de encadenamientos productivos o incremento de exportaciones tendrán acceso preferente a los beneficios del Fondo Logístico Insular y a programas de apoyo de MinCIT y ProColombia.

**Parágrafo 1°.** El régimen especial de Corredor Aduanero Virtual previsto en este artículo no excluye ni sustituye las disposiciones aplicables a los corredores aduaneros tradicionales establecidos en el Estatuto Aduanero y sus normas reglamentarias. Su aplicación será complementaria y se entenderá como un mecanismo adicional y específico para el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, orientado a la integración con las Zonas Francas continentales y la facilitación de operaciones de transformación productiva, logística y nacionalización diferida.

**Parágrafo 2°.** El Gobierno Nacional, dentro de los nueve (9) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, expedirá la reglamentación integral del Corredor Aduanero Virtual, incluyendo condiciones de operación, autoridades competentes, mecanismos de control, procedimientos de nacionalización diferida y sistemas de información.

**Parágrafo 3°.** En el marco de este régimen, se dará prioridad a las operaciones productivas y logísticas que integren la participación de empresas locales del Archipiélago y generen empleo formal para la población raizal.

**Artículo 9.** Régimen especial para licores importados en el comercio electrónico del Archipiélago. Los comerciantes del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina que importen o internen licores, vinos y bebidas alcohólicas podrán comercializarlos mediante plataformas de comercio electrónico y canales digitales, bajo las siguientes condiciones especiales:

1. Inclusión en el régimen especial del GUI. Los licores importados que se introduzcan al Archipiélago estarán sometidos únicamente al Gravamen Único de Internación (GUI), sin causación del impuesto al consumo nacional, salvo lo previsto para consumo en el Territorio Aduanero Nacional (TAN).

2. Comercialización digital autorizada. La venta de licores importados a residentes y turistas podrá realizarse a través de:

- plataformas de comercio electrónico locales,
- marketplaces nacionales habilitados,
- sistemas de venta directa en línea operados por comerciantes del Archipiélago.

Las plataformas no podrán aplicar restricciones o bloqueos a las tiendas del Archipiélago que ofrezcan licores importados, siempre que cumplan con las normas de edad mínima y trazabilidad.

3. Envíos y entregas dentro del Archipiélago. Los comerciantes podrán ofrecer entrega a domicilio o retiro en tienda, sin trámites adicionales, siempre que:

- la mercancía haya sido debidamente internada con GUI,
- se mantenga trazabilidad digital del lote,
- se cumplan las normas de protección al consumidor.

4. Envíos fuera del Archipiélago (turistas o residentes con destino continental). Los comerciantes podrán enviar licores al TAN mediante:

- operadores postales autorizados,
- empresas de transporte aéreo de carga combinada,
- transportadores autorizados por la DIAN.

En este caso, la mercancía quedará sometida al procedimiento simplificado de Factura de Nacionalización, pudiendo descontarse el GUI ya pagado como crédito pleno contra los tributos aduaneros.

5. Publicidad y promociones digitales. Los comerciantes podrán:

- utilizar redes sociales, plataformas digitales y marketplaces,
- realizar promociones, combos, ventas anticipadas y ofertas segmentadas a turistas,
- sin que dichas actividades sean consideradas publicidad de bebidas alcohólicas sometida a restricciones del régimen continental, por tratarse de un territorio con régimen económico especial.

6. Protección al comerciante local. Los licores importados internados al Archipiélago no podrán ser objeto de restricciones comerciales adicionales por parte de:

- plataformas digitales,
- aerolíneas,
- operadores turísticos,
- o marketplaces nacionales e internacionales.

Se prohíben prácticas de bloqueo, limitación de visibilidad o discriminación comercial hacia proveedores con domicilio en el Archipiélago.

7. Reglamentación. El Gobierno Nacional, en coordinación con la DIAN y la Gobernación del Archipiélago, reglamentará:

- la trazabilidad digital de lotes y códigos de barra,
- los cupos máximos por envío en E-commerce,
- la integración con la VUCE para mercancías con destino al TAN,
- los requisitos mínimos para plataformas digitales que operen en SAI.

