



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - N° 1321

Bogotá, D. C., martes, 17 de noviembre de 2020

EDICIÓN DE 30 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 462 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se modifica y se hacen adiciones a la Ley 5ª de 1992, se crea la Comisión Legal de Lucha contra el Narcotráfico y Cooperación Internacional, del Congreso de la República de Colombia y se dictan otras disposiciones

PROYECTO DE LEY N° _____ DE 2020 SENADO

“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA Y HACEN ADICIONES A LA LEY 5ª DE 1992, SE CREA LA COMISIÓN LEGAL DE LUCHA CONTRA EL NARCOTRÁFICO, DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
DECRETA

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto crear la Comisión Legal de Lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional, con el fin de articular las iniciativas legislativas y de control político a favor de la lucha contra el narcotráfico y fomentar estrategias de cooperación internacional sobre la materia al interior del Congreso, de acuerdo a las necesidades y realidades del país. Asimismo, crear oportunidades y espacios en mercados internacionales para productos agrícolas alternativos que sustituyan cultivos de uso ilícito generando espacios comerciales, alianzas estratégicas, ventajas competitivas con relación a precios, optimizando tiempos de entrega y estableciendo mejores requisitos fitosanitarios, entre otros, para los productos agrícolas y el mejoramiento de la calidad de vida de nuestros campesinos. Asimismo, impulsar una economía sostenible con enfoque territorial, para nuestros campesinos de forma estable y duradera, en zonas históricamente usadas para cultivos de uso ilícito.

Artículo 2º. Adiciónese el artículo 55 de la Ley 5ª de 1992, el cual quedará así:

Artículo 55. Integración, denominación y funcionamiento. Además de las Comisiones Legales señaladas para cada una de las Cámaras con competencias diferentes a estas, corresponderá integrar aplicando el sistema del cociente electoral y para el periodo constitucional la Comisión de Derechos Humanos y Audiencias, la Comisión de Ética y Estatuto del Congresista, la Comisión de Acreditación Documental, la Comisión para la Equidad de la Mujer, la Comisión Legal de Seguimiento a las Actividades de Inteligencia y Contrainteligencia, la Comisión Legal para la Protección de los Derechos de las Comunidades Negras o Población Afrocolombiana y la Comisión Legal de lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional.

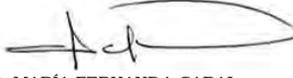
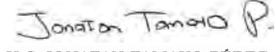
Artículo 3º. Adiciónese a la Sección Segunda del Capítulo IV, del Título II de Ley 5ª de 1992 con un artículo nuevo del siguiente tenor.

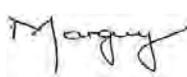
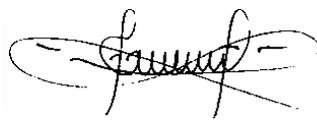
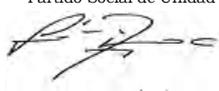
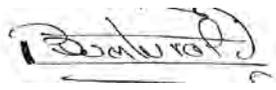
Artículo 61 M. Objeto de la Comisión Legal de Lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional. Esta Comisión tiene por objeto fomentar y promover las acciones necesarias para superar el déficit legislativo en materia de lucha contra el narcotráfico contra el flagelo de las drogas ilícitas, facilitar la retroalimentación y permitir un diálogo permanente desde diferentes enfoques, para cualificar y potenciar la materia al interior del Congreso, de acuerdo a las necesidades y realidades del país.

Artículo 4º. Adiciónese a la Sección Segunda del Capítulo IV, del Título II de la Ley 5ª de 1992 con un artículo nuevo del siguiente tenor.

Artículo 61 N. Composición. Comisión Legal de Lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional tendrá carácter interparlamentario, estará integrada por un número indeterminado (no menor a 25) de Congresistas, provenientes, tanto del Senado, de la República, como de la Cámara de Representantes, que por afinidad con las temáticas, quieran hacer parte de la misma y quienes sesionarán conjuntamente, previa convocatoria de la Mesa Directiva.

<p>Parágrafo 1°. Los miembros de esta Comisión deberán ser designados dentro de los 15 días siguientes al inicio de cada legislatura ordinaria.</p> <p>Parágrafo 2°. Transitorio. En el presente periodo legislativo, la aplicación de las determinaciones en materia de designaciones de directivas y cargos se cumplirá a partir de la promulgación, por el resto del periodo legislativo.</p> <p>Artículo 5°. Adiciónese a la Sección Segunda del Capítulo IV, del Título II de la Ley 5ª de 1992 con un artículo nuevo del siguiente tenor.</p> <p>Artículo 61 Ñ. Funciones. La Comisión legal de lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional tendrá las siguientes funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Generar espacios de retroalimentación y conocimiento sobre el contexto de la lucha contra el narcotráfico y la cooperación internacional, así como las experiencias internas y externas que contribuyan al conocimiento de los integrantes y sus equipos sobre el tema. 2. Fomentar espacios de socialización, debate, articulación, sinergia, con instituciones, sociedad civil, medios de comunicación, sobre las problemáticas que afectan el flagelo del narcotráfico, así como posibles abordajes de las mismas. 3. Crear oportunidades y espacios en mercados internacionales para productos agrícolas alternativos que sustituyan cultivos de uso ilícito generando espacios comerciales, alianzas estratégicas, ventajas competitivas con relación a precios, optimizando tiempos de entrega y estableciendo mejores requisitos fitosanitarios, entre otros, para los productos agrícolas y el mejoramiento de la calidad de vida de nuestros campesinos. 4. Impulsar una economía sostenible con enfoque territorial, para nuestros campesinos de forma estable y duradera, en zonas históricamente usadas para cultivos de uso ilícito. 5. Formular estrategias legislativas a favor de la vida y la integridad de los líderes sociales y miembros de diferentes comunidades, en zonas de siembra y producción de cultivos ilícitos. 	<ol style="list-style-type: none"> 6. Apoyar la creación de proyectos de ley, relacionados con la materia que permitan la actualización y articulación del marco normativo, así como la legislación de temas aun no desarrollados. 7. Promover la sintonía de las acciones del Estado con los tratados, convenios, protocolos y recomendaciones de organismos internacionales. 8. Articular los métodos de control político, conducentes a la sustitución de cultivos ilícitos y la cooperación internacional sobre la materia. 9. Promover la armonización de las diversas acciones del Estado, con la política internacional de lucha contra el narcotráfico. 10. Participar activamente en el fortalecimiento de las redes y agrupaciones internacionales de parlamentarios, por la cooperación internacional de lucha contra la criminalidad organizada en el fenómeno del narcotráfico. 11. Promover y celebrar audiencias públicas, foros, seminarios, simposios, encuentros, mesas de trabajo, conversatorios y demás estrategias de comunicación para desarrollar, informar y divulgar los temas relacionados contra el narcotráfico y la cooperación internacional. 12. Presentar informes anuales a las Plenarias de las Cámaras y a la sociedad civil al término de cada legislatura, sobre el desarrollo de su misión institucional. 13. Articular con la academia, las autoridades y la sociedad civil, hacer seguimiento de los niveles de cumplimiento de la legislación relacionada con la lucha contra el narcotráfico. 14. Evaluar que, dentro de las acciones de debilitamiento de las estructuras criminales y sus negocios ilícitos, se haga uso simultáneo de todas las herramientas con que cuenta el Estado para luchar contra la red de valor del narcotráfico.
<ol style="list-style-type: none"> 15. Velar por el cumplimiento de las obligaciones contenidas en los diferentes tratados y convenciones de carácter multilateral suscritos por el Estado Colombiano sobre la materia. 16. Hacer seguimiento a las actividades de cooperación internacional que se desarrollen en cumplimiento de los instrumentos internacionales antes referidos. 17. Todas las demás determinadas por la ley. <p>Artículo 6°. Adiciónese a la Sección Segunda del Capítulo IV, del Título II de la Ley 5ª de 1992 con un artículo nuevo del siguiente tenor.</p> <p>Artículo 61 O. Sesiones. La Comisión Legal de Lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional se reunirá por convocatoria de su Mesa Directiva, como mínimo una vez al mes o cuando lo considere necesario. Las decisiones de la Comisión serán adoptadas por mayoría simple.</p> <p>Artículo 7°. Atribuciones. Comisión Legal de Lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional tendrá las siguientes atribuciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elegir la Mesa Directiva de la Comisión Legal de lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional. 2. Dictar su propio reglamento para el desarrollo de su objeto institucional. 3. Verificar el cumplimiento de las leyes relacionadas con la lucha contra el narcotráfico, organismos descentralizados y demás instituciones públicas o privadas. 4. Hacer control y seguimiento a la implementación efectiva de las políticas públicas relacionadas con la de lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional. 	<ol style="list-style-type: none"> 5. Proponer y velar para que en el proceso de discusión y aprobación del Plan Nacional de Desarrollo y del Presupuesto General de la Nación, se incluyan programas, proyectos y acciones que contribuyan en la de lucha contra el narcotráfico. 6. Evaluar y realizar el control político a los entes responsables respecto de los informes de rendición de cuentas que el Gobierno colombiano en materia de lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional. 7. Conferir menciones honoríficas y reconocimientos a la labor desarrollada por organizaciones sociales y/o personalidades a favor de la de lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional. 8. Establecer alianzas estratégicas con organismos nacionales e internacionales, entidades de derecho público y/o privado y ONG a favor de la de lucha contra el narcotráfico. <p>Artículo 8°. Mesa Directiva. La Mesa Directiva de la Comisión Legal de Lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional estará conformada por una Presidencia y una Vicepresidencia elegidas por mayoría simple, al inicio de cada legislatura.</p> <p>Artículo 9°. "Adiciónese el numeral 3.15 al artículo 383 de la Ley 5ª de 1992, así:"</p> <p>3.15 la Comisión Legal de lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional</p> <p>1 Secretaria (o) Ejecutiva (o) 1 Coordinador (a) de la Comisión</p> <p>Artículo 10. De los judicantes y practicantes. Comisión Legal de Lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional podrá tener en su planta pasantes e judicantes, acogiendo las disposiciones y convenios que para tal efecto ha establecido el Congreso de la República con las distintas instituciones de educación superior.</p> <p>Artículo 11. Funciones del (la) Coordinador(a) de la Comisión Legal lucha contra el narcotráfico y la cooperación internacional. El Coordinador(a) de la Comisión</p>

<p>Legal lucha contra el narcotráfico y la cooperación internacional tendrá las siguientes funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar y coordinar la labor administrativa de la Comisión. 2. Contribuir en la ejecución de las funciones de la Comisión. 3. Elaborar el Orden del Día de cada sesión, en coordinación con la Mesa Directiva de la Comisión. 4. Mantener informados a los integrantes de la Comisión sobre el curso de los temas tratados en las sesiones, así como hacer seguimiento al desarrollo de los mismos. 5. Llamar a lista a las sesiones, verificar el quórum y ejercer como Secretario ad hoc en las sesiones de la Comisión. 6. Establecer un vínculo constante con la comunidad académica y organismos nacionales e internacionales para facilitar el análisis de los temas tratados por la Comisión. 7. Las demás que le sean asignadas, por las leyes y normas reglamentarias posteriores de acuerdo con la naturaleza de su cargo. <p>Parágrafo. Con el fin de disminuir el impacto fiscal de la presente Comisión Legal: Para desempeñar el cargo de Coordinador de la Comisión Legal de Lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional, se requiere acreditar título de profesional en derecho, ingeniería industrial, administrador de empresas, relaciones internacionales, ciencia política, ciencias sociales y/o carreras afines, posgrado en áreas relacionadas, un (1) año de experiencia profesional relacionada, que ya tenga vinculación laboral con el Congreso de la República y que pueda adicionar a su cargo las funciones aquí establecidas.</p> <p>Artículo 12. Funciones de la Secretaria Ejecutiva de la Comisión Legal de Lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional</p>	<p>La Secretaria Ejecutiva de la Comisión Legal de Lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional tendrá las siguientes funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dar información a las personas y entidades que lo soliciten. 2. Recibir, analizar y contestar la correspondencia de la Comisión y buscar datos que ayuden a su pronta y adecuada tramitación. 3. Atender al público en general, Senadores, Representantes, Representantes de organizaciones sociales y representantes académicos y demás servidores públicos. 4. Llevar la agenda diaria de compromisos de la Mesa Directiva de la Comisión y mantenerla informada de sus actividades y compromisos más importantes. 5. Llevar un archivo de las proposiciones, constancias y conceptos que sean radicados o aprobados en las plenarias o en las diversas comisiones, así como de las actividades, comunicados y toda la información que llegue y salga de la Comisión. 6. Grabar y transcribir las intervenciones de cada uno de los integrantes y de las demás personas que participen en las sesiones, contenidas en los equipos de grabación. 7. Remitir los documentos transcritos a la Coordinación de la Comisión o a la persona encargada, para la elaboración del proyecto de acta respectiva. 8. Ordenar el archivo en cuanto a cintas y transcripciones para darle mayor agilidad a la Comisión. 9. Organizar el Centro de Documentación de la Comisión sobre los temas que esta adopte como agenda en la respectiva legislatura. 10. Las demás que se le asignen acordes con la naturaleza de su cargo. <p>Parágrafo. Para desempeñar el cargo de Secretaria Ejecutiva de la Comisión Legal</p>
<p>de Lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional, se debe acreditar título de bachiller comercial o técnico profesional, manejo de programas informativos básicos, un (1) año de experiencia y que ya tenga vinculación laboral con el Congreso de la República y que pueda adicionar a su cargo las funciones aquí establecidas.</p> <p>Artículo 13. Vigencia. La presente vigencia rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>De los Honorables Congresistas.</p> <p>Honorables senadores</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>H.S. JOHN MILTON RODRÍGUEZ GONZÁLEZ Partido Colombia Justa Libres</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>H.S. EDUARDO EMILIO PACHECO CUELLER Partido Colombia Justa Libres</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>H.S. ESPERANZA ANDRADE SERRANO Partido Conservador Colombiano</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>SANTIAGO VALENCIA Senador de la República</p> </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>H.S. PALOMA SUSANA VALENCIA LASERNA Partido Centro Democrático</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>H.S. PAOLA ANDREA HOLGUÍN MORENO Partido Centro Democrático</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>H.S. MARÍA FERNANDA CABAL Partido Centro Democrático</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>H.S. JONATAN TAMAYO PÉREZ Partido ASI</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>H.S. Alejandro Corrales E Partido Centro Democrático Senador de la República</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Ángela Patricia Sánchez Leal Representante a la Cámara por Bogotá Cambio Radical</p> </div> </div>

 <p>H.R.C. ÁLVARO HERNÁN PRADA ARTUNDUAGA Partido Centro Democrático</p>  <p>H.R.C. EDWARD DAVID RODRÍGUEZ Partido Centro Democrático</p>  <p>H.R.C. JUAN DAVID VÉLEZ Partido Centro Democrático</p>  <p>CHRISTIAN GARCÉS Representante a la Cámara Centro Democrático</p>  <p>H.R.C. JOSE JAIME USCÁTEGUI Partido Centro Democrático</p>  <p>H.R.C. MARGARITA MARÍA RESTREPO A. Partido Centro Democrático</p>	 <p>H.R.C. ERWIN ARIAS BETANCUR Partido Cambio radical</p>  <p>H.R.C. GABRIEL JAIME VALLEJO Partido Centro Democrático</p>  <p>H.R.C. CHRISTIAN JOSÉ MORENO VILLAMIZAR Partido Social de Unidad Nacional</p>  <p>H.R.C CARLOS EDUARDO ACOSTA Partido Colombia Justa Libres</p>  <p>H.R.C JOSÉ LUIS PINEDO CAMPO Partido Cambio Radical</p>  <p>H.R.C. BUENAVENTURA LEÓN LEÓN Partido Conservador Colombiano</p>
---	--

