



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 114

Bogotá, D. C., miércoles, 10 de marzo de 2021

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PROYECTOS DE LEY

#### PROYECTO DE NÚMERO 516 DE 2021 CÁMARA

*por medio del cual se declara al municipio de Hato Corozal "Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley No ~~516~~ de 2021 ~~cámara~~

Por medio del cual se declara al Municipio de Hato Corozal, "Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación y se dictan otras disposiciones

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA**

**Artículo 1.** Declárese al municipio de Hato Corozal, "Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación" en su condición de escenario para la construcción de la Segunda y actual República.

**ARTÍCULO 2.** El Gobierno nacional, el Ejército de Colombia, el Congreso de la República y la Academia de Historia de Casanare, anualmente rendirán homenaje a "el triunfo de Santa Rosa de Chire" el 31 de octubre para lo cual, vincularán a las organizaciones sociales de Hato Corozal e invitarán a las embajadas de los países andinos o bolivarianos que hacen parte de la gesta libertadora.

**ARTÍCULO 3.** Autorícese al Gobierno Nacional, departamental y municipal, para que dentro de los límites del marco fiscal de mediano plazo, incorpore las partidas presupuestales para las siguientes obras de utilidad pública y de interés social e histórico del municipio de Hato Corozal del Departamento de Casanare, haciendo énfasis en las circunstancias y acontecimientos de la Batalla de Chire.

- Diseño y construcción de un parque temático ubicado en las veredas Rosa Blanca, Chire Nuevo y Banco de Chire.
- Construcción en el casco urbano del municipio de Hato Corozal del Museo Guerras y Procesos de Paz de Colombia. Donde funcionará la Escuela de Semilleros y Biblioteca de la cátedra de historia.
- Adecuación y ampliación de la Institución educativa Santa Rosa de Chire.
- La recopilación, selección y publicación en medio físico y digital, de las obras, discursos, investigaciones y escritos que reconstruyan y rememoren lo sucedido el 31 de octubre de 1815 por medio de la Biblioteca Nacional y el Archivo Nacional.

**Artículo 4.** Autorícese al Gobierno nacional a través del Ministerio de Cultura para asesorar y apoyar a la Gobernación de Casanare y al municipio de Hato Corozal en la elaboración, tramitación, ejecución y financiación de los proyectos de patrimonio material e inmaterial; de remodelación, recuperación y construcción de los

monumentos e infraestructura cultural e histórica del municipio de Hato Corozal, en conformidad con la Constitución y la Ley, incluida la Ruta Turística Santa Rosa de Chire.

**Artículo 5.** El Gobierno Nacional, la Gobernación de Casanare y el Municipio de Hato Corozal, quedan autorizados para impulsar y apoyar ante otras entidades públicas o privadas, nacionales o internacionales, la obtención de recursos económicos adicionales o complementarios a los que les autoricen apropiar en el Presupuesto General de la Nación de cada vigencia fiscal, destinadas al objeto que se refiere la presente Ley.

**Artículo 6.** Radio y Televisión de Colombia, R.T.V.C. hará la producción de televisión y radio que será emitido para el país por el Canal Institucional, Señal Colombia, Canal del Congreso y Radiodifusora Nacional, sobre la condición de Patrimonio Histórico y Cultural del municipio Hato Corozal destacando a la vez los importantes aspectos sociológicos, productivos, económicos de dicha municipalidad.

**Artículo 7.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

  
**JAIRO CRISTANCHO TARACHE**  
Representante a la Cámara

  
**JOSE VICENTE CARREÑO**  
Representante a la Cámara

Proyecto de Ley No de 2021

"Por medio del cual se declara al Municipio de Hato Corozal Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación y se dictan otras disposiciones"

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Esta iniciativa surge del trabajo conjunto entre la Academia de Historia de Casanare la cual suministró el sustento historiográfico que hace parte de la exposición de motivos del presente proyecto de ley.

El periodo de 1810 a 1815 en la Nueva Granada se denomina como el de la Primera Independencia o Primera República, producto de lo sucedido el 20 de julio de 1810 en los hechos historiográficos conocidos como "El Florero de Llorente" donde los españoles pierden su poder y salen del territorio liberado por la fuerza republicana.

Este periodo también es conocido como la "Patria Boba" por el hecho que los criollos sin la presencia de españoles, se dividieron entre centralistas y federalistas, dos maneras de contemplar cómo se debería administrar la naciente República, diferencia política e ideológica que los condujo a la guerra civil, mientras tanto España (que había vencido a Napoleón Bonaparte que desde 1808 había invadido a los ibéricos) planeaba en 1814 la Reconquista de las que fueran colonias españolas en América que se hizo efectiva en 1815 y que empezó con éxito por la Capitanía de Venezuela y desde allí hacia el Virreinato de la Nueva Granada.

Pablo Morillo se encargó de la Reconquista iniciada desde Cartagena a partir del Régimen del Terror con ruta hacia Santafé, mientras tanto, a Sebastián de la Calzada los españoles le confiaron la reconquista de los Llanos de Casanare y desde allí tomarse a Santafé desde esas sábanas remontando la cordillera oriental, camino corto para tan semejante misión, pues por Cartagena era muy distante lograr ese objetivo reconquistador de la gran capital. De la Calzada reconquista el territorio araucano, cruza el Rio Casanare y al entrar a Santa Rosa de Chire (hoy municipio de Hato Corozal) es esperado por los republicanos que encabezados por el General Joaquín Ricaurte y con subalternos tenía a José Antonio Páez, Ramon Nonato Pérez, Juan Galea, Miguel Guerrero, Juan Nepomuceno Moreno, Fray Ignacio de Mariño y

otros importantes cuadros de mando, se enfrenta a la tropa ibérica el 31 de octubre de 1815 en la resaltada Batalla de Chire.

La tropa española estaba constituida por 900 infantes y 600 de caballería, frente a la minoritaria tropa republicana y desde las terrazas del Banco de Chire los republicanos planean su estrategia de batalla consistente en provocar al enemigo haciéndole ver que se huye y finalmente devolverse en contraataque en ciertos lugares topográficos favorables y con el método de la vanguardia de ataque encabezada por los caballos sin jinete en estampida, seguido de los letales lanceros que en la punta de las armas engrudaban el mortal veneno ancestral llamado curare que provocaba una muerte casi que inmediata. Los locales así se imponen a la tropa española que confundida y derrotada deja armas, pertrechos y huyen por la vía de Chita.

A partir de este momento 31 de octubre de 1815, Casanare confirma su libertad que gozaba desde 1810 y las tropas llaneras se organizan para resistir las que serían continuas contiendas en aras de tomarse el territorio de esta Provincia sin lograrlo de manera definitiva salvo esporádicas tomas que luego eran repelidas y retomado el poder por parte de los llaneros.

A partir de esta batalla emblemática, muchos de los militares republicanos venezolanos y granadinos decidieron huir, buscaron refugio en la Provincia de Casanare y se reunieron en una Junta de Oficiales el 16 de julio de 1816 para organizadamente planear darle libertad a los compatriotas granadinos. A dicha Junta asistieron: el Coronel Francisco de Paula Santander con poderes de Rafael Urdaneta y Manuel Serviéz, Coronel Miguel Valdés, su auditor de guerra Unda, otros oficiales como, Juan Antonio Paredes, Miguel Guerrero, Fernando Figueredo, Miguel Antonio Vásquez, José Antonio Páez, José María Carreño, Domingo Mesa, Francisco Conde y Juan Pablo Burgos, dando así inicio a la Campaña Libertadora desde ese 1815 hasta 1819 campaña que se sella con la Ruta Libertadora que llenó de gloria a la tropa libertadora en campos de Boyacá.

Toda esta gesta ocurría en Santa Rosa de Chire la cual era una ciudad emblemática en la provincia de Casanare, cuarta en ser fundada por los españoles en Casanare después de Santiago de las Atalayas, Támara y San José de Pore; Santa Rosa de Chire era la ciudad más importante de la jurisdicción de la hacienda Jesuita más importante y centro administrativo de las cuatro en los Llanos. Caribabare: en 1781 Eugenio y Gregorio Bohórquez, chireños, eran los capitanes indigenistas de los 1500 guerreros que por Pore subieron a Pisba con la intención de sumarse a los Comuneros del Socorro y otras Provincias que por primera vez realizaban en conjunto un gesto

libertario: esta ciudad ruta obligada de la sal que desde la cordillera surtía la provincia de Casanare desde las minas de Chita, Sácama y La salina; este poblado fue destruido tres veces por guerra y epidemias; allí se acuñó la moneda de la independencia en 1818 por orden del General Francisco de Paula Santander; en 1817 hubo allí otra batalla emblemática donde se venció al español Julián Bayer.

Por los anteriores hechos el territorio del municipio de Hato Corozal, reúne las condiciones historiográficas para ser elevado a patrimonio histórico y cultural de la nación, y darle otros reconocimientos materiales en el marco del Bicentenario para exaltar su aporte a la libertad de los colombianos pues cabe una pregunta con lógica respuesta. ¿De haberse perdido en Chire en 1815 hubiese sucedido las batallas en Boyacá en 1819? Seguramente no. Por ello se podría afirmar que desde la Batalla de Chire nace la esperanza y proyecto de la libertad que finalmente le da nacimiento a las hoy seis naciones andinas.