**Artículo 10.** Régimen de Comercio Electrónico Ampliado en el Archipiélago. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 2189 de 2022, en los siguientes términos:

**“Artículo \_\_. Comercio electrónico ampliado en el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.** Además de las disposiciones previstas en la Ley 2189 de 2022, se autoriza la operación de un régimen especial de comercio electrónico insular, con el fin de convertir al Archipiélago en un centro regional de logística digital, facilitando tanto el comercio minorista como el comercio electrónico a escala empresarial.

En desarrollo de este régimen se establecen las siguientes disposiciones:

1. Operaciones comerciales a escala. Los comerciantes, empresas y plataformas de comercio electrónico domiciliados en el Archipiélago podrán vender bienes a consumidores y empresas ubicadas en el Territorio Aduanero Nacional y en el exterior, sin la limitación de “cantidades no comerciales”, siempre que se acredite destino comercial legítimo y cumplimiento de las reglas aduaneras correspondientes.
2. Logística de devoluciones internacionales. Las mercancías enviadas desde el Archipiélago que sean objeto de devolución podrán reingresar al régimen de Puerto Libre sin causación de tributos, y reexportarse o reexpedirse con trazabilidad documental.
3. Centros de e-fulfillment insulares. Autorízase la instalación de centros logísticos especializados en comercio electrónico en el Archipiélago, con operaciones de recepción, almacenamiento, empaque, reempaque, preparación de pedidos y redistribución internacional, sin causación de tributos mientras las mercancías no se destinen al consumo interno.
4. Incentivos para MiPymes y comunidad raizal. Las micro, pequeñas y medianas empresas locales, así como los emprendimientos raizales, tendrán acceso preferente a beneficios del Fondo Logístico Insular y programas de formación digital, con el fin de fortalecer su capacidad para participar en el comercio electrónico global.
5. Interoperabilidad tecnológica. Todas las operaciones de comercio electrónico deberán registrarse mediante factura electrónica y en sistemas interoperables con la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y la DIAN, garantizando trazabilidad, control y estadísticas de comercio digital insular.

**Parágrafo.** El Gobierno Nacional reglamentará en un plazo máximo de nueve (9) meses las condiciones, requisitos y procedimientos para la operación del régimen ampliado de comercio electrónico insular, incluyendo reglas especiales para tráfico postal, envíos urgentes, devoluciones internacionales y habilitación de centros de e-fulfillment.”

**Artículo 11.** Equivalencia sanitaria para productos importados y exención de registro INVIMA en el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Los productos alimenticios, bebidas, licores, vinos y demás mercancías destinadas al consumo interno del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina no requerirán registro sanitario expedido por el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA), siempre que cumplan los siguientes requisitos:

1. Acreditar registro sanitario, certificación o autorización sanitaria válida en el país de origen, conforme a las regulaciones internacionales aplicables.
2. Cumplir con los requisitos de empaque, rotulado y conservación establecidos por la autoridad sanitaria del Departamento.
3. Someterse a inspecciones sanitarias mínimas en los puntos de ingreso autorizados del Archipiélago, cuando existan alertas expresas de riesgo para la salud pública.

**Parágrafo 1°.** La equivalencia sanitaria prevista en este artículo se aplica conforme a lo dispuesto en la Ley 915 de 2004 para el Archipiélago, sin perjuicio de los controles que deba ejercer la Secretaría de Salud Departamental en situaciones excepcionales de riesgo epidemiológico, adulteración o falsificación detectados por autoridades internacionales.

**Parágrafo 2°.** Cuando los productos importados desde el Archipiélago se destinen al Territorio Aduanero Nacional (TAN), deberán acreditar registro sanitario, certificación o autorización sanitaria válida en el país de origen, conforme a las regulaciones internacionales aplicables.

**Parágrafo 3°.** El INVIMA, la DIAN y la Secretaría de Salud Departamental deberán adoptar un protocolo de equivalencia sanitaria, interoperable con la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), que garantice trazabilidad, reduzca cargas administrativas y prevenga prácticas de adulteración o contrabando técnico.