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY N° ____ DE 2020 SENADO</p> <p style="text-align: center;">“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA Y HACEN ADICIONES A LA LEY 5° DE 1992, SE CREA LA COMISIÓN LEGAL DE LUCHA CONTRA EL NARCOTRÁFICO Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL, DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.</p> <p>1. Exposición de motivos</p> <p>Según el Informe Mundial sobre las Drogas 2019¹, de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (Unodc), la producción de cocaína alcanzó un nivel sin precedentes durante el proceso de transición en Colombia. Esta situación posicionó al país como el mayor productor de droga en el mundo; puesto que produjo aproximadamente el 70 % de la cocaína mundial.</p> <p>De acuerdo con el informe de la Unodc, en el año 2017 Colombia experimentó una expansión del 17 % de la superficie dedicada al cultivo de arbusto de coca y un aumento del 31 % de la producción de coca, lo cual obedeció principalmente al pronunciado aumento de las zonas productivas dedicadas al cultivo de arbusto de coca. Adicional a eso este documento también plantea que el Acuerdo de Paz firmado por el Gobierno de Colombia y las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) ha contribuido a reducir drásticamente la producción de cocaína en algunas zonas del centro del país, donde los campesinos de algunas zonas anteriormente controladas por las FARC han abandonado el cultivo. No obstante, en otras de las zonas anteriormente controladas por las FARC se fueron instalado grupos delictivos organizados que han retomado y ampliado el cultivo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siendo así, la siembra de coca y los nuevos “Grupos Delictivos Organizados” (GDO) y/o “Grupos Armados Organizados” (GAO), han ayudado a que la producción en el país siga en ascenso, a pesar de que se ha venido trabajando con los campesinos luego del Acuerdo de Paz. <p>Se debe mencionar que, el informe de Monitoreo de Territorios Afectados por Cultivos Ilicitos 2017 revela que las áreas netas con cultivos de coca en Colombia, calculada en 2016 a 2017, aumentó 17%, pasando de 146.000 hectáreas a 171.000</p> <p>¹ Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2019). Informe Mundial sobre las Drogas 2019. http://www.odc.gov.co/Portals/1/publicaciones/pdf/internacionales/WDR2019_B1_S.pdf</p>	<p>hectáreas. La región Pacífico es el área que tendría más hectáreas de cultivo ilícito. Mientras la Región Central el aumento más considerable en el país con 31%.</p> <p>Los departamentos de Antioquia, Putumayo, Norte de Santander y Cauca tendrían el 64% del incremento. Nariño, con 7% de incremento, sigue siendo el departamento más afectado por los cultivos de coca a pesar de que no se registró un mayor ascenso.</p> <p>Este informe no es más que una fotografía que revela una problemática mundial, en la cual Colombia ha tenido un papel protagónico, por lo que se hace necesario que el Congreso de la República cree una Comisión Legal, encargada en específico de tomar medidas legislativas y de control político permanentes para apoyar y reforzar la lucha de nuestro país con este fenómeno. Colombia necesita reducir el consumo de sustancias psicoactivas, acabar con la disponibilidad de drogas, desarticular organizaciones criminales, afectar las economías y rentas ilícitas, y crear condiciones para la transformación territorial y el tránsito a economías lícitas, tal y como se establece en la Política Integral para Enfrentar el Problema de las Drogas lícitas. Sin embargo, teniendo en cuenta el estado del panorama se hace imprescindible que el Congreso de la República pueda apoyar esta urgente medida</p> <p style="text-align: center;">2. La lucha contra el narcotráfico</p> <p>La Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito, en su informe² de monitoreo de territorios afectados por cultivos ilícitos con corte a julio 2020, reveló que el área sembrada con coca se redujo en un 9 %, pero la producción de clorhidrato de cocaína aumento en 1.5 % manteniendo su ascenso histórico y que la incautaciones de cocaína aumentaron de 413.383 kg en el 2018 a 433.036 kg en el 2019, con un incremento del 4,8 %.</p> <p>Asimismo, el informe reveló que la coca sigue siendo una amenaza para la conservación del patrimonio biológico y cultural de Colombia, como en parques nacionales, pues para la transformación de la hoja de coca en cocaína es necesaria la implementación de cadenas de suministro, infraestructuras de transformación y redes criminales que representan un impacto adicional al de los cultivos; dinámicas de ilegalidad en los territorios de interés para la conservación biológica y cultural que las altera sustancialmente. En resumen, preciso el informe, pese a que la cantidad de coca en estas zonas disminuyó en 2019, aún está presente en 14 parques nacionales naturales, 161 resguardos indígenas y 102 territorios de comunidades afrocolombianas, lo que significa que la producción potencial de cocaína se mantiene estable.</p> <p>² https://www.unodc.org/documents/crop-monitoring/Colombia/Colombia_Monitoreo_Cultivos_Illicitos_2019.pdf</p>
--	--

Tabla 3. Área sembrada con coca (ha) en Parques Nacionales Naturales, 2016-2019

Parque Nacional Natural	2016	2017	2018	2019
Alto Fraque Indí Wasi	20	37	44	41
Coltambo Bari	699	778	872	1.448
Costillera de los Picachos	0	5	0	0
El Tucuró	8	15	2	0
La Paya	701	474	484	729
Los Farallones de Cali	269	527	563	640
Munchique	325	538	626	684
Nusiré	1.738	1.118	1.375	1.066
Paramó	1.278	1.557	1.786	954
Plantas Medicinales Orto Ingi Ande	2	2	2	0
Puracé	0	0	0	0
Sancayacu	45	51	51	70
Serranía de Chiriquianá	18	12	17	21
Serranía de los Chirumioses	11	13	17	22
Serranía de los Tenguales	5	15	6	3
Sierra de la Mucrona	2.548	2.832	1.840	1.104
Sierra Nevada Santa Marta	12	5	4	2
Tijigua	278	326	155	8
Total	7.901	8.298	7.844	6.785

Fuente: PNIS JULIO 2020

Asimismo, llama la atención que la tendencia a la concentración de los cultivos, pese a los esfuerzos, se ha mantenido, lo que está generando enclaves productivos, es decir, los cultivos de coca en Colombia continúan registrando una fuerte tendencia a la concentración territorial, dado que el fenómeno se sigue concentrando en los mismos territorios: el 66,5 % de los cultivos de hoja de coca

se concentró en el 5 % de los territorios afectados históricamente con este cultivo, mientras que el 95 % restante apenas concentró el 33,5 % restante. Para 2018, esta relación era del 62 % y 38 %, respectivamente. Es decir, que hubo un aumento de casi 4 puntos porcentuales en un solo año.

La producción potencial de cocaína se mantiene estable

En 2019, el área de coca se mantuvo estable. Dicha estabilización es el reflejo de la disminución del área productiva en regiones como, Putumayo-Caquetá (-7 %) y Meta-Guaviare (-26 %), pero también del aumento en Catatumbo (21 %) y Orinoquía (3 %), únicas regiones en presentar aumento en los indicadores relacionados con la producción potencial de cocaína. Las regiones Pacífico (-2,5 %) y Central (-2 %) mantuvieron un área productiva relativamente estable frente a lo estimado para el 2018.

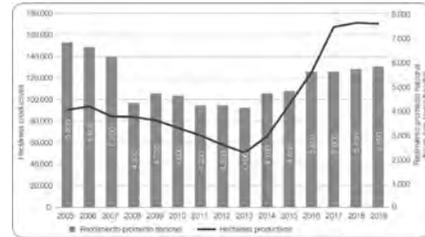


Figura 10. Área productiva y rendimiento promedio de hoja de coca fresca por hectárea, 2005-2019.

Fuente: PNIS JULIO 2020

Según PNIS 2020, La demanda de sustancias químicas para la producción ilícita de cocaína tuvo un incremento en las regiones Pacífico (35 %), Putumayo-Caquetá (28 %) y Catatumbo (21 %). Estas tres regiones tienen en común la ubicación geográfica en las zonas de frontera con Ecuador y Venezuela, relacionadas así:

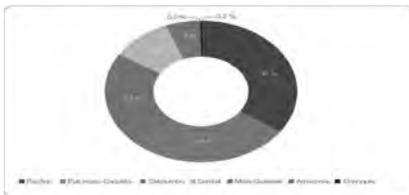


Figura 16. Contribución regional de la demanda de sustancias químicas

En síntesis, la lucha contra el narcotráfico no ha sido suficiente, por tal razón, es

Resumen de Resultados		
CENSO DE CULTIVOS DE COCA EN COLOMBIA, 2019		
	2019	Variación (%)
Área total con cultivos de coca (incluido el 81 % de desarrollo potencial o riesgo)	109.000 ha	-9
Región Pacífico	62.448 ha	-7
Región Catatumbo	33.079 ha	34
Región Putumayo - Caquetá	38.174 ha	-23
Región Central	26.650 ha	-24
Región Abia - Guaviare	7.305 ha	-37
Región Orinoquía	367 ha	38
Región Amalago	309 ha	-24
Región Sierra Nevada	14 ha	30
Rendimiento promedio de hoja de coca fresca	5,7 kg/ha	1,8
Rendimiento promedio de hoja de coca seca	227.402 kg	3,6
Producción potencial de cultivos de coca (6.100 kg/ha)	1.320 t/m	1,5
Producción potencial de cultivos de coca (6.100 kg/ha)	6928 t/m	1,5
Rendimiento promedio de cultivos de coca (kg/ha)	0,5 kg/ha	-3,1
Producción de cocaína	413.283 kg	-4,8
Extracción manual (forma de cultivo de coca)	3.587 kg	-2
Familias involucradas al Programa Nacional Integral de Sustancias de Cultivos de Coca (PNIS)	99.097	-
Extracción manual (forma de cultivo de coca)	31 (7317 ha)	-19

necesario establecer una política criminal que desarrolle y erradique el contexto entre los vínculos económicos y políticos que se entretienen alrededor, no solo con un actor criminal, sino también con las nuevas estructuras operantes que fundan su financiación en economías ilícitas relacionadas con el narcotráfico y permiten que el fenómeno siga operando en los territorios y se extienda a contextos transnacionales.

Por tal razón, la comisión legal de lucha contra el narcotráfico y la cooperación

internacional, contribuirá en la lucha contra el narcotráfico orientando su esfuerzo, no solo en la persecución y judicialización de las redes del tráfico de drogas, que terminan recayendo sobre las personas que desarrollan actividades de siembra y cosecha de insumos primarios para la elaboración de drogas como coca, marihuana y amapola, quienes en su mayoría constituyen el eslabón primario y más débil de la cadena de la narcoactividad, sino también en todos los eslabones de la cadena del narcotráfico creando criterios de distinción entre los tipos de participación e injerencia, el desarrollo de tratamientos penales diferenciados y cómo deben ser aplicados a los eslabones débiles de la cadena, como raspachines, finqueras, quimiqueras, cocineras y pasantes de droga, quienes desarrollan actividades de mayor riesgo, pero de menor incidencia en ella, impulsados por la marginalidad y pobreza de los territorios donde viven.

3. La Cooperación Internacional en la lucha contra el narcotráfico.

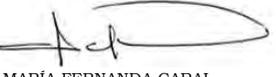
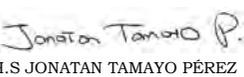
De conformidad con los tratados de Naciones Unidas que conforman el marco legal internacional del régimen del control mundial de drogas, a saber: La Convención Única sobre estupefacientes de 1961, enmendada por el Protocolo de 1972; el Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971; y la Convención Contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias psicotrópicas de 1988, a través de la comisión legal de lucha contra el narcotráfico, se buscará establecer estrategias de cooperación para evitar el tráfico de sustancias psicoactivas.

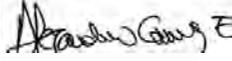
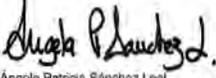
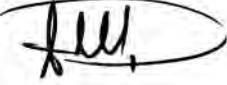
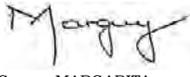
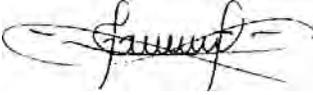
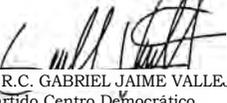
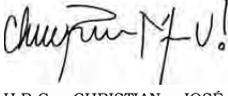
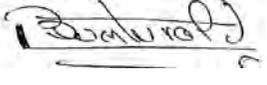
Asimismo, la cooperación internacional tendrá como revisor casos exitosos en otros países que se han ocupado de los pequeños cultivadores como Costa Rica y Tailandia, generando una verdadera reducción y atendiendo una problemática social.

4. Objeto

El presente ley tiene por objeto crear la Comisión Legal de Lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional, con el fin de articular las iniciativas legislativas y de control político a favor de la lucha contra el narcotráfico y fomentar estrategias de cooperación internacional sobre la materia al interior del Congreso, de acuerdo a las necesidades y realidades del país.

Asimismo, crear oportunidades y espacios en mercados internacionales para productos agrícolas alternativos que sustituyan cultivos de uso ilícito generando espacios comerciales, alianzas estratégicas, ventajas competitivas con relación a precios, optimizando tiempos de entrega y estableciendo mejores requisitos

<p>fitosanitarios, entre otros, para los productos agrícolas y el mejoramiento de la calidad de vida de nuestros campesinos.</p> <p>En el mismo sentido, el presente proyecto de ley busca impulsar una economía sostenible con enfoque territorial, para nuestros campesinos de forma estable y duradera, en zonas históricamente usadas para cultivos de uso ilícito.</p> <p>5. Antecedentes y Apuesta por una Comisión Legal</p> <p>Mediante la proposición Numero 27, se creó la Comisión Accidental de la Lucha contra el narcotráfico, designando a los Honorables Congresistas que se relacionan a continuación: John Milton Rodríguez González, Santiago Valencia González, Paloma Susana Valencia Laserna, Edgar Enrique Palacio Mizrahi, Eduardo Emilio Pacheco Cuello, Andres Felipe García Zuccardi, Juan Diego Gómez Jiménez, Horacio José Serpa Moncada, Juan Manuel Daza Iguarán, Juan David Vélez Trujillo, Ángela Patricia Sánchez Leal, Chistian José Moreno Villamizar, José Luis Pinedo Campo.</p> <p>Mediante Resolución N° 031 del 22 de agosto de 2019, la Mesa Directiva del Senado de la Republica, en ejercicio de facultades legales y reglamentarias y bajo los principios de eficiencia y eficacia de la función legislativa, en cumplimiento del artículo 66 de la Ley 5 de 1992, ordenó a la "Creación Accidental de la Lucha contra el narcotráfico."</p> <p>Por tal razón, resulta fundamental dar el paso a una figura de carácter legal al interior del Congreso de la República, con la cual los esfuerzos desarrollados y los venideros, sean potenciados y llevados de una manera más formal, en correspondencia con la expectativa nacional, encarnada en una ciudadanía, que sin importar edad, sexo, ideología, ni condición social, desde distintas regiones del país, mantiene una expectativa por avances importantes por parte de sus Instituciones al respecto.</p> <p>Es por esto, que los Senadores y Representantes firmantes, le apuestan a la búsqueda de la creación de una Comisión Legal, conformada por Congresistas, provenientes, tanto del Senado, como de la Cámara de Representantes, que, por afinidad con las temáticas, quieran hacer parte de la misma y quienes sesionarán conjuntamente y que lleven los proyectos de ley a los Comisiones Constitucionales correspondientes, según la temática de los mismos. Lo anterior, por medio de una adición a la Ley 5 de 1992, que en su Título II, Capítulo 1, reza:</p>	<p><i>"ARTÍCULO 34. COMISIONES. En cada una de las Cámaras se organizarán Comisiones Constitucionales Permanentes encargadas de dar primer debate a los proyectos de ley o de acto legislativo relacionados con los asuntos de su competencia, según lo determine la ley. Así mismo, funcionarán Comisiones legales, Comisiones especiales y Comisiones accidentales."</i></p> <p>En tal sentido, se busca que la Comisión Legal de Lucha contra el narcotráfico y cooperación internacional, desarrolle las siguientes funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generar espacios de retroalimentación y conocimiento sobre el contexto de la lucha contra el narcotráfico, así como las experiencias internas y externas que contribuyan al conocimiento de los integrantes y sus equipos sobre el tema. • Fomentar espacios de socialización, debate, articulación, sinergia, con instituciones, sociedad civil, medios de comunicación, sobre las problemáticas que afectan el flagelo del narcotráfico, así como posibles abordajes de las mismas. • Formular estrategias legislativas a favor de la vida y la integridad de los líderes sociales y miembros de diferentes comunidades, en zonas de producción de cultivos ilícitos. • Apoyar la creación de proyectos de ley, relacionados con la materia. • Promover la sintonía de las acciones del Estado con los tratados, convenios, protocolos y recomendaciones de organismos internacionales. • Articular los métodos de control político, conducentes a la sustitución de cultivos ilícitos y la cooperación internacional sobre la materia. • Promover la armonización de las diversas acciones del Estado, con la política internacional de lucha contra el narcotráfico. • Participar activamente en el fortalecimiento de las redes y agrupaciones internacionales de parlamentarios, por la cooperación internacional de lucha contra la criminalidad organizada en el fenómeno del narcotráfico. • Promover y celebrar audiencias públicas, foros, seminarios, simposios, encuentros, mesas de trabajo, conversatorios y demás estrategias de comunicación para desarrollar, informar y divulgar los temas relacionados
<p>con la lucha antidrogas ilícitas y la cooperación internacional.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Presentar informes anuales a las Plenarias de las Cámaras y a la sociedad civil al término de cada legislatura, sobre el desarrollo de su misión institucional. • Articular con la academia, las autoridades y la sociedad civil, hacer seguimiento de los niveles de cumplimiento de la legislación relacionada con la lucha contra el narcotráfico y la cooperación internacional. • Todas las demás determinadas por la ley. <p>6. CONCEPTO POSITIVO DEL MINISTERIO DE JUSTICIA Y DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL.</p> <p>Ministerio de Justicia Con radicado del 2 sept. 2020, el Grupo de Política Criminal – Dirección de Política Criminal y Penitenciaria del Ministerio de Justicia y del derecho, dio concepto positivo así: <i>"Los proponentes afirman que es importante elevar a la categoría de comisión legal, la comisión accidental de lucha contra el narcotráfico que es la que existe a la fecha, sustentando la necesidad y pertinencia de dicho tránsito, en la relevancia que el fenómeno del narcotráfico tiene en el país y que sustentan en seis párrafos a partir de los cuales está configurada la exposición de motivos del Proyecto. La Dirección de Política Criminal y Penitenciaria considera que esta sería una comisión de relevancia dentro de la estructura organizativa del Congreso, en atención a lo que el fenómeno del narcotráfico ha generado en el país."</i></p> <p>Asimismo, se tuvo en cuenta en el presente proyecto de ley las valiosas observaciones del Ministerio de Justicia.</p> <p>Ministerio de Defensa Nacional. Con radicado No. OFI 20-76926 MDN-DMSG-EC del 02 de octubre de 2020, se conceptuó: <i>"El proyecto es oportuno y permitiría contar con un dialogo amplio y especializado en relación con el problema mundial del narcotráfico"</i>. Finalmente, se tuvo en cuenta en el presente proyecto de ley las valiosas observaciones del Ministerio de Defensa.</p> <p>De los Honorables Congresistas.</p>	 <p>H.S. JOHN MILTON RODRÍGUEZ GONZÁLEZ Partido Colombia Justa Libres</p>  <p>H.S. EDUARDO EMILIO PACHECO CUELLO Partido Colombia Justa Libres</p>  <p>H.S. ESPERANZA ANDRADE SERRANO Partido Conservador Colombiano</p>  <p>SANTIAGO VALENCIA Senador de la República</p>  <p>H.S. PALOMA SUSANA VALENCIA LASERNA Partido Centro Democrático</p>  <p>H.S. PAOLA ANDREA HOLGUÍN MORENO Partido Centro Democrático</p>  <p>H.S. MARÍA FERNANDA CABAL Partido Centro Democrático</p>  <p>H.S. JONATAN TAMAYO PÉREZ Partido ASI</p>