  
**JAIRO CRISTANCHO TARACHE**  
Representante a la Cámara

  
**JOSE VICENTE CARREÑO**  
Representante a la Cámara

## PROYECTO DE NÚMERO 517 DE 2021 CÁMARA

*por el cual se crea y autoriza a la Asamblea del departamento del Chocó para emitir la estampilla Pro-Hospitales Público, puestos públicos de salud y centros hospitalarios públicos en el departamento del Chocó.*

<p style="text-align: center;"><b>PROYECTO DE LEY N° _____ DE 2021 SENADO</b></p> <p style="text-align: center;"><b>“POR EL CUAL SE CREA Y AUTORIZA A LA ASAMBLEA DEL DEPARTAMENTO DEL CHOCÓ PARA EMITIR LA ESTAMPILLA PRO-HOSPITALES PÚBLICOS, PUESTOS PÚBLICOS DE SALUD Y CENTROS HOSPITALARIOS PÚBLICOS EN EL DEPARTAMENTO DEL CHOCÓ”</b></p> <p><b>Artículo 1º. Objeto y valor de la emisión.</b> Crease y autorizase a la Asamblea del Departamento del Chocó para que ordene la emisión de la Estampilla Pro-hospitales Públicos, Puestos Públicos De Salud y Centros Hospitalarios Públicos en el departamento del Chocó, hasta por la suma de CIENTO CINCUENTA MIL MILLONES DE PESOS (\$ 150.000.000.000) a precios constantes del año 2021.</p> <p>La suma recaudada se asignará por la Asamblea Departamental, de acuerdo a las necesidades que presenten los hospitales públicos de los diferentes niveles de atención, así como la construcción de infraestructura adicional.</p> <p><b>Artículo 2º. Destinación.</b> El recaudo subyacente al uso de la estampilla se destinará de forma específica a los gastos e inversiones de los hospitales Públicos, Puestos Públicos De Salud y Centros Hospitalarios Públicos en el departamento del Chocó, que la Asamblea Departamental estipule en razón de los valores recaudados.</p> <p>El recaudo subyacente a la estampilla a que se refiere el artículo 1º de la presente ley se destinará principalmente en lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Adquisición, mantenimiento y reparación de los equipos requeridos por los diversos servicios que prestan las instituciones hospitalarias para garantizar la atención en salud en el departamento del Chocó</li> <li>2. Dotación de instrumentos para los diferentes servicios asociados al servicio de salud.</li> <li>3. Compra de suministros e insumos hospitalarios para pacientes y para el personal de salud.</li> <li>4. Mantenimiento, ampliación, restauración y remodelación de la infraestructura física.</li> <li>5. Adquisición y mantenimiento del equipamiento, infraestructura y logística requerida para disponer de nuevas áreas de laboratorio y demás que se requieran en materia tecnológica.</li> <li>6. Recursos destinados al pago de salarios, honorarios y demás obligaciones contractuales subyacente a una contratación laboral directa y con plenas garantías prestacionales de los trabajadores de salud que laboran en la red pública hospitalaria del departamento.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>7. Mantenimiento, fortalecimiento y sostenimiento de los puestos de salud de las zonas rurales y apartadas del departamento.</li> <li>8. Dotación, atención y provisión de la infraestructura, logística y elementos necesarios para la gestión, mitigación y atención efectiva de pacientes de pandemias, epidemias y demás enfermedades y virus de alta transmisibilidad.</li> <li>9. Compra, renovación y mantenimiento de áreas de unidades de cuidado intensivo, unidades de cuidado intermedio, laboratorios, unidades de diagnóstico y demás unidades subyacentes a las necesidades de la población del departamento en materia de atención en salud.</li> <li>10. Adecuación de infraestructura dedicada a la atención en salud mental, cuidado psicológico y acompañamiento psicosocial de la población del departamento.</li> </ol> <p><b>Parágrafo.</b> En concordancia con el artículo 47 de la ley 863 de 2003, los ingresos recaudados por parte de las entidades territoriales en materia de estampillas autorizadas por la ley, serán objeto de una retención equivalente al veinte por ciento (20%) con destinación específica a fondos de pensiones de la entidad destinataria de dichos recaudos. En caso de no existir pasivo pensional en dicha entidad, esta podrá destinar los recursos subyacentes al presente artículo</p> <p><b>Artículo 3º. Atribución.</b> Autorícese a la Asamblea Departamental del Chocó para que, en ejercicio de sus facultades legales y reglamentarias, defina y determine de manera específica las respectivas, tarifas, bases gravables, hechos económicos, sujetos pasivos y activos y demás características subyacentes al uso obligatorio de la estampilla en las operaciones que se deban realizar en los diferentes municipios del departamento del Chocó.</p> <p>La Asamblea Departamental del Chocó facultará a los Concejos de los treinta municipios del departamento, para que se vinculen y estipulen como obligatorio el uso de la estampilla. La emisión de la estampilla será autorizada a partir de la presente ley de la República con la destinación específica desarrollada en los artículos 1º y 2º.</p> <p><b>Artículo 4º. Recaudo.</b> Los recaudos por concepto del desarrollo de la estampilla objeto de la presente se encontrarán a cargo de la Secretaría de Hacienda Departamental del Chocó. En atención a lo dispuesto en la presente ley, cada una de las Tesorerías Municipales y Tesorerías de cada ente descentralizado trasladarán los recursos subyacentes a la estampilla a la Secretaría de Hacienda Departamental para que los recursos sean distribuidos en concordancia con la ordenanza departamental que reglamente la presente ley.</p> <p><b>Artículo 5º. Transparencia y control ciudadano.</b> Las actuaciones y procedimientos reglamentarios que expida la Asamblea Departamental del Chocó</p>
<p>en la aplicación e implementación de la presentación, serán debidamente allegadas e informadas a la Dirección de Apoyo Fiscal del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</p> <p>Dichas actuaciones, procedimientos y reglamentaciones deberán ser públicos y de fácil acceso para la ciudadanía mediante un informe semestral elaborado por la Asamblea Departamental y la Secretaría de Hacienda Departamental.</p> <p><b>Artículo 6º. Régimen de responsabilidad.</b> Cualquier obligación que implique la adhesión y anulación de la estampilla objeto de la presente ley estará bajo directa responsabilidad de los funcionarios públicos del orden municipal o departamental en los términos dispuestos por la ordenanza departamental subyacente a la presente ley.</p> <p><b>Artículo 7º. Control y transparencia.</b> Los recursos recaudados por concepto de la estampilla, su control, su efectiva inversión y cualquier tipo de traslado o gestión inherente a la implementación de la presente ley estará a cargo de la Contraloría Departamental del departamento del Chocó.</p> <p><b>Artículo 8º. Vigencia y derogatoria.</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p><b>JUAN LUIS CASTRO CÓRDOBA</b> Senador de la República</p>	<p style="text-align: center;"><b>EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</b></p> <p><b>I. OBJETO DE LA INICIATIVA</b></p> <p>La presente iniciativa tiene por objeto la creación de la estampilla Pro-Hospitales Públicos del departamento del Chocó, así como la autorización a la Asamblea del Departamento del Chocó estableciéndose la suma de hasta CIENTO CINCUENTA MIL MILLONES DE PESOS (\$ 150.000.000.000) a precios constantes del año 2021.</p> <p><b>II. CONTEXTO DE LA INICIATIVA</b></p> <p><b>i. CONSIDERACIONES GENERALES</b></p> <p>Para sustentar la importancia de la creación de la Estampilla pro-hospitales para el Chocó, será preciso hacer referencia a una serie de indicadores que dan cuenta de la preocupante situación del departamento y de la necesidad de fortalecer la red hospitalaria y mejorar la prestación de los servicios de salud a la población.</p> <p>Para el estudio del presente proyecto de ley es importante resaltar que la salud es un gasto público social y que de conformidad con la Constitución Nacional en su artículo 334, cuando se trate de dichos gastos, estos son prioritarios.</p> <p><b>ii. SITUACIÓN DE LA SALUD EN EL CHOCÓ</b></p> <p><b>a. Indicadores geográficos y demográficos</b></p> <p>El Departamento del Chocó posee una ubicación geoestratégica, localizado en la esquina noroccidental del país, en la región del Pacífico, bañado por los Océanos Atlántico y Pacífico, este departamento posee una extensión de 46.530 kilómetros cuadrados, correspondiendo al 4.1% sobre el total de país, se encuentra separado biogeográficamente del resto del territorio nacional por las cordilleras andinas, característica natural esta, que ha incidido en el aislamiento relativo de los principales circuitos económicos nacionales.<sup>1</sup></p> <p>Este departamento posee treinta (30) municipios que corresponden al 2.7% del total que posee el país, cuenta con tres (3) cuencas geográficas navegables, conformadas por los ríos Atrato, San Juan y Baudó, el primero vierte sus aguas al Océano Atlántico y los dos últimos al Océano Pacífico, estos tres ríos junto con los dos mares que posee, históricamente han sido las vías de comunicación entre la</p> <p><small><sup>1</sup> Ministerio de Comercio (2020). Información: Perfiles Económicos Departamentales. <a href="https://www.mincit.gov.co/getattachment/f415cf51-fce4-4cee-99af-0a7dce231692/Chocó">https://www.mincit.gov.co/getattachment/f415cf51-fce4-4cee-99af-0a7dce231692/Chocó</a></small></p>

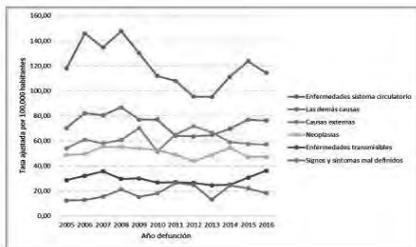
gran mayoría de los municipios del Departamento, como también han sido ejes del poblamiento y de las actividades económicas.