**Artículo 12.** Exclusión de IVA para servicios digitales, BPO e IT exportados desde el Archipiélago. Modifíquese el artículo 22 de la Ley 47 de 1993, el cual quedará así:

**“Artículo 22.** Exclusión del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en operaciones en el Archipiélago. La exclusión de IVA prevista en el presente artículo se extenderá a los servicios digitales, de Business Process Outsourcing (BPO) y de Tecnologías de la Información (IT) prestados desde el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina hacia:

- a) Usuarios o empresas no residentes en Colombia, siempre que dichos servicios sean efectivamente consumidos en el exterior.
- b) Empresas ubicadas en el Territorio Aduanero Nacional (TAN), cuando los servicios cumplan con los criterios de exportación de servicios definidos en el Estatuto Tributario, las reglas de territorialidad aplicables y la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.
- c) La exclusión de IVA aplicará únicamente cuando se acredite la prestación efectiva desde el Archipiélago y se emita la correspondiente factura electrónica de venta, de conformidad con las normas vigentes.

**Parágrafo 1º.** El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la DIAN, reglamentará dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley las condiciones, requisitos y mecanismos de control para garantizar la aplicación de esta exclusión, incluyendo reglas sobre territorialidad, facturación electrónica y trazabilidad de los servicios prestados.

**Parágrafo 2º.** Los prestadores de servicios digitales, BPO e IT del Archipiélago podrán acceder a programas de promoción de exportaciones y beneficios de fomento empresarial liderados por MinCIT, ProColombia y el Fondo Logístico Insular, siempre que acrediten la generación de empleo formal local y la vinculación de talento raizal en sus operaciones.

**Artículo 13.** Devolución o compensación del IVA descontable en ventas excluidas a SAI. Los responsables del impuesto sobre las ventas –IVA que realicen ventas de bienes o presten servicios con destino al Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, amparadas en la exclusión del IVA del artículo 22 de la Ley 47 de 1993, tendrán derecho a solicitar la devolución o compensación del IVA descontable asociado directa y exclusivamente a dichas operaciones.

**Parágrafo 1.** Para los efectos de este artículo, y en concordancia con el artículo 485 del Estatuto Tributario, tendrá la calidad de impuesto descontable el IVA pagado en la adquisición de bienes y servicios gravados utilizados de manera directa en la producción, distribución o venta de los bienes y servicios excluidos con destino al Archipiélago.

**Parágrafo 2.** El saldo a favor originado por lo aquí dispuesto será susceptible de devolución o compensación conforme a los artículos 815 y 850 del Estatuto Tributario y a la reglamentación vigente, siempre que el responsable:

- a) Sea declarante del IVA y presente su declaración periódica;
- b) Lleve contabilidad separada que identifique los costos y gastos vinculados a las operaciones excluidas con destino a SAI;
- c) Expida factura electrónica y conserve la trazabilidad de despacho y recepción en el Archipiélago;
- d) No impute simultáneamente el IVA como costo o gasto cuando solicite su devolución o compensación.

**Parágrafo 3.** La DIAN reglamentará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación, los requisitos, controles y cruces de información necesarios para la procedencia del beneficio, así como el procedimiento abreviado de devolución cuando el solicitante cumpla los requisitos para devolución automática.”

**Artículo 14.** Residencia Productiva Temporal (OCCRE). Créase la categoría de Residencia Productiva Temporal (OCCRE+), como una autorización especial de permanencia en el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, otorgada por la Oficina de Control de Circulación y Residencia – OCCRE, para talento humano especializado requerido en proyectos estratégicos de inversión, innovación, logística, economía azul, digital, industrial o de servicios habilitados bajo el régimen especial.

La Residencia Productiva Temporal tendrá una vigencia de seis (6) a veinticuatro (24) meses, prorrogable por una sola vez, siempre que se acredite la continuidad del proyecto y el cumplimiento de las condiciones establecidas en esta ley. La autorización estará sujeta a las siguientes condiciones:

1. Cuotas máximas. El número de permisos estará limitado por un sistema de cupos anuales fijados por la Gobernación, en coordinación con la OCCRE y el Ministerio del Interior, priorizando siempre la contratación de mano de obra local.
2. Transferencia de conocimiento. Todo beneficiario deberá presentar e implementar un plan de transferencia de capacidades técnicas y tecnológicas hacia la población local, con especial énfasis en la comunidad raizal.