 <p>H.S. Alejandro Corrales E Partido Centro Democrático Senador de la República</p>  <p>Ángela Patricia Sánchez Leal Representante a la Cámara por Bogotá Cambio Radical</p>  <p>H.R.C. ÁLVARO HERNÁN PRADA Partido Centro Democrático</p>  <p>H.R.C. EDWARD DAVID RODRÍGUEZ Partido Centro Democrático</p>  <p>H.R.C. JUAN DAVID VÉLEZ Partido Centro Democrático</p>  <p>CHRISTIAN GARCÉS Representante a la Cámara Centro Democrático</p>	 <p>H.R.C. JOSE JAIME USCÁTEGUI Partido Centro Democrático</p>  <p>H.R.C. MARGARITA MARÍA RESTREPO A. Partido Centro Democrático</p>  <p>H.R.C. ERWIN ARIAS BETANCUR Partido Cambio radical</p>  <p>H.R.C. GABRIEL JAIME VALLEJO Partido Centro Democrático</p>  <p>H.R.C. CHRISTIAN JOSÉ MORENO VILLAMIZAR Partido Social de Unidad Nacional</p>  <p>H.R.C. CARLOS EDUARDO ACOSTA Partido Colombia Justa Libres</p>  <p>H.R.C. JOSÉ LUIS PINEDO CAMPO Partido Cambio Radical</p>  <p>H.R.C. BUENAVENTURA LEÓN LEÓN Partido Conservador Colombiano</p>
---	--

PROYECTO DE LEY NÚMERO 463 DE 2020 CÁMARA
por medio de la cual se establece el SOAT Parcial.

<p align="center">PROYECTO DE LEY No. ____ DE 2020 CÁMARA</p> <p align="center">"Por medio de la cual se establece el SOAT PARCIAL"</p> <p align="center">El Congreso de la República de Colombia DECRETA:</p> <p>Artículo 1º: Modifíquese el numeral 2 del artículo 193 del Decreto 663 de 1993 quedará así:</p> <p><i>Artículo 193. Aspectos específicos relativos a la póliza.</i></p> <p>1. (...)</p> <p>2. <i>Vigencia de la póliza. La vigencia de la póliza de seguro de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito será anual, trimestral o mensual, incluidos los vehículos que circulen por las zonas fronterizas y para los vehículos importados que se desplacen del puerto a los concesionarios para su venta al público. En todo caso para ningún vehículo se podrá expedir esta póliza por un tiempo menor a un trimestre.</i></p> <p><i>Las autoridades de tránsito verificarán esta circunstancia.</i></p> <p><i>Parágrafo. En un plazo no mayor a seis meses, el Gobierno Nacional reglamentará en proporcionalidad las tarifas máximas que pueden cobrarse por el SOAT trimestral o mensual a los vehículos que transiten por el territorio nacional.</i></p> <p>Artículo 2: Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga expresamente el artículo 1 de la ley 1364 de 2009.</p>	<p align="center">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p align="center">I. OBJETO DEL PROYECTO</p> <p>El presente proyecto de ley "Por medio de la cual se establece el SOAT PARCIAL", es una iniciativa que pretende aliviar gastos innecesarios de las familias colombianas, permitiendo que se pague el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en fracciones de tiempo tales como mensual, trimestral o anual, garantizando que se pague solo por el tiempo en que se utilizan los vehículos automotores.</p> <p align="center">II. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL</p> <p>Según la sentencia T-003/20 de la Corte Constitucional explica uno de los fundamentos constitucionales del SOAT de la siguiente manera:</p> <p><i>"4.1. La seguridad social como derecho fundamental</i></p> <p><i>La lectura armónica de la Constitución Política permite afirmar que la seguridad social tiene una doble connotación, por un lado, según lo establece el inciso 1º del artículo 48 superior, constituye un "servicio público de carácter obligatorio", cuya dirección, coordinación y control está a cargo del Estado, actividades que se encuentran sujetas a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad. Por otro lado, el inciso 2º de la Carta "garantiza a todos los habitantes el derecho irrenunciable a la seguridad social". Este derecho ha sido reconocido por instrumentos internacionales como la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 (Art.22), la Declaración Americana de los Derechos de la Persona (Art.16) y el Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Art.9).</i></p> <p><i>La jurisprudencia constitucional ha manifestado que el derecho a la seguridad social "surge como un instrumento a través del cual se le garantiza a las personas el ejercicio de sus derechos subjetivos</i></p>
--	---

<p><i>fundamentales cuando se encuentran ante la materialización de algún evento o contingencia que mengüe su estado de salud, calidad de vida y capacidad económica, o que se constituya en un obstáculo para la normal consecución de sus medios mínimos de subsistencia a través del trabajo". Particularmente, ha señalado que esta garantía hace referencia a los medios de protección que brinda el Estado con la finalidad de salvaguardar a las personas y sus familias de las contingencias que afectan la capacidad de generar ingresos suficientes para vivir en condiciones dignas y enfrentar circunstancias como la enfermedad, la invalidez o la vejez.</i></p> <p><i>En este orden, la importancia de este derecho se desprende de su íntima relación con el principio de dignidad humana, puesto que permite a las personas asumir las situaciones difíciles que obstaculizan el desarrollo de actividades laborales y la recepción de los recursos que les permitan ejercer sus derechos subjetivos."</i></p> <p>Y a través de la sentencia T-164 de 2013, la Corte reiteró que:</p> <p><i>"[e]l derecho a la seguridad social demanda el diseño de una estructura básica que, en primer lugar, establezca las instituciones encargadas de la prestación del servicio y precise, además, los procedimientos bajo los cuales éste debe ocurrir. En segundo término, debe definir el sistema a tener en cuenta para asegurar la provisión de fondos que garanticen su buen funcionamiento. En este punto cobra especial importancia la labor del Estado, el cual, por medio de asignaciones de sus recursos fiscales, tiene la obligación constitucional de brindar las condiciones necesarias para asegurar el goce del derecho irrenunciable a la seguridad social".</i></p> <p><i>Al respecto, esta Corporación ha reiterado que le corresponde al Estado facilitar, promover y garantizar el goce y el ejercicio del derecho, al igual que impedir la interferencia en su disfrute, o abstenerse de realizar prácticas o actividades que restrinjan o denieguen el acceso en igualdad de condiciones. Por consiguiente, supone la obligación en cabeza del Estado de implementar sistemas y procedimientos acordes con las condiciones especiales de ciertos grupos en condiciones de vulnerabilidad o debilidad manifiesta, como lo son las personas en</i></p>	<p><i>condición de analfabetismo, los adultos mayores o en situación de discapacidad."</i></p> <p style="text-align: center;">III. FUNDAMENTO LEGAL</p> <ul style="list-style-type: none"> - LEY 33 DE 1986: Establece que el seguro por daños a las personas causados en accidentes de tránsito será obligatorio y el perjudicado tendrá acción directa contra el asegurador. - DECRETO 2544 DE 1987: Reglamenta el Seguro Obligatorio - DECRETO 663 DE 1993 Estatuto orgánico Del Sistema Financiero <p>Este decreto en su parte sexta "Condiciones del ejercicio de la actividad capitalizadora y de las operaciones de las compañías de seguros, reaseguros y sus intermediarios" Capítulo IV "Régimen del seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito" regula diversos aspectos entre ellos el Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidente de Tránsito (SOAT). En el artículo 192, se establece sobre el SOAT: la obligatoriedad, la función social del seguro, la definición de automotores y Normatividad aplicable al seguro obligatorio de accidentes de tránsito. El Artículo 193 se refiere a los aspectos relativos de la póliza, como las coberturas y cuantías, la vigencia de la póliza, la subordinación de la entrega de la póliza al pago de la prima, la improcedencia de la duplicidad de amparos y las facultades de la Superintendencia Bancaria en relación con los términos de la póliza.</p> <ul style="list-style-type: none"> - LEY 1364 DE 2009: <p>Esta ley establece que, en relación con el término de la vigencia de la póliza, en casos específicos y excepcionales se pueda acceder a una póliza por un término no inferior a tres meses. También modifica el artículo 196 en el sentido de ordenar a las aseguradoras la expedición de seguros de corto plazo que cubran el lapso durante el cual un vehículo permanezca en el país. También deberán expedir seguros de</p>
<p>corto plazo para los vehículos importados que se desplacen del puerto a los concesionarios para su venta al público. Dispondrán lo pertinente para que en las zonas fronterizas y puertos se cuente con las facilidades operativas indispensables para una adecuada y oportuna expedición del seguro.</p> <p style="text-align: center;">IV. CONSIDERACIONES DEL AUTOR</p> <p>4.1 GENERALIDADES DEL SOAT</p> <p>Este seguro es diferente de muchos otros por varias razones, entre ellas: cubre a quien conduce el vehículo asegurado, a los ocupantes de dicho vehículo y lo que lo hace muy importante es que cubre a los peatones que pudieran verse afectados por un accidente de tránsito, en atención a su esencia netamente social. No tiene límite de personas afectadas en un accidente de tránsito, no es necesario el pronunciamiento de ninguna autoridad para atender a las víctimas y el pago de las indemnizaciones no requieren investigación previa sobre la responsabilidad del accidente.</p> <p>El SOAT es un seguro obligatorio establecido por Ley con un fin netamente social. Su objetivo es asegurar la atención (transporte, atención e incapacidad médica), de manera inmediata e incondicional, de las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales o incluso la muerte.</p> <p>4.2 LA CUARENTENA Y EL USO DE LOS VEHICULOS</p> <p>Desde finales del año 2019, en el mundo se empezó a hablar de la presencia de un virus que puede ser mortal y altamente contagioso. Se empezaron a conocer casos que demostraban su rápida propagación. Para el 7 de enero de 2020 la Organización Mundial de la Salud, confirmó la existencia del nuevo coronavirus - COVID-19 y declaró este brote como emergencia de salud pública de importancia internacional. El 6 de marzo de 2020 en Colombia el Ministerio de Salud y de la Protección Social dio a conocer el primer caso de brote de enfermedad por coronavirus - COVID-19 en el territorio nacional. Pocos días después el 9 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud, solicitó a los países la adopción de medidas prematuras con el objetivo de detener la transmisión y prevenir la propagación del virus. En vista del</p>	<p>aumento desproporcionado de contagios nuevamente el 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud - OMS declaró el actual brote de enfermedad por coronavirus - COVID-19 como una pandemia, esencialmente por la velocidad de su propagación y la escala de transmisión, toda vez que al 11 de marzo de 2020 a la OMS se habían notificado cerca de 125.000 casos de contagio en 118 países y que a lo largo de esas últimas dos semanas el número de casos notificados fuera de la República Popular China se había multiplicado en 13 veces, mientras que el número de países afectados se había triplicado, por lo que instó a los países a tomar acciones urgentes y decididas para la identificación, confinación, aislamiento y monitoreo de los posibles casos y tratamiento de los casos confirmados.</p> <p>Ante esta realidad abrumadora, el Ministerio de Salud y Protección Social emitió la resolución 385 del 12 de marzo de 2020 y declaró el estado de emergencia sanitaria por causa del nuevo coronavirus COVID-19 en todo el territorio nacional hasta el 30 de mayo de 2020. Por la incertidumbre sobre el comportamiento del virus, el Presidente de la República, declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional mediante el decreto 417 de 2020.</p> <p>Dentro de las medidas tomadas por el Gobierno Nacional, la más impactante fue el "Aislamiento Preventivo Obligatorio en Colombia" o cuarentena que fue decretada el pasado 25 de marzo de 2020 y en la que el menor número de personas posible debía estar en la calle, para así reducir las posibilidades de contagio. Solo podían salir personas que desarrollaban actividades básicas y necesarias para la sociedad. Esta situación desencadenó un freno en la movilidad de más del 90% de los ciudadanos del país, desde ese día miles de automotores de diversas clases, se quedaron parqueados o guardados.</p> <p>En este escenario se desencadenó un freno en la movilidad de más del 90% de los ciudadanos del país y desde ese día miles de vehículos (servicio público, servicio particular, carga, motocicletas) dejaron de usarse, sin embargo, los costos (impuestos, seguros) no se modificaron ni redujeron.</p> <p>Claramente, al dejar de usar los vehículos automotores se reducen factores de manera directa como la contaminación ambiental, la contaminación auditiva y obviamente el riesgo de sufrir accidentes de tránsito con las evidentes consecuencias tanto económicas como en lesiones o pérdida de vidas humanas.</p>