Según registros del DANE, para el año 2020 este departamento posee una población aproximada de 525.528 habitantes<sup>2</sup>, que equivalen al 1.1% del total de la Nación, ubicados el 49.2% en las cabeceras y el 50.8% en el resto del departamento, indicando esta proporción que su mayor población es rural. Según el DANE, esta población se concentra el 22.6% en Quibdó, Capital del Departamento, y el 77.4% en los 29 Municipios restantes, principalmente los municipios del Alto Baudó, Riosucio, Medio Atrato, Istmina y Tadó. Es de anotar que en los últimos años se ha presentado una variación en la distribución espacial de la población chochoana ocasionada entre otros factores por problemas de orden público, fenómenos de desastres naturales, violación de los derechos humanos y búsqueda de mejores condiciones de vida.

**b. Mortalidad**

Ahora bien, para empezar a aproximarse a la situación en materia de salud en el departamento, vale la pena señalar que las causas de mortalidad tanto en hombres como en mujeres en el Chocó, tienen como principales causas las enfermedades circulatorias; sin embargo, las tasas más altas son para los hombres; con una tendencia al aumento, dada las condiciones de determinantes sociales en el territorio.

**Tasa de mortalidad ajustada de acuerdo a la lista 6/67 de la OPS, del departamento del Chocó, 2005 – 2016**



Fuente: Secretaría de Salud Departamental del Chocó (2019). Actualización Análisis de Situación de Salud (ASIS) 2018 con el Modelo De los Determinantes Sociales de Salud<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Proyecciones poblacionales del DANE.

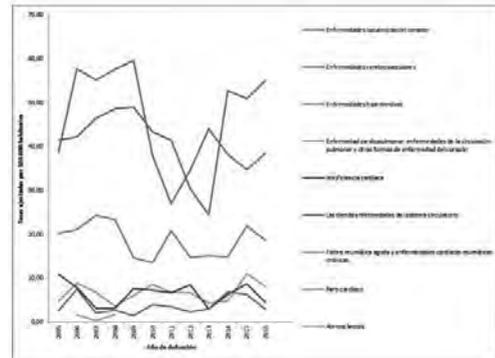
<sup>3</sup> Secretaría De Salud Departamental Del Chocó (2019). Actualización Análisis de Situación de Salud (ASIS) 2018 con el Modelo De los Determinantes Sociales de Salud. Disponible en: [https://choco.microlombiadigital.gov.co/sites/choco/content/files/000235/11716\\_asis\\_choco\\_2018.pdf](https://choco.microlombiadigital.gov.co/sites/choco/content/files/000235/11716_asis_choco_2018.pdf)

Ante este panorama, será preciso detenerse en las principales causas de mortalidad en el departamento y que en buena medida guardan relación con las limitaciones en la capacidad y competencias de la red hospitalaria pública para prevenirlas y atenderlas, a saber:

- Enfermedades del sistema circulatorio
- Neoplasias
- Enfermedades transmisibles

Respecto a la tasa de mortalidad para las enfermedades del sistema circulatorio, en hombres fueron representadas por las enfermedades cerebro vasculares, seguida de las enfermedades isquémicas del corazón y las hipertensivas; para el año 2016 las isquémicas del corazón y las cardiovasculares, fueron las principales causas de mortalidad.

**Tasa de mortalidad para las enfermedades del sistema circulatorio en hombres del departamento del Chocó, 2005 – 2016**

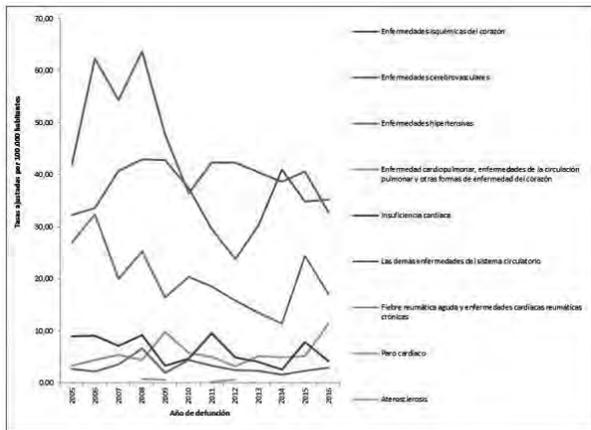


Fuente: Secretaría de Salud Departamental del Chocó (2019). Actualización Análisis de Situación de Salud (ASIS) 2018 con el Modelo De los Determinantes Sociales de Salud<sup>4</sup>

En mujeres, las mayores tasas de mortalidad de las enfermedades del sistema circulatorio son representadas por la insuficiencia cardíaca, las enfermedades isquémicas del corazón y las enfermedades hipertensivas; para el 2016, al igual que para los hombres, las principales tasas de mortalidad fueron por las enfermedades isquémicas del corazón y las cardiovasculares.

<sup>4</sup> Ibidem.

**Tasa de mortalidad para las enfermedades del sistema circulatorio en mujeres del departamento del Chocó, 2005 – 2016**

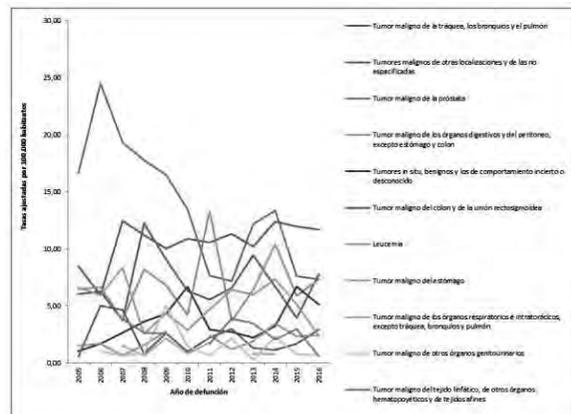


Fuente: Secretaría de Salud Departamental del Chocó (2019). Actualización Análisis de Situación de Salud (ASIS) 2018 con el Modelo De los Determinantes Sociales de Salud<sup>5</sup>

Por otra parte, la tasa de mortalidad por neoplasias en hombres está representada por los tumores malignos de próstata, seguido de los tumores localizados en la tráquea, los bronquios y el pulmón y el tumor maligno de estómago; al final del periodo de análisis, la principal causa de mortalidad fue por Tumor maligno de la tráquea, los bronquios y el pulmón y en segundo lugar los Tumores malignos de otras localizaciones y de las no especificadas, con tendencia al aumento.

<sup>5</sup> Ibidem.

**Tasa de mortalidad para las neoplasias en hombres del departamento del Chocó 2005 – 2016**

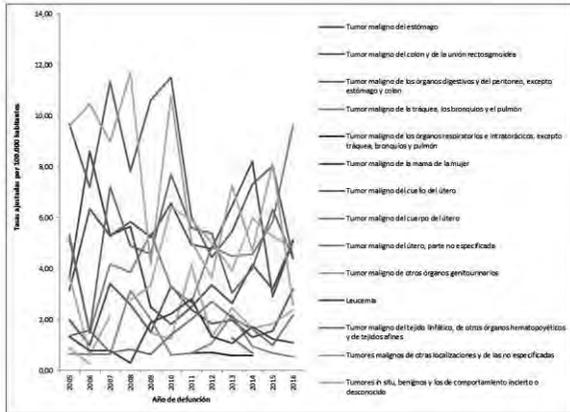


Fuente: Secretaría de Salud Departamental del Chocó (2019). Actualización Análisis de Situación de Salud (ASIS) 2018 con el Modelo De los Determinantes Sociales de Salud<sup>6</sup>

La tasa de mortalidad para las neoplasias en mujeres está representada por los tumores de los órganos digestivos y del peritoneo, seguido de tumores de otras localizaciones y las no especificadas; es evidente la tendencia al aumento de los tumores de mama y disminución en los otros tipos de tumores. Para el año 2016, la principal tasa de mortalidad fue por tumor maligno de estómago, seguido del tumor de colon.

<sup>6</sup> Ibidem.

**Tasa de mortalidad para las neoplasias en mujeres del departamento del Chocó 2005 – 2016**



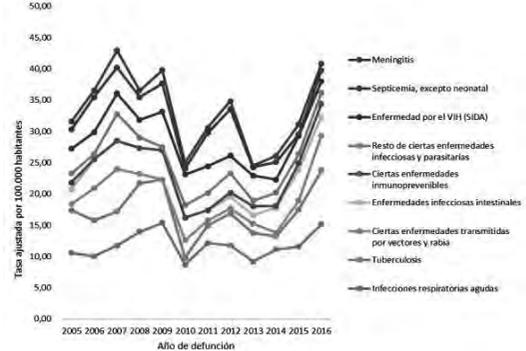
Fuente: Secretaría de Salud Departamental del Chocó (2019). Actualización Análisis de Situación de Salud (ASIS) 2018 con el Modelo De los Determinantes Sociales de Salud<sup>7</sup>

Por último, respecto a la mortalidad asociada a las enfermedades transmisibles en el Chocó, esta se caracteriza por las enfermedades infecciosas intestinales, la tuberculosis, las enfermedades transmitidas por vectores, como la malaria, la cual es endémica en la región; enfermedades prevenibles por vacuna, la meningitis, septicemia, el VIH y las infecciones respiratorias agudas.

En hombres, la tasa de mortalidad de enfermedades transmisibles está dada por las enfermedades respiratorias, seguido de la tuberculosis y las transmitidas por vectores.

<sup>7</sup> Ibidem.

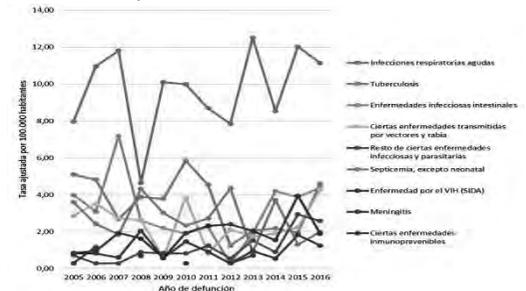
**Tasa de mortalidad para las enfermedades transmisibles en hombres del departamento del Chocó, 2005 – 2016**



Fuente: Secretaría de Salud Departamental del Chocó (2019). Actualización Análisis de Situación de Salud (ASIS) 2018 con el Modelo De los Determinantes Sociales de Salud<sup>8</sup>

En mujeres, se encontró que las mayores tasas de mortalidad también son infecciones respiratorias en segundo lugar, la tuberculosis y las enfermedades infecciosas intestinales.