3. Prioridad a la comunidad raizal. La autorización de proyectos que requieran Residencia Productiva Temporal solo será procedente cuando se acredite que al menos el 70% de la planta de personal corresponde a residentes permanentes o miembros de la comunidad raizal.
4. Salvaguardas ambientales y sociales. Los beneficiarios deberán cumplir con las normas ambientales vigentes, los lineamientos del Plan de Ordenamiento Territorial Insular y la consulta previa cuando corresponda.

**Parágrafo 1°.** La razonabilidad del control migratorio ejercido por la OCCRE ha sido avalada por la Corte Constitucional en la Sentencia T-434 de 2023, lo que legitima su papel en la preservación del equilibrio social y ambiental del Archipiélago.

**Parágrafo 2°.** El Gobierno Nacional reglamentará en un plazo de seis (6) meses los criterios, procedimientos y autoridades competentes para la implementación de esta figura, garantizando simplicidad administrativa y respeto por los derechos de la comunidad raizal.

**Artículo 15.** Instancia de Coordinación del Puerto Libre y Encadenamientos Productivos. Créase el Consejo de Coordinación del Puerto Libre y Encadenamientos Productivos del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, como una instancia permanente de articulación entre la Nación y el Departamento, sin personería jurídica ni planta de personal propia, cuya secretaría técnica será ejercida por la Gobernación del Archipiélago.

El Consejo tendrá como funciones:

1. Actuar como ventanilla única de coordinación entre la DIAN, MinCIT, Gobernación y demás entidades con competencia en el régimen especial.
2. Recomendar y actualizar los listados de bienes sujetos a tarifa preferente de GUI, con base en criterios de productividad y sectores estratégicos.
3. Promover la interoperabilidad de sistemas entre la VUCE, la DIAN y las plataformas logísticas de la Gobernación.
4. Formular estrategias de promoción internacional en coordinación con ProColombia y el sector privado.
5. Evaluar periódicamente el impacto del régimen y proponer ajustes de política pública.

**Parágrafo.** La conformación, funcionamiento y reglamento interno del Consejo será definido por el Gobierno Nacional dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley.

**Artículo 16. Fondo Logístico Insular.** Créase el Fondo Logístico Insular, como un mecanismo financiero con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa, adscrito a la Gobernación del Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, cuyo objeto será financiar, cofinanciar y promover proyectos de infraestructura y servicios logísticos que reduzcan los costos asociados a la insularidad y fortalezcan la competitividad regional.

El Fondo se integrará con los siguientes recursos:

1. Un porcentaje equivalente a entre uno (1) y dos (2) puntos del Gravamen Único de Internación (GUI), de conformidad con lo que determine anualmente la Asamblea Departamental.
2. Aportes del Presupuesto General de la Nación destinados a proyectos de infraestructura logística en territorios insulares.
3. Recursos de cooperación internacional, préstamos de organismos multilaterales y donaciones que se obtengan con destino específico.
4. Rendimientos financieros generados por la administración de sus propios recursos.

Los recursos del Fondo se destinarán de manera prioritaria a:

- a. Modernización y ampliación de la infraestructura portuaria del Archipiélago, incluyendo dragado, muelles de carga y descarga, patios de contenedores y sistemas de seguridad marítima.
- b. Adecuación y fortalecimiento de la infraestructura de carga aérea, incluyendo bodegas, sistemas de refrigeración y equipos especializados para el manejo de perecederos.
- c. Instalación y operación de cadenas de frío para productos agropecuarios, pesqueros, biocosméticos y demás bienes de exportación asociados a la economía azul y a la producción local.
- d. Digitalización y simplificación de trámites logísticos, en coordinación con la DIAN, la Superintendencia de Puertos y Transporte y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a fin de reducir tiempos y costos de operación.