<p>4.3 DESEMPLEO Y USO DE VEHICULO (PARTICULAR, COMERCIAL O INDUSTRIAL)</p> <p>Desde marzo a septiembre de 2020, la tasa de desempleo se ha duplicado pues paso de 10.7 en el 2019 a 20.2 en este año, esto debido al impacto de la cuarentena principalmente. Esta situación, afecta directamente la economía de los hogares que al ver reducidos sus ingresos, se ven obligados a reducir sus gastos y dentro de los gastos de un hogar (incluso de industrias o negocios) se encuentran los vehículos. El desempleo, la reducción del comercio y por supuesto la quiebra de grandes compañías afecta el uso de muchos vehículos.</p> <p>4.4 OTRAS RAZONES QUE REDUCEN EL USO DE LOS VEHICULOS</p> <p>No solo el aislamiento obligatorio ha impactado efectivamente el uso de los vehículos automotores. La creciente conciencia ambiental, en aras de reducir la contaminación que se genera diariamente con el uso de vehículos de combustión a gasolina o diésel, ha hecho que muchos ciudadanos abandonen el uso de estos vehículos y se trasladen a mecanismos de transporte mucho más amigables con el medio ambiente como los vehículos eléctricos y obviamente las bicicletas. A pesar de esta situación, el Gobierno Nacional no ha contemplado la posibilidad de reducir el pago de impuestos ni la póliza del SOAT.</p> <p>En épocas normales (sin cuarentena) muchas familias solo usan su vehículo particular para salidas eventuales los fines de semana, o en vacaciones. Otros ciudadanos guardan su vehículo para poderlo vender y procurar un mejor precio, o cuando un vehículo debe repararse o pintarse puede durar mucho tiempo parqueado en el taller.</p> <p>Muchos otros ciudadanos prefieren otro medio de transporte que su vehículo porque la ciudad no cuenta con los parqueaderos suficientes o porque el costo de estos puede ser alto.</p> <p>De otra parte, los altos índices de hurtos a vehículos han reducido su uso y las congestiones vehiculares también impactan en la decisión de dejar de usar el vehículo y usar otros medios de transporte. Día a día, el uso de cierta clase de vehículos (particular, industrial o comercial) por diversas circunstancias se está viendo disminuido y esta realidad debería verse</p>	<p>reflejada en la posibilidad de comprar el seguro obligatorio de accidentes por las fracciones de tiempo en las que se va a usar el vehículo (mínimo 1 mes).</p> <p>4.5 A MENOS USO DE VEHICULO MENOS ACCIDENTALIDAD</p> <p>Las cifras solo confirman lo evidente en el periodo comprendido entre el 20 de marzo y el 26 de agosto de 2020 (en la ciudad de Bogotá) solo hubo 120 fallecidos por accidentes de tránsito, el promedio de esa misma época se estableció en 247 fallecidos esto quiere decir que en esta época se redujeron los accidentes en cerca del 51%.</p> <p>En la industria estiman que la accidentalidad ha disminuido en 35% este año, ante el menor uso de los vehículos. Esto, por supuesto, implica el menor pago de indemnizaciones.</p> <p>Según estadísticas de Fasesolda, el año pasado las aseguradoras facturaron \$3,6 billones por primas de seguros voluntarios de vehículos y pagaron \$2,1 billones en siniestros. En Soat, las primas fueron de \$2,8 billones y los siniestros sumaron \$1,6 billones. Por este motivo, al tener que responder por menos accidentes, a las aseguradoras les estaría quedando un mayor porcentaje a favor.</p> <p>Así las cosas, y con la certeza de que al usar en menor medida los vehículos automotores se reduce el riesgo que se asegura con la póliza del SOAT, es pertinente esta propuesta que no establece reducir el valor de la mencionada póliza, pero permite que el ciudadano pueda comprar el seguro obligatorio de accidentes de tránsito por fracciones de tiempo como anual, trimestral o mensual según el uso que pretenda darle a los vehículos.</p> <p>Vale recalcar que la razón de ser del SOAT es cubrir los costos médicos o funerarios causados en los accidentes de tránsito, por el contrario, las pólizas de seguros voluntarios (todo riesgo) habría que tener otra consideración, dado que no solo cubren el tema médico y las reparaciones de los vehículos, sino también la responsabilidad civil del asegurado.</p>
<p>En este caso, persisten los riesgos incluso en carros que no se están moviendo. Evidentemente, aunque estén libres de accidentes de tránsito, pueden afectar la póliza todo riesgo en cualquier momento (incendio, terremoto, inundación), por esta razón esta clase de póliza no está contemplada dentro del objeto del proyecto.</p> <p>4.6 VIABILIDAD DEL SOAT POR FRACCIONES DE TIEMPO</p> <p>De otra parte, y analizando los antecedentes de la ley 1364 de 2009 se evidencia que los automóviles antiguos y clásicos no son usados a diario y que por esta razón es injustificado, excesivo e innecesario hacer el cobro de la póliza del SOAT por la totalidad de una anualidad.</p> <p>Bajo esta misma premisa cabe cualquier vehículo automotor que por diferentes razones no es usado ni a diario, ni con frecuencia y se considera el pago de la totalidad de la anualidad de la póliza de seguro como injustificada porque la razón de ser del seguro es otorgar cobertura en caso de muerte y lesiones corporales que sean consecuencia directa de accidentes de tránsito en los cuales intervenga el vehículo asegurado. También se puede decir que es un cobro excesivo porque un vehículo que esta parqueado por un determinado periodo de tiempo no debería asumir el costo de un riesgo que evidentemente no está corriendo y es innecesario porque en ese escenario el SOAT no estaría cumpliendo el objetivo para el cual fue creado que es garantizar la atención a las víctimas de un accidente de tránsito, que claramente no va a suceder por el mismo hecho de estar estacionado.</p> <p>Así las cosas, todos los vehículos deberían tener un trato diferencial relacionado directamente al uso que efectivamente se les dé y en todo caso exigir que cuando se dispongan a circular adquieran la cobertura del SOAT, para el periodo de tiempo que se vaya a utilizar el vehículo (anual, trimestral o mensual).</p> <p>4.7 BENEFICIOS DE LA IMPLEMENTACION DEL SOAT PARCIAL</p> <p>4.7.1 DISMINUCION DE LA EVASION EN EL SOAT</p>	<p>Otra particularidad de este proyecto es que impactaría de manera directa la evasión del pago del SOAT, pues la mayoría de las personas que usan con poca frecuencia sus vehículos automotores lamentan el pago de un seguro que solo se usara efectivamente pocos días, al considerarlo un pago injusto puede salir unos pocos días sin la cobertura del seguro obligatorio. En este caso se prefiere correr el riesgo sin la cobertura por unos pocos días que hacer el pago de la póliza por un año. En el evento de que el presente proyecto sea ley de la República las personas podrán acceder a una cobertura del SOAT, por el tiempo que en realidad va a usar su vehículo.</p> <p>Pensar en un lapso menor de tiempo para la vigencia de la póliza del SOAT, no es un tema nuevo desde el año 1999, se adelantó el proyecto de ley que termino con la firma de la ley 1364 de 2000, que en síntesis establece que, en virtud del poco tiempo de uso de los vehículos antiguos y clásicos, exista la posibilidad de adquirir este seguro obligatorio por el termino de tres meses. Como se ha expuesto ampliamente en la actualidad por diversas razones como la inesperada pandemia, el decrecimiento del empleo, la falta de recursos, el cuidado del medio ambiente, la falta de parqueaderos públicos, las políticas que están desestimulando el uso de los vehículos, el alto congestionamiento vehicular en las ciudades y tantas otras nos permite presentar esta propuesta para que se pague el Seguro Obligatorio SOAT, solo en los casos en los que verdaderamente se va a correr el riesgo y esto es cuando efectivamente el automotor se encuentra transitando por las vías de las ciudades o del país.</p> <p>4.7.2 INCENTIVO AL NO USO DE VEHICULOS AUTOMOTORES</p> <p>Existiendo la posibilidad de adquirir la póliza del Seguro Obligatorio SOAT, pro fracciones de tiempo muchas personas decidirían usar los vehículos solo si es estrictamente necesario. Podrían, por ejemplo, adquirir el seguro obligatorio solo para la época de vacaciones y el resto del año decidir desplazarse dentro de la ciudad con los medios alternativos de transporte, que cada vez son más aceptados por la ciudadanía.</p> <p>Este es un gran beneficio pues, de manera directa se reducen los accidentes de tránsito por existir menos vehículos circulando y paralelamente se mejora</p>

la calidad del aire y se reducen las consecuentes enfermedades asociadas a la contaminación.

4.7.3 MEJOR CALIDAD DEL AIRE

Las ciudades que cuentan con gran concentración de población sufren de una mala calidad del aire, debido principalmente a la emisión de gases producto de los vehículos automotores. Casos como la ciudad de Medellín y Bogotá son ejemplo de la mala calidad del aire y por supuesto las consecuencias de este no se hacen esperar.

Gracias a la reducción de vehículos transitando en el mes de abril de 2020, según la Secretaría de Ambiente de Bogotá, la concentración de material particulado cayó hasta en un 80 %.

Lo mismo sucedió en todo el mundo, según El IQAir, (compañía dedicada a medir la calidad del aire) publicó un documento¹ que confirmo que gracias a las medidas implementadas a nivel mundial en aras de frenar la aceleración del contagio del COVID-19, la calidad del aire en el mundo mejoró.

En Colombia, según la Secretaría de Salud *“los niveles de morbilidad por infecciones respiratorias agudas en menores de cinco años se redujeron de manera considerable. La tasa fue de 10,5 entre enero y marzo de 2019; en ese mismo periodo en 2020, fue de 2,1 con apenas unos días de cuarentena y siguió bajando en las siguientes semanas.”*

V CONFLICTO DE INTERESES E IMPEDIMENTOS

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

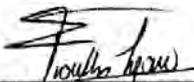
¹ Disponible en: https://www2.iqair.com/sites/default/files/documents/REPORT-COVID-19-Impact-on-Air-Quality-in-10-Major-Cities_V5.pdf?_ga=2.243813445.1303574224.1587559320-489020689.1587559320

VI. INICIATIVAS LEGISLATIVAS ANTERIORES

Al interior del Honorable Congreso de la República se ha discutido en varias oportunidades diferentes proyectos de ley, como son:

- Proyecto de Ley 297 de 2018 Cámara “Por medio de la cual se modifica el artículo 1 de la Ley 1364 de 2000. [Vigencia del Soat]”. Presentado por el Honorable Representante Luis Emilio Tovar. Este proyecto fue archivado el 21 de mayo de 2019 en debate.

Cordialmente,



FRANKLIN LOZANO DE LA OSSA
Representante a la Cámara
Departamento de Magdalena

PROYECTO DE LEY NÚMERO 464 DE 2020 CÁMARA

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

PROYECTO DE LEY N°

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

El Congreso de la República

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

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

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

Armador. Persona natural o jurídica que, siendo o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y explota a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.

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

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

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

Fletamento a casco desnudo. Es el contrato de arrendamiento válido y debidamente registrado de una nave, por tiempo determinado, en virtud del cual el fletador tiene la posesión y el control, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el periodo de vigencia del contrato.

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

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

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

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

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

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

Artículo 2°. Prohibiciones a las naves y artefactos navales de bandera colombiana. Ninguna nave o artefacto naval podrá cargar o descargar materiales nucleares o radiactivos en aguas jurisdiccionales o puertos colombianos, sin la debida autorización del Ministerio de Minas y Energía y del Ministerio de Defensa Nacional, sin perjuicio de las demás autorizaciones que requiera.

TÍTULO II

DEL REGISTRO ÚNICO COLOMBIANO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

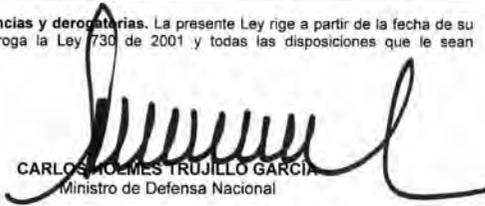
Artículo 3°. Ámbito de aplicación. La presente ley será aplicable a las personas naturales y jurídicas que, en su calidad de propietarios y/o armadores, registren naves y artefactos navales bajo la bandera colombiana. Las disposiciones de la presente ley no son aplicables a los buques de guerra.

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

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

<p>a) Copia del documento de compra de la nave o artefacto naval.</p> <p>b) Certificado de cancelación del registro anterior, si no ha sido aportado antes.</p> <p>c) Seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare el riesgo de contaminación súbita a favor de terceros afectados, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima-Ministerio de Defensa Nacional, según la clase, el porte y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval. El mencionado seguro podrá ser contratado con compañías aseguradoras colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P & I que ofrezcan dichas coberturas.</p> <p>d) Si se trata de persona jurídica, su certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio social, cuya fecha de expedición no sea superior a tres (3) meses.</p> <p>e) Certificados de navegabilidad y seguridad expedidos en nombre de la República de Colombia por la Dirección General Marítima o por una organización reconocida por ésta.</p> <p>f) La documentación técnica que determine la reglamentación de la Dirección General Marítima, según la clasificación del registro establecida en la presente Ley.</p> <p>Parágrafo: El requisito del literal c) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que desarrollen actividades no comerciales.</p> <p>Artículo 19°. Término para la expedición de la matrícula definitiva. Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima expedirá, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, la matrícula definitiva.</p> <p>Artículo 20°. Nombramiento de inspectores para para la expedición de la Matrícula Provisional o Definitiva de naves y artefactos navales. El trámite para la expedición de la Matrícula Provisional o Definitiva no requerirá el nombramiento de un inspector por parte de la Autoridad Marítima, si la nave y/o artefacto naval está debidamente certificado por una organización reconocida con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo III</p> <p style="text-align: center;">CAMBIO DE DOMINIO Y CANCELACIÓN DE REGISTRO</p> <p>Artículo 21°. Cambio de dominio de naves y artefactos navales. El cambio de dominio de naves y artefactos navales inscritos en el registro único colombiano, no requerirá</p>	<p>cancelación de matrícula. Para el efecto el nuevo propietario allegará, de manera presencial o electrónica, el documento de compraventa y solicitará el cambio del certificado para que la nave o artefacto naval quede a su nombre, sin modificar el número de inscripción.</p> <p>Igual procedimiento se aplicará para el cambio de nombre, cambio de puerto de registro, cambio de motores y modificaciones que alteren sus características.</p> <p>Parágrafo. - La Dirección General Marítima organizará el registro único colombiano de naves y artefactos navales, con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el presente artículo.</p> <p>Artículo 22°. - Cancelación del registro y matrícula de las naves y artefactos navales. El registro y matrícula de una nave o artefacto naval será cancelada por la Dirección General Marítima directamente, previo procedimiento administrativo; o a solicitud del propietario y/o armador, acompañando el certificado del Registro Colombiano que acredite que no existen gravámenes que afecten a la nave o artefacto naval, en los siguientes casos:</p> <p>a) Cuando adquiera bandera en otro país, previa cancelación del registro; o por enarbolar bandera de otro estado de registro, en el evento de tener ya matrícula provisional como lo dispone la presente ley.</p> <p>b) Cuando así lo solicite el propietario, por causa justificada o lo ordene autoridad competente, por causas legales;</p> <p>c) Cuando ocurra su pérdida, debidamente comprobada;</p> <p>d) Al efectuarse el desguace voluntario de la nave, aunque se construya con los mismos materiales;</p> <p>e) Por sentencia judicial que así lo ordene dictada en el país o en el extranjero, si esta fuere reconocida legalmente en Colombia.</p> <p>f) Por acto administrativo que así lo ordene, emitido por autoridad competente como resultado a la infracción de las leyes ambientales y de pesca.</p> <p>Cumplidos los requisitos exigidos en cada caso, la Dirección General Marítima, dentro de un plazo de setenta y dos (72) horas hábiles siguientes, otorgará la cancelación de registro y matrícula colombiana.</p>
<p style="text-align: center;">Capítulo IV</p> <p style="text-align: center;">OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>Artículo 23°. Operación de naves y artefactos navales. La operación de las naves y artefactos navales con matrícula provisional o definitiva se limitará al servicio que puedan prestar de acuerdo a sus condiciones técnicas y de seguridad, así como a los requerimientos legales o reglamentarios que se exijan para la actividad que pretendan desarrollar.</p> <p>Artículo 24°. Certificados estatutarios y/o de seguridad. Los certificados estatutarios y/o seguridad hacen parte de los documentos exigidos a las naves y artefactos navales y deben ser presentados cuando la Dirección General Marítima y otra autoridad competente los solicite.</p> <p>El vencimiento de los certificados implica para la nave o artefacto naval la imposibilidad de navegar y de prestar los servicios a los cuales está destinado. La Capitanía de Puerto no expedirá zarpe sin la presentación de los certificados vigentes.</p> <p>Parágrafo. Las naves y artefactos navales a los que hace referencia la presente ley, serán inspeccionados y certificados por la Dirección General Marítima o por una organización reconocida debidamente delegada para ello por la Autoridad Marítima Nacional.</p> <p>Artículo 25°. Condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad previstas en la legislación nacional y en los convenios internacionales ratificados por Colombia, según corresponda al ámbito de su operación.</p> <p>Artículo 26°. Determinación de condiciones de seguridad de naves y artefactos navales. Las condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales a que se refiere este capítulo, serán determinadas por la Dirección General Marítima de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y la navegación que efectúen, atendiendo lo establecido en las normas nacionales e internacionales que rigen la materia.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO IV</p> <p style="text-align: center;">GARANTÍAS MARÍTIMAS E HIPOTECA NAVAL</p> <p>Artículo 27°. Hipoteca Naval. Podrán hipotecarse todas las naves y artefactos navales de bandera colombiana, las cuales se entenderán para todos los efectos como garantías reales.</p>	<p>Artículo 28°. Garantías Marítimas. Las garantías marítimas de las naves y artefactos navales con arqueo bruto superior a 500 toneladas a los cuales se refiere la presente ley, se registrarán por la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques o por las normas que la modifiquen o reemplacen.</p> <p>Las garantías marítimas de las demás naves y artefactos navales se registrarán por el Código de Comercio. En caso de no existir norma aplicable, las garantías marítimas se registrarán por las normas internacionales que rijan la materia.</p> <p>Artículo 29°. Registro de Hipotecas y gravámenes sobre naves y artefactos navales. En el registro colombiano se especificará, como mínimo, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o el gravamen, o el hecho de que haya sido constituida para garantizar obligaciones al portador, el importe máximo garantizado o si ese importe se especificare en el documento de constitución de la hipoteca o del gravamen, y la fecha y otras circunstancias que determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO V</p> <p style="text-align: center;">DE LOS TRIBUTOS Y TASAS</p> <p>Artículo 30°. Adiciónese el parágrafo 8° al artículo 240 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 8°. Las rentas provenientes del servicio de transporte marítimo internacional, que realicen naves o artefactos navales inscritos en el registro colombiano, estarán gravadas a la tarifa del impuesto sobre la renta del 2%</p> <p>Artículo 31°. Adiciónense el parágrafo 6° al artículo 114-1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p>"Parágrafo 6. Los contribuyentes personas jurídicas del impuesto sobre la renta y complementarios, que liquiden la tarifa prevista en el parágrafo 8 del artículo 240 del Estatuto Tributario no aplicarán lo establecido en el presente artículo. Por lo tanto, dichos contribuyentes estarán obligados a efectuar los respectivos aportes en los términos que dispone la ley "</p> <p>Artículo 32°. Adiciónese el numeral 12 del artículo 2 de la Ley 1115 de 2006, el cual quedará así:</p> <p>"12. Registro en Colombia de una nave o artefacto naval destinado al tráfico internacional marítimo. Expedición y cancelación de matrícula de naves."</p>