**Tasa de mortalidad para las enfermedades transmisibles en mujeres del departamento del Chocó, 2005 – 2016**



<sup>8</sup> Ibidem.

Fuente: Secretaría de Salud Departamental del Chocó (2019). Actualización Análisis de Situación de Salud (ASIS) 2018 con el Modelo De los Determinantes Sociales de Salud<sup>9</sup>

Estos indicadores ponen de manifiesto las dimensiones de las principales causas de mortalidad en el departamento del Chocó, dando cuenta de la importancia de fortalecer la red pública hospitalaria para mejorar su capacidad en términos de atención, incidiendo directamente en la calidad de vida y el goce de derechos por parte de la población.

**c. Morbilidad**

Para el 2009-2017, las principales causas de morbilidad para la población general del departamento del Chocó, según los ciclos vitales para la primera infancia, juventud, adultez y persona mayor, fueron las condiciones mal clasificadas; en el grupo de infancia fueron las condiciones maternas y en la adolescencia las enfermedades no transmisibles.

**Principales causas de morbilidad, departamento del Chocó, 2009 – 2017**

Categoría	Causa de morbilidad	Total									
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Apr 2017-2018
Primera infancia (0-5 años)	Condiciones transmisibles y multicausales	2,2	2,7	4,4	4,4	2,7	2,8	2,7	2,0	2,8	3,1
	Condiciones maternas	1,22	1,36	2,19	1,72	2,25	2,70	3,86	3,23	1,70	4,47
	Enfermedades no transmisibles	0,89	0,99	0,57	0,11	0,29	0,15	0,79	0,03	0,33	0,28
	Lesiones	3,82	4,41	4,77	3,78	4,21	5,31	5,68	6,26	6,07	4,19
	Condiciones mal clasificadas	1,61	0,33	0,04	0,75	0,01	0,24	0,23	0,79	0,51	0,28
Infancia (6-11 años)	Condiciones transmisibles y multicausales	6,57	7,77	6,50	6,65	6,05	6,80	7,82	7,38	7,30	6,22
	Condiciones maternas	6,87	9,15	1,03	0,46	0,18	0,15	0,12	0,17	0,42	0,26
	Enfermedades no transmisibles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Lesiones	6,22	7,37	8,41	6,54	7,25	10,13	8,09	8,86	7,94	6,02
	Condiciones mal clasificadas	10,54	10,71	10,19	10,54	10,11	10,34	10,58	10,43	10,05	10,19
Adolescencia (12-18 años)	Condiciones transmisibles y multicausales	16,36	16,62	13,33	14,85	13,76	11,38	12,83	13,85	10,21	14,44
	Condiciones maternas	4,33	5,31	9,85	4,47	5,33	8,36	5,93	4,51	8,08	8,72
	Enfermedades no transmisibles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Lesiones	4,70	6,58	7,24	6,31	4,80	6,52	8,72	8,37	7,66	6,69
	Condiciones mal clasificadas	10,35	10,26	10,40	10,40	10,39	10,34	11,77	10,64	10,30	10,54
Juventud (19-26 años)	Condiciones transmisibles y multicausales	13,27	12,82	11,05	11,55	9,61	9,13	10,84	11,30	8,69	12,71
	Condiciones maternas	8,01	12,71	11,62	8,69	7,63	12,18	8,30	7,27	13,33	10,31
	Enfermedades no transmisibles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Lesiones	1,42	3,76	1,54	3,56	4,42	7,26	7,57	10,84	6,19	8,25
	Condiciones mal clasificadas	5,75	7,74	10,11	10,47	10,76	10,97	10,97	10,87	10,58	10,29
Adultez (27-59 años)	Condiciones transmisibles y multicausales	5,28	10,53	8,71	8,68	8,25	7,80	8,58	8,80	7,05	7,75
	Condiciones maternas	3,21	4,31	7,77	3,41	2,80	3,85	3,02	2,74	4,91	8,77
	Enfermedades no transmisibles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Lesiones	4,25	4,98	3,72	4,80	3,93	5,08	5,49	5,24	5,36	4,14
	Condiciones mal clasificadas	1,74	1,07	1,79	1,78	2,45	1,42	1,17	1,62	1,07	1,95
Persona mayor (60 años)	Condiciones transmisibles y multicausales	7,44	7,07	5,71	5,37	3,73	4,58	5,71	5,83	4,51	6,92
	Condiciones maternas	0,02	0,06	0,06	0,01	0,04	0,08	0,03	0,00	0,00	0,00
	Enfermedades no transmisibles	1,28	1,97	1,92	3,53	2,69	3,39	3,54	3,64	3,54	4,10
	Lesiones	14,46	14,07	12,75	12,83	13,56	17,84	17,45	17,96	19,28	18,11
	Condiciones mal clasificadas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Secretaría de Salud Departamental del Chocó (2019). Actualización Análisis de Situación de Salud (ASIS) 2018 con el Modelo De los Determinantes Sociales de Salud<sup>10</sup>

Lo anterior da cuenta de algunos de los principales aspectos a considerar dentro del fortalecimiento de la red hospitalaria pública del Chocó, a efectos de mejorar la capacidad física de las instituciones hospitalarias del departamento para disminuir las tasas de morbilidad y mortalidad.

**d. Condiciones de vida**

Presentado este panorama, es preciso hacer referencia a los determinantes de la salud asociados con las condiciones de vida en el departamento del Chocó; al respecto, los siguientes indicadores permiten dimensionar la situación en el departamento y ponen de presente la necesidad de fortalecer la capacidad física de la red hospitalaria pública ante las deficiencias en la prestación de servicios públicos y su impacto en la salud.

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Ibidem.

De acuerdo con la Secretaría de Salud Departamental del Chocó<sup>11</sup>, con datos para el año 2016, en el departamento:

- La cobertura de servicios de electricidad era del 87%.
- La cobertura de acueducto era del 63%.
- La cobertura de alcantarillado era del 47.80%.
- El porcentaje de hogares sin acceso a fuentes de agua mejorada era del 79.57%, muy por encima de la media nacional.
- El porcentaje de hogares con inadecuada eliminación de excretas era del 79.37%, muy por encima de la media nacional.

**Determinantes de la salud - Condiciones de Vida, Chocó, 2016-2017**

Determinantes intermedios de la salud	Colombia	Chocó
Cobertura de servicios de electricidad	96,96	87,00
Cobertura de acueducto (2016)	56,75	63,00
Cobertura de alcantarillado (2016)	46,0	47,80
Índice de riesgo de la calidad del agua para consumo humano (RCA)	20,5	25,10
Porcentaje de hogares sin acceso a fuentes de agua mejorada (DNP-DANE 2005)	17,19	79,57
Porcentaje de hogares con inadecuada eliminación de excretas (DNP-DANE 2005)	16,98	79,37

Fuente: Secretaría de Salud Departamental del Chocó (2019). Actualización Análisis de Situación de Salud (ASIS) 2018 con el Modelo De los Determinantes Sociales de Salud<sup>12</sup>

En estos términos, son evidentes las deficiencias en la prestación de servicios públicos esenciales en el departamento del Chocó, resultando clara la asociación de estos problemas con las afectaciones a la salud reflejadas en las tasas de morbilidad y mortalidad.

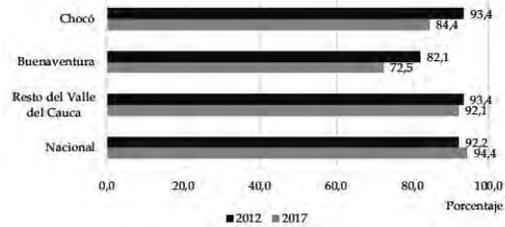
**e. Cobertura en salud e infraestructura**

Ahora bien, para aproximarse a los indicadores referentes a la cobertura en salud, la oferta de servicios y la capacidad instalada en el departamento del Chocó, serán de utilidad varios estudios comparativos que se ocupan de analizar y caracterizar la infraestructura en salud en la Región Pacífico de Colombia. Esta perspectiva regional permitirá identificar una serie de falencias que no son exclusivas del departamento del Chocó y que dan cuenta de la necesidad de fortalecer la capacidad física de la red hospitalaria pública.

<sup>11</sup> Ibidem.  
<sup>12</sup> Ibidem.

En cuanto a cobertura, las cifras muestran que entre 2012 y 2017 hubo una reducción de 9,0 pp en Chocó, ubicándose en 84,4% de población afiliada a salud<sup>13</sup>; en Buenaventura la disminución fue de 9,6 pp, registrando una tasa de 72,5% en 2017. En el resto del Valle del Cauca (sin Buenaventura) también hubo una reducción pero menor (1,3 pp), para una cobertura de 92,1%. Sin embargo, en el total nacional, la cobertura aumentó en 2,2 pp al ubicarse en 94,4% en 2017.