La asignación de recursos del Fondo se realizará bajo criterios de priorización basados en la reducción verificable de tiempos y costos logísticos, medida a través de indicadores de gestión definidos por el Gobierno Nacional en coordinación con la Gobernación del Departamento. Dichos indicadores deberán ser publicados semestralmente y servirán de base para la evaluación de resultados y la asignación futura de recursos.

**Parágrafo 1°.** El Fondo Logístico Insular deberá contar con un Comité Directivo conformado por representantes de la Gobernación, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la DIAN, la comunidad raizal y el sector privado, el cual se encargará de aprobar los proyectos, vigilar la ejecución de recursos y garantizar la participación de todos los actores relevantes.

**Parágrafo 2°.** El Gobierno Nacional reglamentará en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley los procedimientos de funcionamiento, seguimiento y control del Fondo, así como las condiciones para la cofinanciación de proyectos estratégicos.

**Artículo 17. Economía Azul y Sostenible** Con el fin de promover un modelo de desarrollo económico compatible con la conservación de los ecosistemas marinos y costeros del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, se establecen incentivos tributarios, financieros y ambientales abreviados para las actividades vinculadas a la denominada economía azul, en especial aquellas relacionadas con la pesca sostenible, la biotecnología marina, los biocosméticos derivados de algas y recursos marinos, la producción y transformación de algas marinas, y los servicios náuticos y turísticos de bajo impacto. Los incentivos comprenderán:

**1. Beneficios tributarios.**

- a. Exclusión o reducción hasta del cincuenta por ciento (50%) del Gravamen Único de Internación (GUI) para la importación de equipos, insumos y bienes de capital destinados a proyectos de economía azul debidamente certificados por la Instancia de Coordinación del Puerto Libre y Encadenamientos Productivos.
- b. Deducción especial en el impuesto sobre la renta hasta del ciento cincuenta por ciento (150%) del valor invertido en investigación, innovación y desarrollo tecnológico asociado a la economía azul, en concordancia con la normatividad tributaria nacional.
- c. Exención de aranceles para insumos críticos no producidos en el país, cuando se destinen exclusivamente a proyectos de biocosméticos, algas marinas o servicios náuticos sostenibles.

## **2. Incentivos ambientales y regulatorios.**

- a. Trámite abreviado para la obtención de licencias ambientales relacionadas con proyectos de economía azul, garantizando la aplicación de estándares internacionales de sostenibilidad y la participación de la autoridad ambiental competente.
- b. Prioridad en la asignación de cuotas de pesca y permisos de aprovechamiento para proyectos certificados como sostenibles y con participación significativa de la comunidad raizal.
- c. Establecimiento de un programa de certificación verde insular, liderado por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en coordinación con la Gobernación, para acreditar buenas prácticas en proyectos de economía azul.

## **3. Fomento y financiación.**

- a. Creación de líneas de crédito blandas con tasa subsidiada y períodos de gracia especiales para proyectos de economía azul, administradas por Bancóldex y Finagro, en coordinación con el Fondo Logístico Insular.
- b. Establecimiento de fondos de cofinanciación con recursos del presupuesto nacional, departamental y de cooperación internacional, destinados a investigación y transferencia tecnológica.
- c. Programas de capacitación técnica y profesional en actividades de economía azul, en alianza con instituciones de educación superior y centros de investigación nacionales e internacionales.

**Parágrafo 1º.** Los beneficios previstos en el presente artículo estarán sujetos al cumplimiento de criterios de sostenibilidad ambiental, generación de empleo local con enfoque diferencial hacia la comunidad raizal, y planes de manejo certificados por la autoridad ambiental competente.

**Parágrafo 2º.** El Gobierno Nacional, en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, reglamentará los procedimientos, requisitos y autoridades responsables de implementar los incentivos aquí previstos.

**Artículo 18.** Régimen tarifario portuario diferencial. Establézcase un régimen tarifario portuario diferencial para el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, aplicable a los servicios de uso de muelle, cargue, descargue, almacenamiento y demás servicios conexos prestados por las sociedades portuarias y operadores autorizados.