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


CARLOS HOLMES TRUJILLO GARCÍA
Ministro de Defensa Nacional


ALFREDO RAFAEL DELUQUE ZULETA
Representante a la Cámara

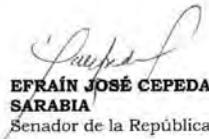

MARÍA CRISTINA SOTO DE GÓMEZ
Representante a la Cámara


LUIS EDUARDO DÍAZ GRANADOS
Senador de la República

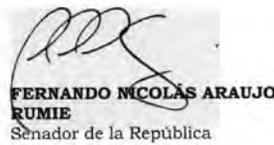

JOSÉ LUIS PINEDO CAMPO
Representante a la Cámara


HÉCTOR JAVIER VERGARA SIERRA
Representante a la Cámara


CARLOS MANUEL MEISEL VERGARA
Senador de la República

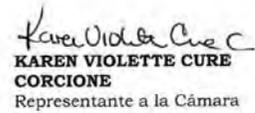

EFRAÍN JOSÉ CEPEDA SÁBALA
Senador de la República


MAURICIO GÓMEZ AMÍN
Senador de la República


FERNANDO NICOLÁS ARAUJO RUMIE
Senador de la República


NADYA GEORGETTE BLEL SCAFF
Senadora de la República

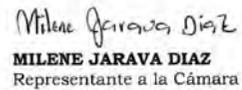

YAMIL HERNANDO ARANA PADAUI
Representante a la Cámara


KAREN VIOLETTE CURE CORCIONE
Representante a la Cámara


JOSÉ GABRIEL AMAR SEPULVEDA
Representante a la Cámara

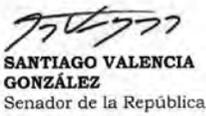

NORA MARÍA GARCÍA BURGOS
Senadora de la República


ERASMO ELÍAS ZULETA BECHARA
Representante a la Cámara

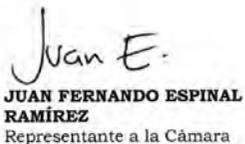

MILENE JARAVA DIAZ
Representante a la Cámara

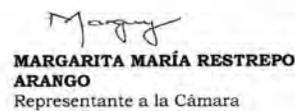

MARÍA DEL ROSARIO GUERRA
Senadora de la República


ANA MARÍA CASTAÑEDA
Senadora de la República

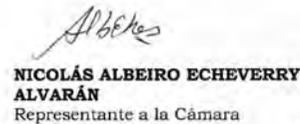

SANTIAGO VALENCIA GONZÁLEZ
Senador de la República


CÉSAR EUGENIO MARTÍNEZ RESTREPO
Representante a la Cámara


JUAN FERNANDO ESPINAL RAMÍREZ
Representante a la Cámara

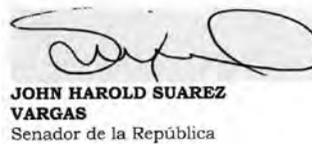

MARGARITA MARÍA RESTREPO ARANGO
Representante a la Cámara


JUAN DIEGO GÓMEZ
Senador de la República


NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN
Representante a la Cámara


GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ
Representante a la Cámara

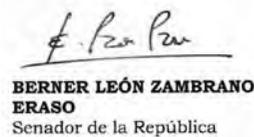

MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
Representante a la Cámara


JOHN HAROLD SUAREZ VARGAS
Senador de la República

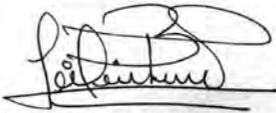
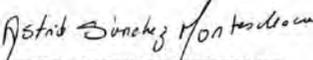
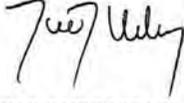

JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República


JOSÉ GUSTAVO PADILLA OROZCO
Representante a la Cámara


ELBERT DÍAZ LOZANO
Representante a la Cámara


BERNER LEÓN ZAMBRANO ERASO
Senador de la República


MYRIAM ALICIA PAREDES AGUIRRE
Senadora de la República

<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>DIELA LILIANA BENAVIDES SOLARTE Representante a la Cámara</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>FELIPE ANDRÉS MUÑOZ DELGADO Representante a la Cámara</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>ASTRID SANCHEZ MONTES DE OCA Representante a la Cámara</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>JUAN DAVID VELEZ TRUJILLO Representante a la Cámara</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>HONORIO HENRÍQUEZ PINEDO Senador de la República</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>NILTON CORDOBA MANYOMA Representante a la Cámara</p> </div> </div>	<p>EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL RÉGIMEN PARA EL ABANDERAMIENTO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES EN COLOMBIA Y SE DISPONEN INCENTIVOS PARA ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR MARÍTIMO"</p> <p>Honorables Senadores y Representantes:</p> <p>En nombre del Gobierno Nacional y en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 150, numeral 1; y 154 de la Constitución Política de Colombia, presentamos a consideración del Honorable Congreso de la República el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se establece el régimen para el abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo"</p> <p>1. Consideraciones Previas</p> <p>La nacionalidad de un buque es fundamental para que pueda navegar y desarrollar las labores para las cuales fue diseñado y construido, para obtenerla debe registrarse en un estado que impondrá sus propios requisitos para otorgarla. Mediante este acto jurídico se crea un vínculo que obliga a la nave, al armador y a su tripulación a someterse a la legislación nacional, y al Estado a prestar la debida protección.</p> <p>Las tripulaciones y el buque, son el alma del transporte marítimo, modo crucial de actividades comerciales en la economía globalizada de mercado. Sin embargo en Colombia no se ha abierto el horizonte fundamental de influencia de este renglón económico y su preponderante papel para la prosperidad, al ser fuente de oportunidades de empleo, renglón de apalancamiento de economías de escala y peñaño fundamental en la cadena logística de producción.</p> <p>La marina mercante se erige como una pieza esencial del comercio internacional, transportando mercancías y pasajeros por todo el mundo, sin la cual gran parte del negocio de importación y exportación nacional e internacional se detendría. Esta particular industria requiere aptitudes y habilidad en aspectos tanto financieros como logísticos para su correcta administración y operatividad, y engloba un amplio espectro de soluciones tecnológicas, desde las infraestructuras básicas de puertos, terminales, materiales y energía, hasta los sistemas, equipos y procedimientos más avanzados y sofisticados de comunicaciones.</p>
<p>El Poder Marítimo de un País, se evidencia en el crecimiento económico y social, a través del desarrollo de sus actividades marítimas, y principalmente con la existencia de su Marina Mercante, la cual es la suma de los buques y embarcaciones registradas, que, enarbolando la bandera del Estado, en este caso Colombia hacen presencia local y en los océanos y mares del mundo.</p> <p>Las estadísticas disponibles de la DIAN (2016) representan el total de importaciones y exportaciones realizadas por los diferentes modos de transporte, se concluye que el 97.6 % de la carga de Colombia es importada por vía marítima; mientras que el 98.8% de la carga de Colombia es exportada por vía marítima.</p> <p>Este tráfico internacional (exportaciones e importaciones) es realizado por buques extranjeros, dejando nuestro país de percibir estos ingresos, razón por la cual, promover el abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia, fortalecería el transporte marítimo como engranaje del comercio internacional y el aprovisionamiento a través de la pesca artesanal e industrial, así como al cabotaje como medio indispensable de comunicación en zonas estratégicas para el País.</p> <p>La Dirección General Marítima, la Armada Nacional y el Ministerio de Defensa Nacional han venido liderando en el último año, con el apoyo de la Vicepresidencia de la República y la Comisión Colombiana del Océano, la construcción de una iniciativa legislativa que actualice este marco legal y plantee soluciones a los problemas administrativos que actualmente se presentan.</p> <p>El resultado de este trabajo, ha contado con amplia difusión y participación del gremio interesado, tcomo la Asociación de Armadores Colombianos – ARMCOL-, la Asociación Náutica Colombiana –ASONAUTICA-, el Colegio de Egresados de la Marina Mercante, la Liga Marítima Colombiana, la Asociación Colombiana de Ingenieros Navales y Profesionales Afines –ACINPA-, la Fundación ENTREMARES, y empresarios del transporte de cabotaje del Pacífico.</p> <p>La propuesta que se ha puesto a consideración, recoge algunos aspectos esenciales de la Ley 730 de 2001, actualiza su redacción y plantea soluciones a problemas administrativos para registrar naves.</p> <p>Si se logra que Colombia abandere más buques, el Estado se evita pagar fletas a navieras extranjeras, asimismo se incentiva el empleo, ya que al estar matriculados en Colombia deberán contratar tripulación colombiana (Capitanes, Primeros Oficiales, Ingenieros de Maquinas, Marineros de Cubierta y Marineros de Maquinas, Cocineros, etc.), generando empleos directos y expandiendo significativamente el comercio nacional y el ingreso de divisas. Igualmente, se</p>	<p>potencializan sectores como los astilleros, talleres de reparación naval, academia, gente de mar, agencias marítimas, entre otros.</p> <p>Este proyecto ha sido viabilizado por el Gobierno Nacional como iniciativa del Ejecutivo y se han estado agotando los trámites correspondientes para su presentación ante el Congreso de la República, de cuya discusión, trámite y acompañamiento decidido, de seguro se logrará una importante herramienta de reactivación económica, así como el surgimiento de nuevas oportunidades para nuestro sector marítimo.</p> <p>2. Marina Mercante Nacional</p> <p>El principal artífice del sector marítimo es la marina mercante, conformada principalmente por la flota de buques o naves que se usan para el comercio y el turismo y que, además, en caso de catástrofe, pueden conformar la marina militar. Esta flota puede dividirse en diversas categorías, según su propósito o tamaño:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buques de carga seca, principalmente portacontenedores y carga general; • Buques especializados, por ejemplo, para cargas muy pesadas, congeladores, para el transporte de vehículos o maquinaria especial; • Costeros, buques más pequeños para cualquier tipo de carga que normalmente no hacen rutas transoceánicas, sino transportes costaneros o de cabotaje; • Cruceros o buques de pasajeros; • Transbordadores o ferris, que en su mayoría combinan pasajeros, automóviles y carga, y que se utilizan normalmente para rutas regulares entre dos puertos; • Buques tanque para el transporte de combustibles u otros líquidos, como crudo de petróleo, refinado y otros productos petrolíferos, gas licuado (como el gas natural) y productos químicos. También líquidos comestibles, como aceites vegetales, vino, jugos de frutas y otros alimentos. El sector de los buques tanque comprende una tercera parte del tonelaje mundial. <p>La marina mercante se erige como una pieza esencial del comercio internacional, transportando mercancías y pasajeros por todo el mundo, sin la cual gran parte del negocio de importación y exportación nacional e internacional se detendría. Esta particular industria requiere aptitudes y habilidades en aspectos tanto financieros como logísticos para su correcta administración y operatividad, y engloba un amplio espectro de soluciones tecnológicas, desde las infraestructuras</p>

básicas de puertos, terminales, materiales y energía, hasta los sistemas, equipos y procedimientos más avanzados y sofisticados de comunicaciones.

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

Una historia para tener en cuenta y que se podría repetir

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

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

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

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

El éxito de las decisiones administrativas y técnicas, la carga, las rutas, los buques y las buenas tripulaciones fueron tales que la FMG se vio obligada a ordenar la construcción de seis nuevos buques de mayor capacidad, inclusive se llegó a

tener el RIO SINU, un buque especializado para transportar ganado en el gobierno del General Rojas Pinilla.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

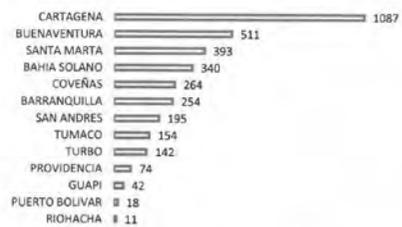
Luego del cierre de la mayoría de las navieras nacionales en el 2001, el Congreso de la República impulsó y aprobó la Ley 730 de 31 de diciembre de 2001, con la que se inició la modernización del registro colombiano de naves, e incluyó soluciones administrativas a algunos trámites con el objetivo de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

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

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

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

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



Fuente Dirección General Marítima – 2020

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





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

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



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



Fuente - ARMCOL año 2017.

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

3. Conformación de la flota mundial de buques

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

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

¹ Fuente ARMCOL.

FLOTA TOTAL DE BUQUES POR PAISES (2011-2018)

ECONOMY	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Argentina	153	143	145	150	159	168	181	187
Bolivia (Plurinational State of)	97	75	76	58	59	55	48	49
Brazil	375	502	619	665	692	728	768	791
China	172	179	175	188	195	202	217	222
Colombia	94	95	89	104	103	106	108	102
Ecuador	78	78	80	131	132	139	142	137
Falkland Islands (Malvinas)	3	3	3	3	3	3	3	3
Guyana	40	49	51	53	53	53	56	55
Liberia	2 812	3 032	3 132	3 153	3 127	3 153	3 233	3 321
Marshall Islands (I.)	1 688	1 888	2 094	2 263	2 588	2 929	3 169	3 419
Panama	8 328	8 299	8 428	8 183	8 001	7 966	7 978	7 914
Paraguay	47	46	47	51	73	77	83	80
Peru	85	76	77	75	86	92	95	95
Suriname	10	10	10	10	10	10	10	10
Uruguay	45	44	44	52	55	55	58	57
Venezuela (Bolivarian Rep. of)	241	236	245	249	262	259	264	269

a. Transporte marítimo internacional

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

² Review of Maritime Transport 2018 – UNCTAD.