**Cobertura de salud en Chocó, Buenaventura, resto del Valle del Cauca y total nacional, 2012 y 2017**

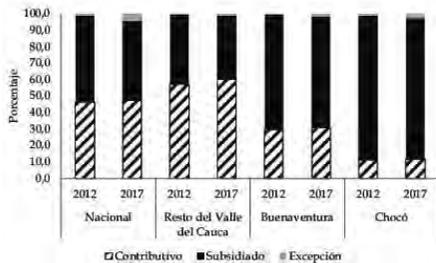


Fuente: Bonet-Morón J, Reina-Aranza Y, Ricciulli-Marin D (2018). Movimientos sociales y desarrollo económico en Chocó y Buenaventura. Banco de la República.<sup>14</sup>

Además de la reducción en la cobertura, en Chocó y Buenaventura se observa una estructura según el tipo de afiliación muy diferente a lo que se registra en el total nacional. La proporción de afiliados al régimen subsidiado es mucho mayor al del contributivo. Mientras que en 2017, en Colombia y en el agregado de resto del Valle del Cauca el 48,2% y el 38,5%, respectivamente, de los afiliados pertenecían al régimen subsidiado, en Chocó y Buenaventura estas cifras eran de 85,5% y 68,1%.

<sup>13</sup> De acuerdo con el Análisis de Situación de Salud (ASIS) del Ministerio de Salud para el año 2019, la cobertura de afiliación al SGSSS en el departamento del Chocó fue del 83,5%, teniendo lugar una nueva reducción. Datos disponibles en: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/ED/PSP/asis-2019-colombia.pdf>  
<sup>14</sup> Bonet-Morón J, Reina-Aranza Y, Ricciulli-Marin D (2018). Movimientos sociales y desarrollo económico en Chocó y Buenaventura. Banco de la República. Disponible en: [https://repositorio.banrep.gov.co/bitstream/handle/20.500.12134/8375/dtser\\_270.pdf?sequence=8&isAllowed=y](https://repositorio.banrep.gov.co/bitstream/handle/20.500.12134/8375/dtser_270.pdf?sequence=8&isAllowed=y)

**Tipo de afiliación a salud en Chocó, Buenaventura, resto del Valle del Cauca y total nacional, 2012 y 2017**



Fuente: Bonet-Morón J, Reina-Aranza Y, Ricciulli-Marin D (2018). Movimientos sociales y desarrollo económico en Chocó y Buenaventura. Banco de la República.<sup>15</sup>

En cuanto a la oferta de servicios y la capacidad instalada, al 2017 el departamento de Chocó contaba con 224 prestadores de servicios de salud y con 342 sedes o puntos de atención; estas cifras equivalen a 4,4 instituciones prestadoras y 6,7 sedes por cada diez mil habitantes<sup>16</sup>. Al comparar con el promedio nacional departamental, se observa un rezago, dado que un departamento promedio tenía 7,8 prestadores y 9,9 sedes por cada diez mil habitantes.

Con relación a los hospitales, en 2017 había seis hospitales públicos (E.S.E) en el departamento de Chocó. Cinco prestaban servicios de primer nivel (baja complejidad) y solo uno era de nivel dos (mediana complejidad), a saber: Hospital Departamental San Francisco de Asís en Quibdó. Al respecto, es preciso advertir que el Chocó no tiene hospitales públicos de nivel tres (alta complejidad).<sup>17</sup>

Por otra parte, el departamento tenía 24 ambulancias y 835 camas<sup>18</sup>, lo que equivale a 0,5 ambulancias y 16,4 camas por cada diez mil habitantes, mientras que las cifras para el promedio nacional departamental fueron de 1,2 y 16,1, respectivamente; lo que indica un déficit en el número de ambulancias.

<sup>15</sup> Ibidem.  
<sup>16</sup> De acuerdo con el Análisis de Situación de Salud (ASIS) del Ministerio de Salud para el año 2019, la oferta de servicios y la capacidad instalada con base en el número de IPS en el departamento del Chocó fue de 238, por lo que el aumento no fue significativo. Datos disponibles en: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/ED/PSP/asis-2019-colombia.pdf>  
<sup>17</sup> Ibidem.  
<sup>18</sup> De acuerdo con el Análisis de Situación de Salud (ASIS) del Ministerio de Salud para el año 2019, el número de ambulancias y de camas en el departamento del Chocó fue de 31 y 1431 respectivamente, por lo que el aumento, al menos en el número de ambulancias, no fue significativo. Datos disponibles en: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/ED/PSP/asis-2019-colombia.pdf>

**Indicadores de oferta de servicios y capacidad instalada por cada diez mil habitantes en Buenaventura, Chocó y Valle del Cauca, a febrero de 2018.**

	Prestadores	Sedes	Camas	Ambulancias
Buenaventura	3,2	4,0	5,1	0,3
Chocó	4,4	6,7	16,4	0,5
Valle del Cauca	10,9	14,2	16,2	1,3
Promedio municipios del Valle del Cauca	4,9	7,8	8,3	1,7
Promedio departamentos de Colombia	7,8	9,9	16,1	1,2

Fuente: Bonet-Morón J, Reina-Aranza Y, Ricciulli-Marin D (2018). Movimientos sociales y desarrollo económico en Chocó y Buenaventura. Banco de la República.<sup>19</sup>

Además es alarmante el atraso en la atención médica que se tiene en el departamento, tan solo en el hospital San Francisco de Asís de Quibdó se tiene una carencia y atraso<sup>20</sup> de:

- 877 Consultas
- 40 Procedimientos quirúrgicos
- Deudas con el personas
- Desabastecimiento de medicamentos vitales
- Planeación presupuestal

**f. Condiciones de los trabajadores de salud**

También se debe considerar la situación por la cual están pasando los trabajadores del sector salud en el departamento, tan solo en el hospital San Francisco de Asís de Quibdó en diciembre de 2020 se le debía a los trabajadores un total de cuatro meses de salario, lo cual genera necesidades personales y familiares en los integrantes del equipo médico las cuales imposibilitan la mejor prestación del servicio médico.

Además, las condiciones para prestar el servicio no son las mejores, teniendo en cuenta que no poseen los recursos necesarios. Un ejemplo claro de esto es la donación por parte de la Cruz Roja<sup>21</sup> de elementos de protección para el personal contra la Covid-19, principalmente para el hospital San Francisco de Asís de Quibdó y resto dividido en los diferentes treinta municipios del departamento. Esta donación se da por los pocos elementos médicos y quirúrgicos presentes en esta

<sup>19</sup> Ibidem.  
<sup>20</sup> Investigación del diario El Espectador a la crisis hospitalaria en el Chocó <https://www.elespectador.com/noticias/nacional/la-tema-crisis-que-viven-los-empleados-del-unico-hospital-de-segundo-nivel-de-choco/>  
<sup>21</sup> Detalle de la donación hecha por la Cruz Roja: <https://www.elespectador.com/noticias/nacional/enfermeras-del-hospital-de-quirbdo-llevan-cuatro-mes-as-sin-recibir-pagos/>

<p>región del país debido a que se presenta una poca inversión en el sistema en la zona.</p> <p>Es tan alarmante la situación en los hospitales para los profesionales de la salud, que se han presentado tutelas para la creación, dotación y cumplimiento de los protocolos para el cuidado contra la Covid-19. Uno de estos casos se presenta en el hospital Ismael Roldán Valencia, donde no se presta atención a acciones básicas como lo es un plan de peligros y riesgos biológicos, una planta de tratamiento de agua y un existente déficit financiero por 21 mil millones de pesos y en los últimos seis meses solo se tuvo ingresos por 1.146 millones de pesos. Además, 209 funcionarios reclaman los cuidados necesarios para su protección contra la Covid-19.<sup>22</sup></p> <p><b>iii. ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE CREAR Y AUTORIZAR UNA ESTAMPILLA DEPARTAMENTAL PRO-HOSPITALES PARA EL CHOCÓ?</b></p> <p>Llegados a este punto saltan a la vista los déficits y rezagos que constituyen barreras de acceso a los servicios de salud por parte de la población en el departamento del Chocó. Además de registrar altas tasas de mortalidad y morbilidad por enfermedades prevenibles y curables, el departamento registra preocupantes índices de problemas para el acceso a servicios públicos básicos, incidiendo directamente en la calidad de vida de la población. No en vano, al consultar los registros, el Chocó figura como uno de los departamentos con la mortalidad neonatal e infantil más alta con respecto al valor nacional.<sup>23</sup></p> <p>A todo esto hay que añadir una serie de deficiencias en materia de cobertura, infraestructura y capacidad instalada en salud; al respecto, no puede pasar desapercibido que (i) el porcentaje de población cubierta por el SGSSS en el departamento cada año se reduce más, pasando de 84.4% en 2017 a 83.5% en 2017, y que (ii) 29 municipios del departamento no disponen de hospitales públicos, siendo el Hospital San Francisco de Asís en Quibdó la única institución con capacidad de brindar servicios médicos de mediana y baja complejidad, poniendo así en evidencia la ausencia de instituciones con capacidad de prestar servicios de mediana y alta complejidad; el panorama se vuelve más crítico si se tiene en cuenta que el 85.5% de los afiliados en el departamento del Chocó corresponden al régimen subsidiado, situación que exige la máxima capacidad de la red hospitalaria pública.</p> <p><small><sup>22</sup> Información detallada Caso Heandel en Quibdó, Hospital Ismael Roldán Valencia. <a href="https://www.dejusticia.org/llamado-a-las-autoridades-siguen-en-riesgo-los-derechos-a-la-salud-y-al-trabajo-digno-del-personal-de-salud-de-quirbdo/">https://www.dejusticia.org/llamado-a-las-autoridades-siguen-en-riesgo-los-derechos-a-la-salud-y-al-trabajo-digno-del-personal-de-salud-de-quirbdo/</a></small></p> <p><small><sup>23</sup> Ministerio de Salud (2019). Análisis de Situación de Salud (ASIS) Colombia, 2019. Disponible en : <a href="https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/ASIS/ED/PSP/asis-2019-colombia.pdf">https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/ASIS/ED/PSP/asis-2019-colombia.pdf</a></small></p>	<p>En estos términos, es evidente la necesidad de fortalecer la red de salud pública, con miras a permitir la atención de las necesidades básicas en salud requeridas para disminuir las tasas de mortalidad y morbilidad en el departamento. Para ello será fundamental ampliar y remodelar la planta física disponible, dotar con los instrumentos y equipos requeridos para los diferentes servicios y modernizar las tecnologías disponibles en las diferentes áreas de los hospitales. Es en torno a estos propósitos que se enmarca la Estampilla a que se refiere este Proyecto de Ley.</p> <p><b>iv. ANTECEDENTES NORMATIVOS</b></p> <p>Una revisión de los antecedentes normativos y legislativos en torno a la creación de una Estampilla pro-hospitales para el departamento del Chocó, lleva a la conclusión de que no han existido iniciativas al respecto; si bien han sido abundantes las propuestas para otras regiones del país como los departamentos de Antioquia (Ley 2028 de 2020) Meta y Buenaventura recientemente, así como para los departamentos de Vichada, Magdalena, Bolívar, Guainía, Cauca, Vaupés, Cesar, Guaviare, Atlántico, Valle Del Cauca y Córdoba en legislaturas pasadas, no se ha tramitado ante este Congreso un Proyecto de Ley que destine recursos para el fortalecimiento de la red pública de hospitales del Chocó.</p> <p><b>vi. CONCLUSIONES</b></p> <p>Con lo expuesto hasta aquí, se ha querido poner de presente la necesidad de dar un lugar en la agenda legislativa a los déficits en la prestación de servicios de salud en el departamento del Chocó asociados a la cobertura en salud, la oferta de servicios y la capacidad instalada, pues la disponibilidad de infraestructura para el departamento del Chocó, tal como se ha abordado, da cuenta de la necesidad de introducir medidas que garanticen no solo la atención digna y disponible para toda la población, sino la modernización de las tecnologías y de los recursos físicos en el territorio.</p> <p>En este sentido, la creación y autorización de una Estampilla pro-hospitales para el Chocó es un paso fundamental para comprometer al Estado colombiano con el cuidado de la salud de la población del departamento, pues al tratarse de un territorio en el que históricamente ha estado ausente, es ineludible la responsabilidad que tiene en la reivindicación y garantía de derechos.</p> <p><b>III. PROPOSICIÓN</b></p> <p>En virtud de lo anterior, solicito a la Secretaría General del Senado de la República dar inicio al trámite legislativo respectivo del presente proyecto de ley: <b>"POR EL CUAL SE CREA Y AUTORIZA A LA ASAMBLEA DEL DEPARTAMENTO DEL CHOCÓ PARA EMITIR LA ESTAMPILLA PRO-HOSPITALES PÚBLICOS.</b></p>
---	---