Las tarifas estarán sujetas a las siguientes reglas:

1. **Determinación de valores máximos.** La Superintendencia de Puertos y Transporte, en concertación con la Instancia de Coordinación del Puerto Libre y Encadenamientos Productivos y previo concepto del Ministerio de Transporte, definirá anualmente los valores máximos de las tarifas portuarias aplicables en el Archipiélago, los cuales deberán ser publicados y serán de obligatorio cumplimiento para los operadores portuarios.
  - a) Dichos valores máximos se fijarán por:
  - b) Tonelada de carga general,
  - c) Unidad equivalente a contenedor de veinte pies (TEU), y
  - d) Servicios conexos tales como cargue, descargue, estiba, desestiba, almacenamiento, uso de grúas y equipos, suministro de agua y energía, practicaje y remolque.
2. **Reducción frente al promedio nacional.** Las tarifas aplicables en el Archipiélago deberán ser, como mínimo, un veinte por ciento (20%) inferiores al promedio nacional vigente para operaciones de importación de materias primas, insumos productivos, bienes de capital y repuestos, así como para operaciones de exportación de bienes transformados en el Archipiélago.
3. **Publicación en moneda nacional y extranjera.** Todas las tarifas deberán ser publicadas anualmente en dólares de los Estados Unidos (USD) y en pesos colombianos (COP), utilizando para su conversión la Tasa Representativa del Mercado (TRM) vigente al momento de su publicación, a fin de garantizar transparencia y comparabilidad para los usuarios locales y extranjeros.
4. **Indexación controlada.** Los ajustes anuales de tarifas en dólares podrán efectuarse con base en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de los Estados Unidos, o en un índice equivalente reconocido por organismos internacionales como la UNCTAD o la Organización Marítima Internacional (IMO). En ningún caso, los incrementos en pesos colombianos podrán superar el cinco por ciento (5%) real anual respecto del año anterior, salvo autorización expresa y motivada del Ministerio de Transporte.
5. **Transparencia y control.** Los operadores portuarios deberán reportar semestralmente a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Instancia de Coordinación del Puerto Libre y Encadenamientos Productivos el detalle de las tarifas aplicadas, los volúmenes de carga atendidos y la evolución de los costos operativos, con el fin de verificar el cumplimiento del régimen diferencial y garantizar la protección de los usuarios.

**Parágrafo 1°.** La determinación de tarifas no aplicará a los muelles de subsistencia operados por comunidades locales o autoridades departamentales para fines de abastecimiento básico, pesca artesanal o transporte comunitario, los cuales conservarán su régimen propio de bajo costo.

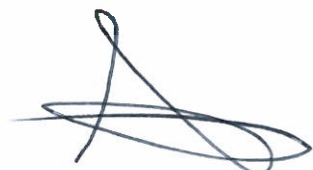
**Parágrafo 2°.** Para efectos de transparencia y control, la Superintendencia deberá publicar los valores máximos tanto en pesos colombianos (COP), utilizando la TRM vigente, como en dólares de los Estados Unidos (USD), así como el índice de actualización anual aplicable.

**Parágrafo 3°.** El diferencial tarifario establecido en este artículo no aplicará a mercancías de consumo suntuario o a bienes expresamente excluidos por la Asamblea Departamental mediante ordenanza, con base en criterios de política pública.

**Parágrafo 4°.** El Gobierno Nacional, en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, reglamentará los mecanismos de implementación, fiscalización y sanción aplicables al incumplimiento de este régimen tarifario, garantizando la participación de la Gobernación, la comunidad raizal, los gremios productivos y los usuarios del servicio portuario.

**Artículo 19.** Vigencias y reglamentación. El Gobierno reglamentará en 6–9 meses las disposiciones aduaneras y tributarias; la Asamblea Departamental adoptará en 6 meses los listados del Gravamen Único de Internación (GUI) y mecanismos de control.

Rige a partir de su promulgación y deroga disposiciones contrarias.



**ÁLVARO HENRY MONEDERO RIVERA**  
Representante a la Cámara  
Departamento del Valle del Cauca