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

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ARGENTINA	588	494	499	496	538	840	563	546
Bolivia (Plurinational State of)	474	243	167	204	188	155	140	134
Brazil	2 243	3 285	3 237	3 497	3 952	4 356	4 153	4 528
Chile	922	932	754	890	970	994	1 164	1 326
Colombia	116	111	111	102	103	88	86	84
Costa Rica	284	284	284	284	409	425	428	425
Cuba	6	6	6	6	6	6	6	6
Dominican Republic	34	34	34	35	35	36	44	42
Ecuador	167 741	187 502	189 614	202 984	201 507	205 069	217 105	223 569
El Salvador	106 528	123 578	138 882	153 351	178 061	197 807	218 419	237 828
France	124 700	133 787	148 112	153 476	153 904	153 238	149 717	153 888
Germany	56	62	70	57	73	74	80	86
Greece	590	495	429	461	544	543	533	631
Honduras	7	7	7	7	7	7	7	7
India	42	43	43	112	116	54	58	49
Indonesia (Baliem Rep. of)	1 637	1 532	1 632	1 932	1 755	1 905	1 791	1 778

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

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ARGENTINA	29	26	25	26	29	30	29	27
Bolivia (Plurinational State of)	1	1	1	1	1	1	1	1
Brazil	45	45	44	38	37	39	37	36
Chile	13	12	13	13	13	13	13	13
Colombia	4	4	4	4	4	4	4	4
Costa Rica	37	35	34	33	37	37	36	34
Cuba	4	4	4	4	4	4	4	4
Dominican Republic	700	671	669	700	645	673	728	728
Ecuador	504	479	496	526	647	717	772	837
El Salvador	947	700	708	706	741	743	812	808
France	4	4	4	4	4	4	4	4
Germany	14	12	9	10	12	12	13	13
Greece	3	3	3	3	3	3	3	3
Honduras	4	4	4	4	4	4	4	4
India	19	19	20	23	24	27	28	24
Indonesia (Baliem Rep. of)	1	1	1	1	1	1	1	1

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

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ARGENTINA	0	1	1	1	1	1	1	1
Bolivia (Plurinational State of)	0	0	0	0	0	0	0	0
Brazil	15	15	15	15	15	15	15	15
Chile	20	11	7	8	9	9	9	9
Colombia	1	1	1	1	1	1	1	1
Costa Rica	1	1	1	1	1	1	1	1
Dominican Republic	1	1	1	1	1	1	1	1
Ecuador	599	731	817	844	892	931	999	1 088
El Salvador	500	604	717	841	964	1 113	1 284	1 437
France	2 548	2 659	2 773	2 717	2 728	2 648	2 643	2 548
Germany	1	1	1	1	1	1	1	1
Greece	1	1	1	1	1	1	1	1
Honduras	1	1	1	1	1	1	1	1
India	3	3	3	4	4	4	4	4
Indonesia (Baliem Rep. of)	1	1	1	1	1	1	1	1

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

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ARGENTINA	18	11	11	11	11	11	9	9
Bolivia (Plurinational State of)	57	45	42	44	44	44	42	36
Brazil	69	59	54	49	50	50	49	47
Chile	40	47	48	51	52	56	58	58
Colombia	25	19	19	16	17	18	19	18
Costa Rica	7	6	6	5	4	5	6	6
Cuba	1	1	1	1	1	1	1	1
Dominican Republic	31	30	30	27	24	27	27	26
Ecuador	125	132	138	133	132	122	118	130
El Salvador	72	78	79	86	77	83	73	68
France	1 650	1 490	1 501	1 359	1 264	1 263	1 286	1 327
Germany	20	20	20	21	22	23	24	22
Greece	4	1	1	1	1	1	1	1
Honduras	1	1	1	1	1	1	1	1
India	5	5	5	5	5	5	5	5
Indonesia (Baliem Rep. of)	6	6	6	7	7	7	7	6
Japan	37	28	32	30	33	34	33	30

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

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ARGENTINA	1	1	1	1	1	1	1	1
Bolivia (Plurinational State of)	1	1	1	1	1	1	1	1
Brazil	11	13	14	19	17	17	17	15
Chile	3	2	3	3	3	3	3	3
Colombia	1	1	1	1	1	1	1	1
Costa Rica	1	1	1	1	1	1	1	1
Dominican Republic	1	1	1	1	1	1	1	1
Ecuador	940	977	997	960	912	914	905	834
El Salvador	218	227	234	240	259	278	281	294
France	755	744	717	708	644	643	632	606
Germany	2	2	2	2	2	2	2	2
Greece	1	1	1	1	1	1	1	1
Honduras	1	1	1	1	1	1	1	1
India	2	2	2	2	2	2	2	2
Indonesia (Baliem Rep. of)	2	2	2	2	2	2	2	2

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

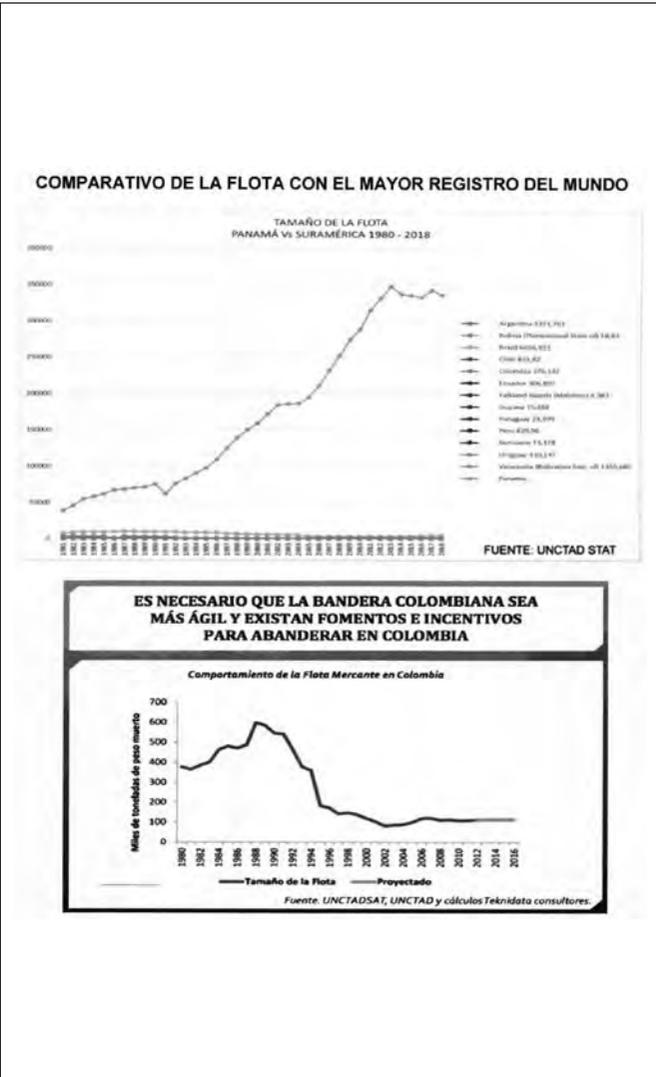
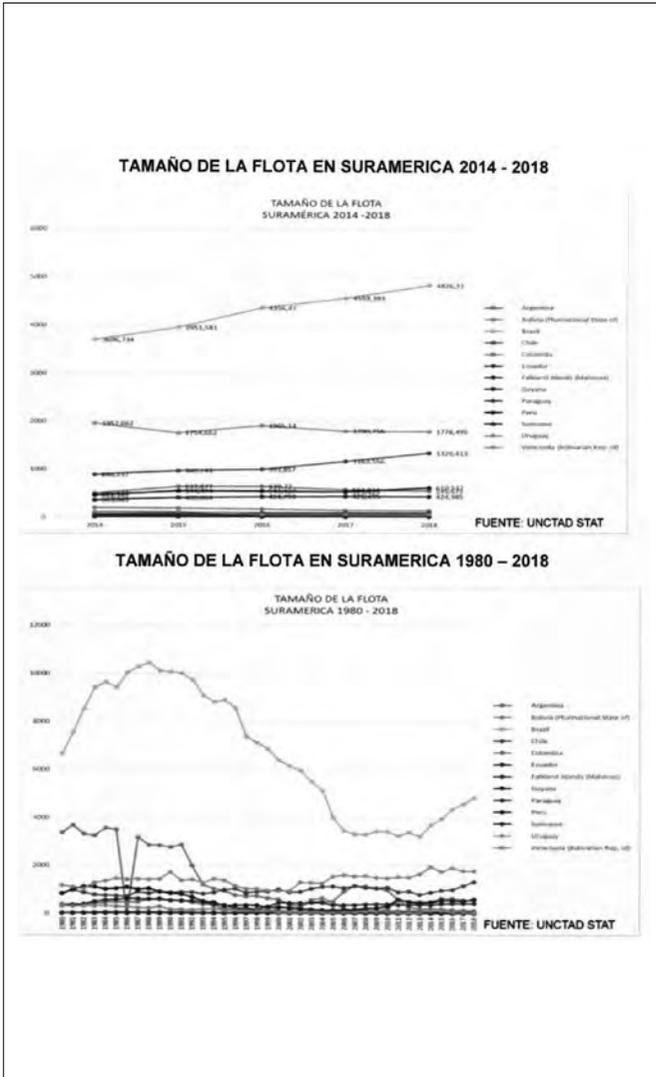
YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ARGENTINA	104	105	109	112	118	126	142	130
Bolivia (Plurinational State of)	29	18	19	3	11	10	10	11
Brazil	433	470	466	542	570	609	653	678
Chile	104	107	105	115	118	121	131	135
Colombia	62	58	61	78	77	81	81	76
Costa Rica	14	17	18	19	21	21	20	19
Dominican Republic	2	2	2	2	2	2	2	2
Ecuador	15	15	17	22	23	22	22	22
El Salvador	404	495	482	511	506	513	533	549
France	322	460	509	540	611	718	804	821
Germany	2 426	2 096	2 225	2 077	2 020	2 012	2 055	2 004
Greece	15	15	16	22	42	46	51	48
Honduras	66	62	66	63	72	79	80	80
India	3	2	2	2	2	2	2	2
Indonesia (Baliem Rep. of)	35	36	36	40	42	43	47	47
Japan	180	185	185	190	195	191	200	208

PORCENTAJE TOTAL DE ABANDERAMIENTO EN EL MUNDO PARA EL 2018



COMPARATIVO CON PAISES QUE NO TIENEN COSTAS MARITIMAS





b. Flota pesquera

Por otra parte, según información de la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO³ por sus siglas en inglés), la flota pesquera mundial se estima en unos 4,6 millones de embarcaciones. La flota de Asia era la más numerosa, formada por 3,5 millones de embarcaciones, las cuales representan el 75% de la flota mundial. En África y América del Norte, el número estimado de embarcaciones se redujo a partir del año 2014 en algo más de 30.000 embarcaciones y en aproximadamente 5.000 embarcaciones, respectivamente. En cuanto a Asia, América Latina y el Caribe y Oceanía, todas las cifras aumentaron, en su mayoría, como resultado de las mejoras en los procedimientos de estimación.

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

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



4. Comparación entre registro colombiano de buques y países de la región CHILE

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

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

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

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

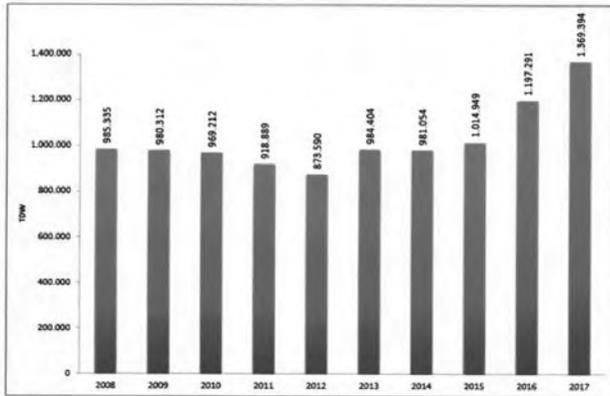
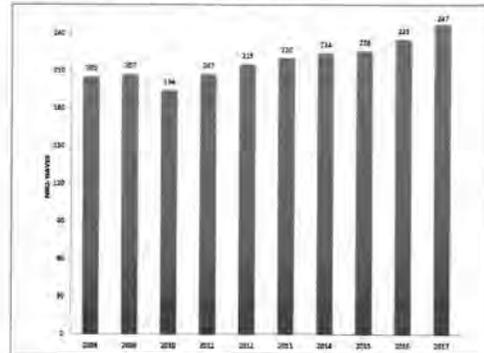


Gráfico 2: Número de naves que conforman la flota de Marina Mercante Nacional. Años 2008 al 2017



FUENTE: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante - DIRECTEMAR.

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

Aunque se ha manifestado en varias ocasiones la necesidad de que exista un vínculo genuino entre la nacionalidad del armador del buque y el estado de abanderamiento, no se ha logrado establecer una reglamentación internacional que garantice que esto se cumpla, sin embargo, está presente en instrumentos como: la Convención de Áltamar de 1958, la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 y la Convención de la UNCTAD sobre Condiciones para el Registro de Naves de 1986. El control por el estado rector del puerto logra armonizar los estándares de calidad y seguridad de la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante las inspecciones llevadas a cabo por los estados miembros de los Acuerdos Regionales o Memorándums de Entendimiento que abarcan las distintas partes del globo. Estas inspecciones han resultado un mecanismo eficaz para reducir los riesgos que ocasiona la circulación de buques subestándar.

HONDURAS

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

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

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

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

BOLIVIA

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

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

En cuanto a la hidrovía (drovía drovía Paraná-Paraguay, el sistema que vincula la zona oriental del país con el océano Atlántico, existen 350 barcasas y 26 remolcador⁵.

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

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

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

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

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

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

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

5. Consideraciones y oportunidades del sector marítimo

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

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

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

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

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

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

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

6. Objetivos del Proyecto de Ley

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

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

Se organiza el registro único nacional de naves clasificado por el servicio que se pretende prestar. De esta forma, los requisitos exigidos a las naves de alto bordo no serán aplicables a las naves de cabotaje, a las utilizadas exclusivamente en puertos, a las de pesca ni a las de recreo.

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

Se propone la eliminación de la verificación de informes por tráfico de estupefacientes, trámite inútil, que ha estigmatizado al sector marítimo y desmotivado la inversión. Se elimina la escritura pública como documento de compraventa de naves y artefactos navales, permitiendo facturas o contratos privados como en la mayor parte de los registros del mundo.

Se propone un capítulo especial relacionado con la hipoteca naval y las garantías marítimas, dado que en el país las entidades financieras muy difícilmente reciben las naves como garantía hipotecaria para créditos, permitiendo el financiamiento y las posibilidades de expansión.

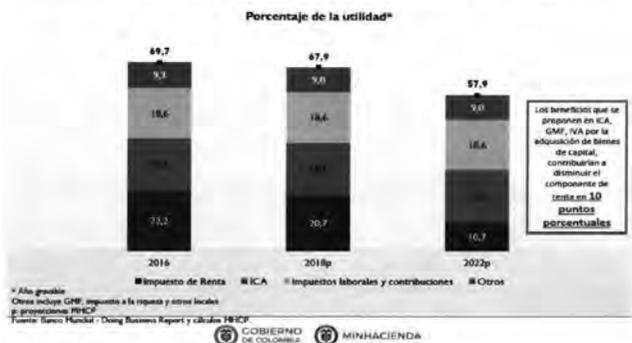
7. Impacto fiscal

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Brasil:

- El sector marítimo brasileño está sujeto a la contribución de renovación de la marina mercante (AFRMM). (...) En circunstancias específicas, se puede recamar una exención de la contribución, como en el caso de carga relacionada con la exploración de petróleo y gas en la costa brasileña y la importación bajo un régimen aduanero especial.
- Los ingresos por fletes relacionados con la exportación de bienes desde Brasil se encuentran exentos de contribuciones federales como PIS y COFINS (generalmente gravados al 9,25%).