**PUESTOS PÚBLICOS DE SALUD Y CENTROS HOSPITALARIOS PÚBLICOS EN EL DEPARTAMENTO DEL CHOCÓ"**

Cordialmente,



**JUAN LUIS CASTRO CÓRDOBA**  
Senador de la República

# PONENCIAS

## INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL 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.*

<p style="text-align: right;">Bogotá D.C., marzo 9 de 2021</p> <p>Señores <b>MESA DIRECTIVA</b> Comisión II Cámara de Representantes Ciudad</p> <p><b>Ref.:</b> Informe de ponencia para segundo debate del <b>Proyecto de Ley No. 464/20 Cámara</b> "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>Respetada Mesa Directiva,</p> <p>En los términos de los artículos 174 y 175 de la Ley 5ª de 1992, y en cumplimiento de la designación realizada, nos permitimos presentar informe de ponencia para <b>segundo debate</b> en Cámara al <b>Proyecto de Ley No. 464/20 Cámara</b> "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>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">   <b>JUAN DAVID VÉLEZ</b>                  Coordinador ponente                  Representante a la Cámara             </div> <div style="text-align: center;">   <b>HÉCTOR JAVIER VERGARA SIERRA</b>                  Coordinador Ponente                  Representante a la Cámara             </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">   <b>ASTRID SÁNCHEZ MONTES DE OCA</b>                  Ponente                  Representante a la Cámara             </div> <div style="text-align: center;">   <b>GERMÁN ALCIDES BLANCO</b>                  Ponente                  Representante a la Cámara             </div> </div>	<p style="text-align: center;"><b>ANTECEDENTES DEL PROYECTO</b></p> <p>El Proyecto de Ley No. 464/20C fue presentado por el señor Ministro de Defensa Nacional, Carlos Holmes Trujillo, y con coautoría del H.S. Luis Eduardo Díazgranados Torres, H.S. Carlos Manuel Meisel Vergara, H.S. Efraín José Cepeda Sarabia, H.S. Mauricio Gómez Amin, H.S. Fernando Nicolás Araújo Rumié, H.S. Nadya Georgette Blé Scaff, H.S. Nora María García Burgos, H.S. María del Rosario Guerra de la Espriella, H.S. Ana María Castañeda Gómez, H.S. Santiago Valencia González, H.S. Juan Diego Gómez Jiménez, H.S. John Harold Suarez Vargas, H.S. José Luis Pérez Oyuela, H.S. Berner León Zambrano Erazo, H.S. Myriam Alicia Paredes Aguirre, H.S. Honorio Miguel Henríquez Pinedo, H.R. Alfredo Rafael Deluque Zuleta, H.R. María Cristina Soto De Gomez, H.R. José Luis Pinedo Campo, H.R. Héctor Javier Vergara Sierra, H.R. Yamil Hernando Arana Padaui, H.R. Karen Violette Cure Corcione, H.R. José Gabriel Amar Sepúlveda, H.R. Erasmo Elías Zuleta Bechara, H.R. Milene Jarava Díaz, H.R. Cesar Eugenio Martínez Restrepo, H.R. Juan Fernando Espinal Ramírez, H.R. Margarita María Restrepo Arango, H.R. Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán, H.R. Germán Alcides Blanco Álvarez, H.R. Milton Hugo Angulo Viveros, H.R. José Gustavo Padilla Orozco, H.R. Elbert Díaz Lozano, H.R. Diela Liliana Benavides Solarte, H.R. Felipe Andres Muñoz Delgado, H.R. Astrid Sanchez Montes De Oca, H.R. Juan David Vélez, H.R. Nilton Córdoba Manyoma, el 11 de noviembre del 2020. Para el inicio del trámite correspondiente, se publicó en la Gaceta del Congreso No. 1321 del 17 de noviembre del 2020.</p> <p>El día 26 de noviembre bajo oficio CSCP – 3.2.02.282/2020, la Secretaría de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes designó como coordinadores ponentes a los congresistas Juan David Vélez y Héctor Javier Vergara, y como ponentes a los congresistas Astrid Sánchez Montes de Oca y Germán Alcides Blanco, para que brindaran primer debate.</p> <p>Dicha ponencia fue radicada el día 11 de noviembre de 2020 por los autores del mencionado proyecto y publicada en la Gaceta No 1425 de 2020, su primer debate se surtió en sesión virtual del día 7 de diciembre de 2020 (acta 23 de 2020), sesión en la cual fue aprobado en primer debate el Proyecto de Ley No 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".</p> <p>Durante el primer debate en la Comisión Segunda de la Honorable Cámara de Representantes, se discutió un inciso al artículo 2º de la iniciativa, relacionado con el trámite de la expedición de la matrícula definitiva de naves, indicando que de ser negativo el análisis de la Dirección General Marítima de otorgarla, el interesado en aplicación de las normas vigentes podrá interponer los correspondientes recursos de reposición y apelación ante las autoridades competentes.</p> <p>Así mismo, el Ministerio de Defensa y la Dirección General Marítima aclararon el alcance del contenido que trata el artículo 2º de la iniciativa, indicando que éste hacía referencia a la prohibición para que ninguna nave o artefacto naval pueda cargar o descargar materiales nucleares o radioactivos 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. Se expresó también que dicho artículo no ríne con el contenido del artículo 81 de la Constitución Política, el cual señala que: "Queda prohibida la fabricación, importación, posesión y uso de amas químicas, biológicas y nucleares, así como la introducción al territorio nacional de residuos nucleares y desechos</p>
<p>tóxicos</p> <p><i>El Estado regulará el ingreso al país y la salida de él de los recursos genéticos, y su utilización, de acuerdo con el interés nacional".</i></p> <p>Por otra parte, es fundamental resaltar la Visita Estratégica realizada a la ciudad de Buenaventura el pasado 07 de febrero de 2021 por el Presidente de la Comisión Segunda y coordinador ponente, Representante Juan David Vélez, en compañía del Representante a la Cámara por Arauca José Vicente Carreño, el Representante a la Cámara por Vichada Gustavo Londoño García, el Vicealmirante Juan Francisco Herrera, el Coronel Henry Velásquez y el equipo de la Dimar, en la que se tuvo la oportunidad de conocer la Sociedad Portuaria y el Puerto de Buenaventura con el fin de socializar el Proyecto de Ley con la comunidad y los gremios, atendiendo de manera activa sus aportes e inquietudes.</p> <p>Con este mismo objetivo se acudió el día 11 de febrero de 2021 a la ciudad de Tolu en compañía de la Vicepresidenta de la República, Dra. Martha Lucía Ramírez, el Presidente de la Comisión Segunda de la Honorable Cámara de Representantes y Coordinador ponente del Proyecto de Ley Juan David Vélez, el Representante a la Cámara por Sucre y Coordinador Ponente Héctor Javier Vergara Sierra, El Representante a la Cámara por Bogotá Enrique Cabrales, El Gobernador de Sucre, Dr. Héctor Olimpo Espinosa, el Alcalde de Tolu Dr. Tulio Clemente Patrón Parra y el Vicealmirante Juan Francisco Herrera, quienes tuvieron la oportunidad de socializar con la comunidad mediante foro denominado "Abanderamiento para el desarrollo de la industria marítima colombiana" el Proyecto de Ley en cuestión y visitar la Sociedad Portuaria (COMPAS).</p>	<p style="text-align: center;"><b>EXPOSICIÓN DE MOTIVOS Y ASPECTOS GENERALES</b></p> <p>El proyecto de ley No. 464/20C fue justificado y expuesto por sus autores de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Objetivo del Proyecto de Ley:</b> Actualizar y fortalecer el registro colombiano de naves y artefactos navales para lograr que Colombia abandere una mayor cantidad de buques y similares. De esta forma el Estado se evita pagar fletes a navieras extranjeras, asimismo se incentiva el empleo, ya que al estar matriculados en Colombia deberán contratar tripulación colombiana (Capitanes, Primeros Oficiales, Ingenieros de Máquinas, Marineros de Cubierta y Marineros de Máquinas, Cocineros, etc.), generando empleos directos e indirectos y expandiendo significativamente el comercio nacional y el ingreso de divisas. Igualmente, se potencializan sectores como los astilleros, talleres de reparación naval, academia, gente de mar, agencias marítimas, entre otros.</li> <li>- <b>Contenido del Proyecto de Ley:</b> El Proyecto de Ley tiene treinta y tres (33) artículos, incluido el artículo de vigencia.</li> <li>- <b>Aspectos generales del Proyecto de Ley y justificación:</b> El estado de abanderamiento se ha determinado internacionalmente, según la Organización Marítima Internacional (en su documento "Consecuencias de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar para la organización marítima internacional" del 2014), como una de las figuras que permite generar una estructura a favor del cumplimiento de normas de Derecho Internacional Público para que se resguarden estándares de seguridad territorial y marítima, amparando la vida humana en el mar, preservando el medio ambiente marino y manteniendo la autoridad de los estados en sus aguas jurisdiccionales.</li> </ul> <p>De esta manera, el estado de abanderamiento es un acto en el que se le otorga y/o concede a una nave o artefacto naval su nacionalidad, una vez cumpla con los requisitos impuestos por la Dirección General Marítima (DIMAR) y ejecute aspectos de carácter administrativo, técnicos y sociales en cumplimiento de las normas que dispone el Estado para su regulación y los convenios internacionales firmados por Colombia.</p> <p>Es por esto, por lo que una nave es uno de los elementos fundamentales para el desarrollo de la actividad marítima ya que se convierten en un agregado del mismo, representando a la nación donde quiera que estas atraquen y realizan actividades comerciales a gran escala de las cuales dependen economías de países subdesarrollados y desarrollados.</p> <p>Por consiguiente, la gente de mar dedicada a los trabajos a bordo de las naves, se constituyen en un factor esencial para la reactivación de la economía, dado que, a mayor cantidad de buques de bandera nacional, necesariamente se necesitará de personal especializado, capacitado y formado para hacer parte de dichas tripulaciones, de las cuales, en la actualidad, más de once mil personas cuentan con licencias y títulos de navegación.</p> <p>De igual forma, se promueven industrias como las de los servicios auxiliares a las naves, uso de remolcadores abastecimiento, servicios portuarios, capacitación y formación de personal, entre otras.</p>

El Proyecto de Ley en mención se pone a consideración con el fin de incentivar el crecimiento de la marina mercante, recoger algunos aspectos esenciales de la Ley 730 de 2001, actualizar su redacción y plantear soluciones a problemas administrativos para registrar naves. Así mismo busca crear un registro único nacional de naves clasificado por el servicio que se pretende prestar, de esta forma los requisitos exigidos a las naves de alto bordo no serán aplicables a las naves de cabotaje, 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 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 no reciben las naves como garantía hipotecaria para créditos, permitiendo el financiamiento y las posibilidades de expansión.

Finalmente, se plantea que las rentas provenientes del servicio de transporte marítimo internacional que realicen naves o artefactos navales inscritos en el registro colombiano estarán gravadas a la tarifa del impuesto sobre la renta del 2%, de conformidad a lo establecido en el artículo 240 del Estatuto Tributario.

**1. CONSIDERACIONES GENERALES.**

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.

El poder marítimo de un país se evidencia en el crecimiento económico y social, a través del desarrollo de sus actividades marítimas, y principalmente por 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 en los océanos y mares del mundo.

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.

En Colombia la autoridad marítima encargada de ejecutar y hacer cumplir la normatividad para el abanderamiento de naves es la Dirección General Marítima (DIMAR); sin embargo, a pesar de todo este engranaje institucional que garantiza la correcta prestación del servicio de abanderamiento de naves, en Colombia se resalta en gran medida la ausencia de naves con bandera colombiana a nivel nacional e internacional, puesto que carece de políticas fiscales competitivas e incentivos tributarios que estimulen el crecimiento y registro de las mismas.

De las estadísticas disponibles en la DIAN (2018)<sup>1</sup> se concluye que, del total de importaciones y exportaciones realizadas por los diferentes modos de transporte, el 97.9% de la carga de Colombia es importada por vía marítima, mientras que el 98.8% de la carga de Colombia es exportada por la misma vía.

Este tráfico internacional (exportaciones e importaciones) es realizado por buques extranjeros, dejando nuestro país de percibir cuantiosos 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.

**2. TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL.**

El transporte marítimo, con el paso de los años, cobra cada vez más relevancia, toda vez que es una oportunidad de desarrollo tanto para las economías intermedias como las de gran escala. De esta manera es fundamental mencionar las cifras en las que se evidencia cómo aporta el mar al progreso y desarrollo del mundo y de una nación:

Al 2020, existen más de 80.000 buques mercantes en todo el mundo registrados y abanderados en más de 150 países, reactivando la economía y generando empleos directos e indirectos a más de 1 millón de marinos de distintas nacionalidades, que a su vez se encargan de transportar más del 90% del volumen del comercio internacional. Sin lugar a dudas, el transporte marítimo es un eje central para la economía del mundo y para el desarrollo de los países.

Por otra parte, pero no menos importante el transporte marítimo genera diversos beneficios, ya que promueve la integración económica, comercial y regional, sin embargo este sector económico tiene bastante dificultades y retos ya que la dispersión constante que se observa en el transporte marítimo se convierte en uno de los desafíos de los gobiernos para generar políticas e incentivos que vuelvan más competitivo el sector.

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. En cuanto a Colombia, el transporte marítimo internacional es una de las prioridades que cobran mayor importancia para el Gobierno Nacional ya que se observa con premura la necesidad de desarrollar estrategias que permitan promover un intercambio comercial más competitivo y que posicionen de mejor manera la economía local.

**2.1 DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO EN EL SECTOR MARÍTIMO.** Resaltando la gran importancia de los mares y océanos (como instrumentos de intercambio comercial, político y regional) se crean organismos internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI) y convenios internacionales por ella emitidos, entre ellos: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar) en la cual se evidencia el

<sup>1</sup> Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) – Estadísticas de Carga de las Importaciones y Exportaciones en Colombia – Coordinación de Estudios Económicos, Enero – diciembre 2018/2017. <https://www.dian.gov.co/dian/cifras/CargalmpExp/Estad%20de%20Carga%20de%20las%20Importaciones%20y%20Exportaciones%20en%20Colombia%20Enero%20-%20Diciembre%202018.pdf>, revisado el 4 de marzo de 2021.

desarrollo de la normatividad actual del derecho del mar.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, o Convemar, es considerada uno de los tratados multilaterales más importantes de la historia, desde la aprobación de las Carta de las Naciones Unidas. Fue aprobada el 30 de abril de 1982 en Nueva York (Estados Unidos) y tiene como función principal definir la jurisdicción de figuras tales como: el Estado de abanderamiento, Estado Ribereño y el Estado Rector del Puerto.

En consonancia con lo anterior, la Organización Marítima Internacional (OMI) es la encargada de especificar la forma en la que se deberá ejercer dicha jurisdicción como garantía de cumplimiento a las reglas dispuestas en el sector marítimo.

En Colombia la Dirección General Marítima (DIMAR), en compañía de la Armada Nacional, son los encargados de ejercer la jurisdicción marítima bajo las principales figuras de Estado Ribereño, Estado Rector de Puerto y Estado de Abanderamiento, esto no, sin dejar de lado los convenios y tratados internacionales derivados de la Organización Marítima Internacional (OMI) y aquellos suscritos por Colombia, pertenecientes al bloque de constitucionalidad.

Respecto del Estado de abanderamiento, es fundamental mencionar y reiterar que la Dirección General Marítima (DIMAR), y la Armada Nacional, son los encargados de ejercer de manera efectiva el control de aspectos administrativos, técnicos y sociales sobre las naves y artefactos navales que izan su bandera, sin embargo con el paso de los años se ha podido evidenciar una gran disminución respecto del registro de naves debido a que las políticas establecidas por el Gobierno Nacional, establecen trámites innecesarios, tasas e impuestos elevados entre otras dificultades que le impiden al país ser competitivo con países de la región.

De igual manera, los países que se autodenominan potencias económicas, no son precisamente los que han tenido mayor crecimiento en cuanto al aumento de su flota de naves y artefactos navales, ya que hoy en día existe un nuevo grupo de países que cuentan con incentivos, trámites eficientes y efectivos y políticas fiscales beneficiosas que atraen empresas y multinacionales extranjeras con el fin de acrecentar el número de naves y artefactos navales bajo su jurisdicción y/o pabellón.