Islas Canarias:

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

China:

- Para las compañías de transporte marítimo internacional extranjeras, los ingresos derivados de exportaciones que salen de los puertos de China están sujetos a una tasa del CIT chino favorable del 1,25% (en lugar de la tasa del CIT chino estándar del 25%), a menos que califiquen para una exención bajo los respectivos acuerdos de transporte internacional y ADT firmados entre China y países/regiones extranjeros.

Curazao y San Martín:

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

(...).

Hong Kong:

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

Holanda:

- Las compañías de transporte marítimo que no hagan uso del régimen fiscal de tonelaje, pero que se encuentren sujetas al régimen ordinario del CIT, pueden aplicar una depreciación acelerada a los buques que hubieran calificado en el régimen fiscal de tonelaje. Esto permite a los contribuyentes utilizar hasta el 20% de la depreciación potencial de un buque por año.
- Para embarcaciones marítimas (nuevas y usadas) a las que no aplica el régimen fiscal de tonelaje, la depreciación de saldo decreciente es permitida.

Panamá:

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

Filipinas:

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

Suecia:

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

Conforme al derecho comparado, Colombia no presenta una política fiscal especial para el sector marítimo en lo referente a la atracción de inversión en naves o artefactos navales de tráfico internacional. En la actualidad la contribución del impuesto sobre la renta y complementarios del sector marítimo por tráfico internacional de carga es obtenido a través de dos fuentes: i) una primera, por las rentas obtenidas de las tres únicas naves de tránsito internacional y ii) una segunda, por las retenciones en la fuente aplicadas al transporte internacional del cinco (5%) como lo dispone el artículo 414-1 del Estatuto Tributario nacional, siempre que estos servicios no se encuentren amparados bajo tratados o convenios internacionales.

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

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

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

Cuadro 1
Carga exportada según modo de transporte

Modo de transporte	2014		2015		2016		2017		2018	
	Peso Bruto (toneladas)†	Part %								
Marítimo	142.366.821	99,8%	147.521.768	99,0%	145.299.543	99,4%	142.988.951	99,9%	140.190.895	97,9%
Carretero	1.425.000	1,0%	1.194.724	0,8%	465.063	0,3%	1.194.371	0,8%	1.450.334	1,0%
Aéreo	356.476	0,2%	379.668	0,3%	388.991	0,3%	402.459	0,3%	412.759	0,3%
Aguas interiores	1	0,0%	1	0,0%	7	0,0%	0	0,0%	1	0,0%
Total	144.148.815	100%	149.096.160	100%	146.153.622	100%	144.575.781	100%	142.654.489	100%



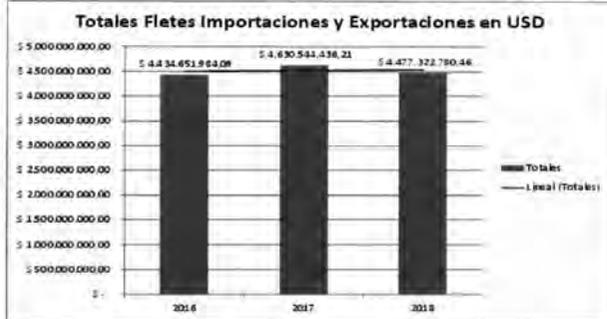
Cuadro 2
CARGA IMPORTADA SEGÚN MODO DE TRANSPORTE

Modo de transporte	2014		2015		2016		2017		2018	
	Peso Bruto (Toneladas)	Part %								
Carretero	21.729.744	97,2%	45.417.890	97,7%	47.712.485	98,1%	48.504.596	97,1%	48.417.003	97,9%
Carretero	483.368	2,2%	792.218	1,7%	879.017	1,8%	742.441	1,5%	768.361	1,5%
Aéreo	117.863	0,5%	212.886	0,5%	194.581	0,4%	189.598	0,4%	209.219	0,4%
Aguas interiores	12.853	0,1%	71.791	0,2%	89.073	0,2%	529.598	1,1%	73.571	0,2%
Total	22.043.828	100%	46.494.877	100%	48.875.156	100%	49.976.193	100%	49.468.154	100%

Fuente: Balán Importaciones y Exportaciones (BANI)

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

Fletes	2016	2017	2018	2019
Exportación	\$ 3.035.684.806,85	\$ 3.210.565.922,05	\$ 2.954.793.341,50	\$ 1.278.960.614,10
Importación	\$ 1.398.965.161,24	\$ 1.419.976.497,16	\$ 1.532.567.420,96	
Totales	\$ 4.434.651.968,09	\$ 4.630.544.436,21	\$ 4.477.322.780,46	\$ 1.278.960.614,10



Boletín de Importaciones y Exportaciones DIAN, Septiembre 2018

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

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

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

Cargo	Ingresos Brutos COP	Ingresos Anuales COP	Imppto de renta Promedio por año COP
Capitán	\$ 24.000.000,00	\$ 288.000.000,00	\$ 44.498.160,00
Primer Oficial	\$ 17.000.000,00	\$ 204.000.000,00	\$ 18.646.592,40
2do Oficial	\$ 12.000.000,00	\$ 144.000.000,00	\$ 10.866.092,40
3er Oficial	\$ 7.500.000,00	\$ 90.000.000,00	\$ 3.863.642,40
Contramestre	\$ 6.000.000,00	\$ 72.000.000,00	\$ 1.529.492,40
Timonel	\$ 4.200.000,00	\$ 50.400.000,00	\$ -
Marinero	\$ 3.200.000,00	\$ 38.400.000,00	\$ -
Jefe de Máquinas	\$ 22.000.000,00	\$ 264.000.000,00	\$ 39.092.760,00
Primer Ingeniero	\$ 17.000.000,00	\$ 204.000.000,00	\$ 18.646.592,40
2do Ingeniero	\$ 11.500.000,00	\$ 138.000.000,00	\$ 10.088.042,40
Aceltero	\$ 4.100.000,00	\$ 49.200.000,00	\$ -
Marinero Máquinas	\$ 3.100.000,00	\$ 37.200.000,00	\$ -
Cocinero	\$ 4.000.000,00	\$ 48.000.000,00	\$ -
Ayudante Cocina	\$ 2.600.000,00	\$ 31.200.000,00	\$ -
Total			\$ 147.231.374,40

Fuente: Armcol

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

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

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

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

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

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

De igual forma, se busca fomentar la actualización de flotas de transporte marítimo como la del Pacífico colombiano, de la cual depende más del 80% del abastecimiento básico de alimentos, combustible y transporte de esta región.

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

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

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

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

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

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

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

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

TIPO DE BUQUE	AÑO CONSTRUCCIÓN	CARACTERÍSTICAS - SERVICIO	VALOR EN USD
CONTAINER FEEDER	2019	5.000 DWT - DOS GRUAS	15.000.000
CONTAINER FEEDER	2010	5.000 DWT - DOS GRUAS	8.000.000
CONTAINER FEEDER	2000 - 2006	5.000 DWT - DOS GRUAS	2.500.000
OCEAN GOING TUG	2019	ESLORA 30 M - 15 TONS HP - F1P1	8.000.000
OCEAN GOING TUG	2016	ESLORA 30 M - 75 TONS HP	4.500.000

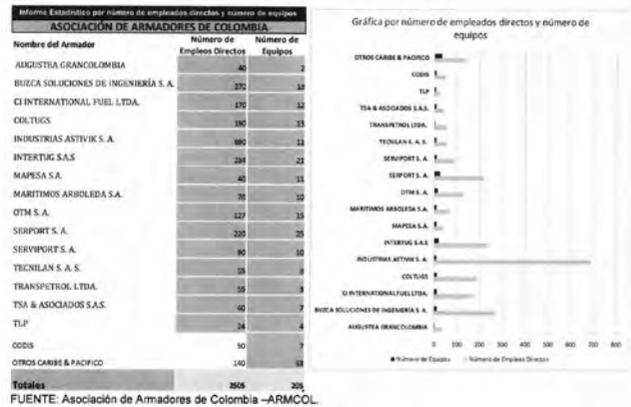
⁷ PLAN ESTRATÉGICO INTERMODAL DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE: Ministerio de Transporte.

OCEAN GOING TUG	2000	ESLORA 30 M - 50 TONS BP	1,500,000
OCEAN GOING TUG	1995	ESLORA 35 M - 40 TONS BP	1,000,000
SUPPLY & AHTS	2019	ANCHOR HANDLING & TOWING	12,000,000
SUPPLY & AHTS	2015	ANCHOR HANDLING & TOWING	10,000,000
SUPPLY & AHTS	2000	ANCHOR HANDLING & TOWING	1,500,000
SUPPLY & AHTS	1995	ANCHOR HANDLING & TOWING	1,000,000
OFFSHORE SUPPLY	2019	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	15,000,000
OFFSHORE SUPPLY	2015	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	12,000,000
OFFSHORE SUPPLY	2000	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	2,500,000
OFFSHORE SUPPLY	1995	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	1,500,000
OIL TANKER	2019	5,000 DWT	19,000,000
OIL TANKER	2015	5,000 DWT	10,000,000
OIL TANKER	2010	5,000 DWT	8,000,000
OIL TANKER	2000	5,000 DWT	4,000,000

Fuente: ARMCOL

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

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



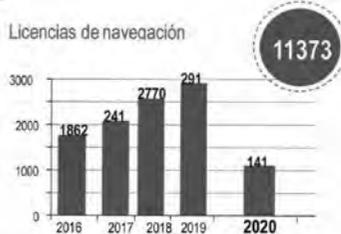
FUENTE: Asociación de Armadores de Colombia -ARMCOL.

Impacto de la industria naval en Colombia



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

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



Fuente - DIMAR 2020

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

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



Fuente - DIMAR 2020

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ Exposición de motivos Ley de Financiamiento 2018; Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Pág 39; https://www.incp.org.co/wp-content/uploads/2018/11/Exposicion-de-motivos_ley-de-financiamiento.pdf

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

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

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

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

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

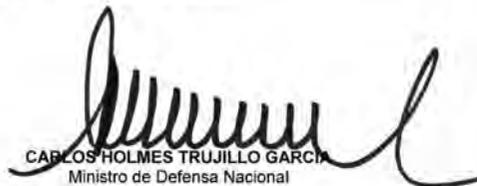
En ese orden de ideas, para el fortalecimiento de su gestión, es necesario que la Autoridad Marítima mantenga actualizada la información y registro de las naves de bandera colombiana, así mismo, incremente la vigilancia y control en el territorio marítimo, cuente con equipos y software de última tecnología,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

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

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

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

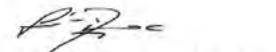
De los Honorables Senadores y Representantes


CARLOS HOLMES TRUJILLO GARCÍA
Ministro de Defensa Nacional


ALFREDO RAFAEL DELUQUE ZULETA
Representante a la Cámara

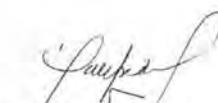

MARÍA CRISTINA SOTO DE GÓMEZ
Representante a la Cámara


LUIS EDUARDO DÍAZ GRANADOS
Senador de la República


JOSÉ LUIS PINEDO CAMPO
Representante a la Cámara


HÉCTOR JAVIER VERGARA SIERRA
Representante a la Cámara


CARLOS MANUEL MEISEL VERGARA
Senador de la República


EFRAÍN JOSÉ CEPEDA SÁRABIA
Senador de la República


MAURICIO GÓMEZ AMÍN
Senador de la República


FERNANDO NICOLÁS ARAUJO RUMIE
Senador de la República


NADYA GEORGETTE BLEL SCAFF
Senadora de la República

YAMIL HERNANDO ARANA PADAUI
Representante a la Cámara

KAREN VIOLETTE CURE CORCIONE
Representante a la Cámara

SANTIAGO VALENCIA GONZÁLEZ
Senador de la República

CÉSAR EUGENIO MARTÍNEZ RESTREPO
Representante a la Cámara

JOSÉ GABRIEL AMAR SEPULVEDA
Representante a la Cámara

NORA MARÍA GARCÍA BURGOS
Senadora de la República

JUAN FERNANDO ESPINAL RAMÍREZ
Representante a la Cámara

MARGARITA MARÍA RESTREPO ARANGO
Representante a la Cámara

JUAN DIEGO GÓMEZ
Senador de la República

NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN
Representante a la Cámara

ERASMO ELÍAS ZULETA BECHARA
Representante a la Cámara

MILENE JARAVA DÍAZ
Representante a la Cámara

GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ
Representante a la Cámara

MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
Representante a la Cámara

MARÍA DEL ROSARIO GUERRA
Senadora de la República

ANA MARÍA CASTAÑEDA
Senadora de la República

JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS
Senador de la República

JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República

JOSÉ GUSTAVO PADILLA OROZCO
Representante a la Cámara

ELBERT DÍAZ LOZANO
Representante a la Cámara

BERNER LEÓN ZAMBRANO ERASO
Senador de la República

MYRIAM ALICIA PAREDES AGUIRRE
Senadora de la República

ASTRID SANCHEZ MONTES DE OCA
Representante a la Cámara

JUAN DAVID VELEZ TRUJILLO
Representante a la Cámara

DIELA LILIANA BENAVIDES SOLARTE
Representante a la Cámara

FELIPE ANDRÉS MUÑOZ DELGADO
Representante a la Cámara

HONORIO HENRÍQUEZ PINEDO
Senador de la República

NILTON CORDOBA MANYOMA
Representante a la Cámara

PROYECTO DE LEY NÚMERO 465 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se crea una Zona Económica y Social Especial (ZESE) para el Distrito de Barrancabermeja.

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No. DE 2020</p> <p style="text-align: center;">POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA UNA ZONA ECONÓMICA Y SOCIAL ESPECIAL (ZESE) PARA EL DISTRITO DE BARRANCABERMEJA.</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPUBLICA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1º. Zona Económica y Social Especial (ZESE) para el Distrito de Barrancabermeja. Créese un régimen especial en materia tributaria para el Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico de Barrancabermeja, a fin de atraer inversión nacional y extranjera y así contribuir al mejoramiento de las condiciones de vida de su población y la generación de empleo.</p> <p>Artículo 2º. Beneficiarios de la ZESE. Este régimen aplicará a las sociedades comerciales que se constituyan con domicilio principal en la ZESE antes referida dentro de los cinco (5) años siguientes a la entrada de la presente Ley, bajo cualquiera de las modalidades definidas en la legislación vigente o las sociedades comerciales existentes que durante ese mismo término se acojan a este régimen especial y demuestren un aumento del quince por ciento (15%) del empleo directo generado tomando como base el promedio de los trabajadores vinculados durante los dos</p>	<p>últimos años, el cual se debe mantener como mínimo durante el periodo de vigencia del beneficio, y cuya actividad económica principal consista en el desarrollo de actividades industriales, agropecuarias, comerciales, turísticas o de salud.</p> <p>Parágrafo. Para que se dé el reconocimiento de los beneficios tributarios y económicos previstos en esta ley, el beneficiario deberá desarrollar toda su actividad económica en la ZESE y los productos que prepare o provea podrán ser vendidos o despachados en la misma o ser destinados a lugares del territorio nacional o al exterior.</p> <p>Artículo 3º. Beneficio en el impuesto sobre la renta. La tarifa del impuesto sobre la renta aplicable a los beneficiarios de la ZESE será del cero por ciento (0%) durante los primeros cinco (5) años contados a partir de la constitución de la sociedad, y del cincuenta por ciento (50%) de la tarifa general para los siguientes cinco (5) años.</p> <p>Artículo 4º. Beneficio de retención en la fuente. Cuando se efectúen pagos o abonos en cuenta a un beneficiario de la ZESE, la tarifa de retención en la fuente se calculará en forma proporcional al porcentaje de la tarifa del impuesto sobre la renta del beneficiario, así: del cero por ciento (0%) durante los primeros cinco (5) años y del cincuenta por ciento (50%) para los cinco (5) siguientes. Los beneficiarios de la ZESE calcularán, en forma proporcional al porcentaje de la tarifa del impuesto sobre la renta y</p>
<p>complementario, la autorretención de que tratan los Artículos 1.2.6.6 al 1.2.6.11 del Decreto 1625 del 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, o aquellas normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.</p> <p>Artículo 5º. Suministro de información. Durante los diez (10) años siguientes, los beneficiarios de la ZESE enviarán antes del treinta (30) de marzo del año siguiente gravable a la Dirección Seccional respectiva o la que haga sus veces de la Unidad Administrativa Especial de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), los siguientes documentos, los cuales esta entidad verificará con la declaración de impuesto sobre la renta correspondiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Declaración juramentada del beneficiario ante notario público, en la cual conste que se encuentra instalado físicamente en la jurisdicción del Distrito de Barrancabermeja y que se acoge al régimen de la ZESE. 2. Certificado de Existencia y Representación Legal. 3. Las sociedades ya constituidas a la entrada en vigencia de la presente Ley, además deben acreditar el incremento del quince por ciento (15%) en el empleo directo generado, mediante certificación de revisor fiscal o contador público, según corresponda, en la cual conste el promedio de empleos generados durante los dos últimos años y las planillas de pago de seguridad social respectivas. 	<p>Artículo 6º. Reglamentación. El Gobierno Nacional podrá reglamentar cualquiera de los asuntos y materias objeto de la presente Ley para facilitar su aplicación e interpretación.</p> <p>Artículo 7º. Sanciones. Sumado a la pérdida de los beneficios de que trata la presente Ley y las sanciones estipuladas en el artículo 651 del Estatuto Tributario de los impuestos administrados por la Dirección General de Impuestos Nacionales (DIAN), se podrán imponer las sanciones administrativas, penales, disciplinarias, comerciales y civiles aplicables y vigentes tanto a las sociedades como a sus representantes, en caso de que se compruebe que incumplen las disposiciones aquí previstas.</p> <p>Artículo 8º. Obras por impuestos. Las personas jurídicas contribuyentes del impuesto sobre la renta y complementarios, que adelanten su actividad económica en el Distrito de Barrancabermeja y que en el año o periodo gravable obtengan ingresos brutos iguales o superiores a 33.610 UVT, podrán efectuar el pago hasta del cincuenta por ciento (50%) del impuesto a cargo, determinado en la correspondiente declaración de renta, mediante la destinación de dicho valor a la inversión directa en la ejecución de proyectos viabilizados y prioritarios de trascendencia social en el Distrito de Barrancabermeja, relacionados con el suministro de agua potable, alcantarillado, energía, salud pública, educación pública o construcción y/o reparación de infraestructura vial.</p>

Artículo 9°. Excepciones de aplicación. Las disposiciones de la presente Ley no serán aplicables a las empresas dedicadas a las actividades de exploración, explotación, producción, refinación, transporte y comercialización de minerales e hidrocarburos. De igual manera no se aplicarán a las sociedades comerciales existentes que trasladen su domicilio fiscal al Distrito de Barrancabermeja durante el periodo de vigencia del beneficio tributario.

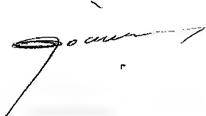
Parágrafo TRANSITORIO. Las personas declarantes del impuesto de renta y que sean beneficiarias de descuentos o rentas exentas estipuladas en la Ley 1819 de 2016 y en la presente Ley, deberán informar a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), el cambio de régimen tributario bajo el cual desean declarar el impuesto a la renta.

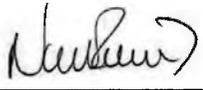
Artículo 11°. Vigencia. La presente Ley entra en vigencia a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.


 OSCAR LEONARDO VILLAMIZAR
 Representante a la Cámara por Santander
 Partido Centro Democrático
 AUTOR DEL PROYECTO


 ALFONSO ELJACH MARIQUE
 Alcalde de Barrancabermeja

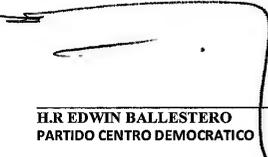
Apoya Bancada Santandereana,


 H.R. EDGAR GÓMEZ
 PARTIDO LIBERAL


 H.R. NUBIA LOPEZ MORALES
 PARTIDO LIBERAL


 H.R. VICTOR ORTIZ
 PARTIDO LIBERAL


 H.R. CIRO FERNANDEZ
 PARTIDO CAMBIO RADICAL


 H.R. EDWIN BALLESTERO
 PARTIDO CENTRO DEMOCRATICO


 H.R. JAIME DURAN
 PARTIDO LIBERAL

PROYECTO DE LEY No. DE 2020
POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA UNA ZONA
ECONÓMICA Y SOCIAL ESPECIAL (ZESE) PARA EL
DISTRITO DE BARRANCABERMEJA.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

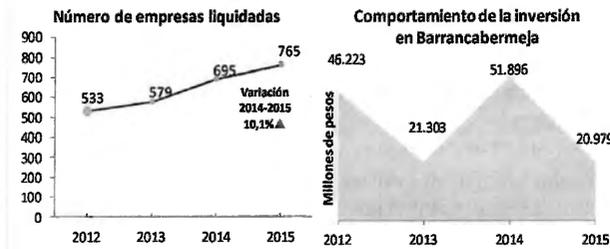
El Distrito de Barrancabermeja, ubicado en el departamento de Santander, es actualmente la sede de refinería de petróleo más grande del País, el principal centro urbano de la Región de Magdalena Medio y así mismo, un territorio rico en recursos naturales, renovables y no renovables, biodiversidad y una privilegiada ubicación geográfica, constituyéndose en referente fundamental para el desarrollo nacional.

Por otra parte, Barrancabermeja ha sobrellevado hasta el momento un impacto económico y social considerable, debido a las afectaciones derivadas del conflicto armado en el transcurso de los años, causando niveles de inseguridad, homicidios, porte ilegal de armas, tráfico, comercialización y venta de alucinógenos. Así como también la crisis petrolera vivida en el 2014 causante de un impacto robusto en la economía de Barrancabermeja, siendo el aporte de la industria del petróleo el 70% del valor de la economía del Distrito para ese entonces; el reflejo de esta crisis se vio en el año siguiente con el 10,1% más de empresas liquidadas y


 H.R. MIGUEL ANGEL PINTO
 PARTIDO LIBERAL


 H.S HORACIO JOSE SERPA
 PARTIDO LIBERAL

30.917 millones de pesos menos en la inversión en el Distrito. Algunos expertos manifestaron “la crisis de la industria petrolera mundial, por la caída de los precios del crudo, sumió a la ciudad en una profunda crisis, de la cual no se ha podido levantar, y este sería el principal factor que ha generado altos índices de desempleo en la misma ciudad”.



Fuente: Cámara de Comercio, 2015

Al mismo tiempo, con el pasar de los años se fue adicionando al conjunto de problemáticas, el aumento en la población de inmigrantes; se puede observar que el Distrito de Barrancabermeja, en lo que llevamos del año 2020, ha tenido un aumento importante en la cifra de personas extranjeras que llegaron a esta ciudad. Según los más

recientes datos de proyección de Migración Colombia, hay 5.549 personas del vecino país en el Puerto Petrolero. Dado lo anterior, las autoridades del distrito han venido trabajando en tres aspectos relevantes para poder cubrir las necesidades de los extranjeros en temas como salud, educación y SISBEN.

A pesar de los esfuerzos del Distrito por maniobrar estas problemáticas, el desempleo en el territorio fue incrementándose como consecuencia directa de lo anteriormente expuesto, en el año 2015 se registra el 23% en la tasa de desempleo del municipio según proyección de la Cámara de Comercio de Barrancabermeja, en el 2016 se aumenta entre el 23% y 23,5% según informe de la dinámica económica de Barrancabermeja, en el 2017 continúa esta tasa en aumento representando el 23,7%, en el 2018 disminuye el porcentaje pero se mantiene alto en comparación con la media nacional, en este caso con el 23,1% en concordancia con el Boletín técnico GEIH emitido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística -DANE-; y para el año 2019 se ubicó la tasa de desempleo de Barrancabermeja en 20,9%, lo que lo deja muy por encima de la media nacional que para ese año fue de 10,5%, una diferencia abismal en comparación con la alta cifra que registró dicha ciudad. En ese sentido, el promedio de la tasa de desempleo en Barrancabermeja es de 22,84% en los últimos 5 años.

Por último, en referencia a la emergencia sanitaria derivada del COVID-19 y la crisis económica nacional y mundial, Barrancabermeja también se vio afectado, siendo uno de las ciudades con mayor aceleración de contagio y con mayor número de casos positivos en el Departamento, (Casos confirmados Aprox. 7,919) viviendo así, una tercera crisis, esta vez de salud pública que a su vez se relaciona directamente con gastos no previstos de la administración y una caída en la economía que sumó presión al conjunto de flagelos por los que sobrepasa el Distrito.

Este hecho se argumenta con la caída de más del 50% de los ingresos de las MIPYMES; Según encuestas de seguimiento económico de la Cámara de Comercio de Barrancabermeja, la cual se refleja que los ingresos de estos negocios dependen directamente del poder adquisitivo del consumidor Barranqueño, el cual hoy en día es el más afectado por la situación que se está viviendo en el país y la ciudad producto de la emergencia de salud. En lo que va corrido del año, la pérdida de empleo en la ciudad es cercana a los 10 mil puestos de trabajo, a su vez, los negocios de comercio, servicios de alojamiento, expendio de comidas y bebidas entre otros, han sumado una pérdida total de más de 90 mil millones de pesos, y el nivel de informalidad alcanza un valor del 62% de la base de empresas formales, lo que quiere decir que la situación refleja un escenario de desaceleración y se espera una caída

de más del 15% en el valor agregado al cierre del 2020.

Por su parte y refiriéndonos a los potenciales que se encuentra en el municipio, el Boletín técnico Mercado Laboral - DANE 2019 manifiesta que: “La población ocupada en Barrancabermeja se concentró principalmente en la rama de Comercio, hoteles y restaurantes (32,4%), seguida por la rama de Servicios comunales, sociales y personales (24,2%). La rama de mayor crecimiento frente al 2018 fue Transporte, almacenamiento y comunicaciones (16,3%). Las mayores contribuciones positivas a la variación de la población ocupada se dieron en las ramas de Comercio, hoteles y restaurantes y Transporte, almacenamiento y comunicaciones, estas aportaron en conjunto 3,4 puntos porcentuales. Entre tanto, la rama de Construcción fue la que más restó con 1,4 puntos porcentuales”.

Ante todo esto cabe señalar que para el 2019 el nivel de desocupación disminuyó, sin embargo, conforme con la Cámara de Comercio de Barrancabermeja, el 50% de esta reducción pasó a formar parte de la población inactiva, debido a la deserción de la búsqueda de trabajo y/o la migración a otras regiones del país, este hecho conllevó a un aumento del 2,8% de la población inactiva, lo que quiere decir que se mantiene el problema estructural donde la oferta de mano de obra sigue superando a la demanda.

<p>Por otra parte, es necesario tener presente que el Departamento de Santander es la cuarta región económica que le aporta al Producto Interno Bruto (7%) y Barrancabermeja es el tercer municipio con mayor población del Departamento, pero el primer municipio con mayor participación en aporte al PIB, gracias a la Industria Petrolera. Barrancabermeja posee el 66% de la producción industrial de Santander a través de la refinación del petróleo según la Cámara de Comercio de Barrancabermeja.</p> <p>Cabe resaltar que en materia de producción y desarrollo de sectores económicos tales como la Agroindustria, gracias a las ventajas comparativas que posee la zona, se contempla la explotación de grandes cultivos industriales como la palma de aceite, la cual posee más del 30% de la producción nacional, de igual manera, el cultivo de cacao genera el 26% de dicha producción a nivel país, cifras tomadas del Sistema de Agronet del Ministerio de Agricultura.</p> <p>Otro sector importante a desarrollar en la zona, es la logística y transporte, teniendo en cuenta que el principal recurso natural que caracteriza la región es el Río Magdalena y por el cual fluye al año alrededor de 2 millones de toneladas de carga líquida y seca, sumado a esto, el desarrollo de principales proyectos de viales como la ruta del sol, la ruta del cacao en Santander y la recuperación total de la navegabilidad del Río, conllevan a la creación de un</p>	<p>escenario propicio para la potencialización de este sector en la región, y generar una gama de servicios en materia de distribución de bienes desde y hacia el exterior con bajos costos y elevando los niveles de competitividad del país en materia de comercio exterior.</p> <p>Dado el análisis precedente, se observa que para poder combatir un sin número de problemáticas que afectan el Distrito de Barrancabermeja, es indispensable buscar mecanismos que permitan incentivar la inversión no solo del Gobierno Nacional, sino de todos los sectores productivos y económicos del país. Más cuando Barrancabermeja tiene las condiciones geográficas que le permite posicionarse como un nodo logístico multimodal, escenario clave para la generación de encadenamientos productivos, diversificar la economía, permitiendo de esta manera aumentar el número de puestos de trabajo formales en la región. Asimismo, es un polo de desarrollo regional que ofrece servicios a los municipios que componen la región del Magdalena Medio.</p> <p>Es por todo lo anterior que el objetivo del presente proyecto de ley es incentivar la inversión en el Distrito de Barrancabermeja, aprovechando los diferentes recursos que existen en la región con el fin de mejorar las condiciones socioeconómicas de los habitantes del territorio, para con ello poder combatir los diferentes flagelos que sufre la comunidad de este territorio del país debido a los rezagos de</p>
<p>las diferentes crisis vividas.</p> <p>Lo anterior, por cuanto un aumento en la inversión por parte de capital privado o público para la creación de empresas va a permitir llevar nuevas fuentes de ingreso a la sociedad, con lo cual se busca desplazar el actuar de los grupos al margen de la ley que tiene su zona de influencia en la región y a su vez reactivar la economía del municipio y aportar a la del Departamento de Santander.</p> <p>De igual manera, el presente Proyecto de Ley busca el aumento de la inversión en el Distrito y a su vez, que el Estado pueda hacer una mayor y mejor presencia con la implementación de programas sociales y el cubrimiento de las necesidades básicas insatisfechas, las cuales son un gran problema en el territorio.</p> <p>Así mismo, el presente proyecto busca que la inversión que llegue a Barrancabermeja permita la mayor y mejor implementación de una gran cantidad de recursos que allí se encuentran, como son el turismo, la agricultura y la ganadería, esas últimas de manera responsable con el medio ambiente para evitar su expansión descontrolada.</p> <p>Además de las anteriores finalidades manifestadas, este proyecto tiene como objetivo que la implementación pueda disminuir el desempleo, la informalidad, el deterioro de las</p>	<p>condiciones de vida y los altos niveles de pobreza, a través de las actividades principales como las industriales, agropecuarias y/o comerciales.</p> <p>Finalmente, el éxito del Proyecto de Ley deriva de una articulación entre el Gobierno Nacional y los Gobiernos locales para que sea llevado a un buen término, así como lo indica Kalman Kalotay, economista de la UNCTAD, al argumentar en el seminario sobre políticas para responsables de políticas de países de América Latina y el Caribe sobre Zonas Económicas Especiales, llevado a cabo en agosto del 2019, que este modelo se debe implementar: <i>“basado en los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas y conseguir transformarlas de ser zonas aisladas a lograr ser zonas bien integradas a las economías locales, buscando integrarlas a la economía y las empresas locales, y con esto aumentar los beneficios para toda la población del país”</i>.</p> <div style="text-align: center;">  <p>OSCAR LEONARDO VILLAMIZAR MENESES Representante a la Cámara por Santander Partido Centro Democrático</p> </div>

C O N T E N I D O

Gaceta número 1321 - Martes, 17 de noviembre de 2020

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de ley número 462 de 2020 Cámara, por medio de la cual se modifica y se hacen adiciones a la Ley 5ª de 1992, se crea la Comisión Legal de Lucha contra el Narcotráfico y Cooperación Internacional, del Congreso de la República de Colombia y se dictan otras disposiciones.....	1
Proyecto de ley número 463 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establece el SOAT Parcial.....	7
Proyecto de ley número 464 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establece el régimen para el abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo.	10
Proyecto de ley número 465 de 2020 Cámara, por medio de la cual se crea una Zona Económica y Social Especial (ZESE) para el Distrito de Barrancabermeja.	26