**3. FLOTA MUNDIAL**

**PORCENTAJE TOTAL DE PAÍSES QUE LIDERAN EL ABANDERAMIENTO EN EL MUNDO PARA EL 2017**



**PAÍSES QUE LIDERAN EL ABANDERAMIENTO DE NAVES EN EL MUNDO PARA EL AÑO 2018**

Cuadro 2.8 Los 35 principales pabellones de registro por TPM, 2018

País	Número de buques	Porcentaje del total mundial de buques	TPM (en miles de toneladas)	Porcentaje del total mundial del TPM	Porcentaje acumulado del TPM	Tamaño medio de los buques (en TPM)	Variación porcentual del TPM de 2017 a 2018
Panamá	7 914	8,40	335 888	17,46	17,46	42 442	-2,04
Islas Marshall	3 419	3,63	237 826	12,36	29,82	69 560	9,91
Liberia	3 321	3,53	223 668	11,63	41,44	67 350	3,10
Hong Kong (China)	2 615	2,78	181 488	9,43	50,88	69 403	4,60
Singapur	3 526	3,74	127 880	6,65	57,52	36 268	2,93
Malta	2 205	2,34	108 759	5,65	63,18	49 324	7,45
China	4 608	4,89	84 184	4,38	67,55	18 269	6,79
Bahamas	1 418	1,51	76 659	3,98	71,54	54 061	-4,14
Grecia	1 343	1,43	72 345	3,76	75,30	53 868	0,14
Japón	5 299	5,63	37 536	1,95	77,25	7 084	7,88
Chipre	1 020	1,08	34 848	1,81	79,06	34 165	3,16
Isla de Man	412	0,44	27 275	1,42	80,48	66 201	9,15
Indonesia	9 053	9,61	22 313	1,16	81,64	2 465	9,95
Madeira	422	0,45	19 105	0,99	82,63	45 273	27,11
India	1 719	1,83	18 481	0,96	83,59	10 751	6,70
Registro Naval Internacional Danés	452	0,48	18 165	0,94	84,53	40 188	7,80
Registro Internacional Noruego de Buques	519	0,55	18 056	0,94	85,47	34 790	-0,76
Reino Unido	1 157	1,23	16 764	0,87	86,34	14 489	5,79
Italia	1 405	1,49	15 090	0,78	87,13	10 740	-5,54
República de Corea	1 897	2,01	14 426	0,75	87,88	7 605	-4,89
Arabia Saudita	380	0,40	13 522	0,70	88,58	35 584	238,90
Estados Unidos	3 692	3,92	12 045	0,63	89,21	3 262	2,48
Bermudas	160	0,17	10 612	0,55	89,76	66 325	-3,01
Malasia	1 704	1,81	10 230	0,53	90,29	6 004	3,88
Alemania	629	0,67	9 936	0,52	90,81	15 797	-5,51
Federación de Rusia	2 625	2,79	8 613	0,45	91,25	3 281	3,45
Antigua y Barbuda	853	0,91	8 578	0,45	91,70	10 056	-15,02
Bélgica	192	0,20	8 497	0,44	92,14	44 255	5,87
Vietnam	1 863	1,98	8 176	0,42	92,57	4 389	2,01
Turquía	1 263	1,34	7 740	0,40	92,97	6 128	-3,48
Países Bajos	1 233	1,31	7 326	0,38	93,35	5 942	-0,83
Tailandia	807	0,86	6 212	0,32	93,67	7 698	15,21
Islas Caimán	165	0,18	6 155	0,32	93,99	37 303	10,17
Filipinas	1 615	1,72	5 683	0,30	94,29	3 519	-8,41

Registro Internacional Francés	94	0,10	5 031	0,26	94,55	53 521	-4,68
Total 35 pabellones principales	70 999	75,40	1 819 112	94,55	94,55	25 622	—
Resto del mundo	23 170	24,60	104 890	5,45	5,45	4 527	—
Total mundial	94 169	100,00	1 924 002	100,00	100,00	20 431	3,34

Fuente: Cálculos de la secretaria de la UNCTAD, basados en datos de Clarksons Research.

La mayoría de los buques mercantes están registrados bajo un pabellón que no coincide con la nacionalidad del propietario. Los tres principales pabellones de registro corresponden a países que no son grandes propietarios, a saber, Panamá, las Islas Marshall y Liberia. Las Islas Marshall han seguido aumentando su cuota de mercado en los últimos años y en enero de 2018 fueron el segundo registro más importante del mundo. Los registros que ocupan el cuarto y quinto lugar son Hong Kong y Singapur, que comprenden a propietarios con sede en dichos países y a propietarios extranjeros.

**Cuadro 2.9 Principales pabellones de registro por valor de los principales tipos de buque, 2018**  
(En millones de dólares)

	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Gaseros	Quimiqueros	Buques de suministro mar adentro	Transbordadores y buques de pasaje	Otros	Total
Panamá	12 564	46 799	3 909	13 601	8 027	5 286	20 889	9 920	7 506	128 501
Islas Marshall	22 479	28 088	504	6 473	13 604	4 881	24 667	1 316	2 456	104 469
Bahamas	7 430	5 042	174	413	9 885	140	28 807	26 911	2 747	79 551
Liberia	15 284	21 158	1 039	16 388	4 548	2 045	11 022	151	1 648	73 281
Hong Kong (China)	9 370	24 785	1 968	14 983	3 589	1 982	324	50	122	57 173
Singapur	10 764	13 346	1 188	10 686	5 011	2 799	7 617	—	1 778	53 189
Malta	8 769	11 684	1 815	7 911	4 106	2 248	4 977	10 045	594	52 148
China	4 900	13 811	2 583	2 568	915	1 557	7 192	4 893	2 304	40 523
Italia	1 400	1 113	2 772	121	208	550	658	12 044	354	19 260
Grecia	8 832	3 935	187	237	4 364	63	1	1 447	100	19 186
Reino Unido	562	661	1 145	3 765	447	723	4 727	4 315	496	16 840
Bermudas	413	173	9	86	6 412	336	2 295	6 486	—	16 191
Japón	2 417	3 718	1 928	425	1 551	157	582	2 905	1 895	15 575
Chile	721	5 336	850	1 769	861	306	2 071	616	843	13 433
Registro Internacional Noruega de Buques	1 672	1 860	239	—	2 729	1 031	3 372	697	1 230	12 831
Isla de Man	2 646	2 638	267	268	2 545	337	3 356	26	16	12 101
Países Bajos	136	161	3 675	208	482	173	1 615	3 307	1 018	10 776
Noruega	288	109	150	—	101	148	7 227	1 865	2	9 871
Registro Naval Internacional Danés	1 082	81	533	5 783	819	559	468	431	105	9 961
Indonesia	1 580	725	1 580	677	542	317	2 276	1 399	36	9 132
Estados Unidos	1 311	38	528	629	—	33	3 727	1 658	721	8 654
Malasia	673	176	79	67	1 837	219	5 112	14	133	8 310
Madera	169	1 678	362	4 292	26	230	1	38	208	7 004
India	1 580	1 079	561	1 227	230	87	961	293	233	5 150
Nigeria	146	—	5	—	—	80	4 905	2	2	5 140
Subtotal de los 25 principales pabellones	117 168	188 252	29 047	91 477	72 932	26 283	146 804	90 618	26 548	788 129
Otros	13 486	10 099	15 354	8 902	5 512	7 022	28 637	11 119	5 208	105 337
Total mundial	130 654	198 351	43 401	100 379	78 443	33 305	175 440	101 737	31 756	893 467

Fuente: Cálculos de la secretaria de la UNCTAD, basados en datos de Clarksons Research.

27	Alemania	609	0,63	8 470	0	0,43	16 607	-16,74
28	Vietnam	1 868	1,94	8 469	0	0,43	4 844	3,27
29	Antigua y Barbuda	780	0,81	7 501	0	0,38	9 715	-13,88
30	Turquía	1 234	1,28	7 489	0	0,38	7 866	-5,76
31	Países Bajos	1 217	1,26	7 192	0	0,36	7 016	-1,78
32	Islas Caimán	170	0,18	6 743	0	0,34	42 678	8,76
33	Registro Internacional Francés	94	0,10	6 231	0	0,32	66 287	3,91
34	Provincia china de Taiwán	389	0,40	5 751	0	0,29	19 105	19,35
35	Tailandia	825	0,86	732	0	0,29	8 367	-8,66
Total de los 35 pabellones principales		71 528	74,28	1 875 024	94,87	94,87		
Resto del mundo		24 767	25,72	1 014 467	5,13	5,13		
Total mundial		96 295	100,00	1 979 491	100,00	100,00	25 024	2,61

Fuente: Cálculos de la secretaria de la UNCTAD, basados en datos de Clarksons Research.

En 2019, Panamá, Liberia y las Islas Marshall mantuvieron su liderazgo ocupando respectivamente el primer, segundo y tercer puesto en la clasificación de los 35 principales Estados de abanderamiento en términos de tonelaje.

**Cuadro 2.9 Principales pabellones de registro por valor de los principales tipos de buque, 2019**  
(En dólares de los Estados Unidos)

Pabellón de registro	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Gaseros	Quimiqueros	Buques de suministro mar adentro	Transbordadores y buques de pasaje	Otros n.d.	Total
Panamá	12 783	44 370	3 871	14 555	5 505	10 611	8 943	21 185	7 815	129 648
Islas Marshall	23 637	28 792	487	6 314	4 631	1 341	15 145	20 085	2 607	103 040
Bahamas	7 595	4 982	86	425	123	28 627	11 517	23 885	2 757	79 996
Liberia	17 412	22 108	1 091	15 973	2 283	150	5 287	11 812	1 741	77 837
Hong Kong (China)	10 467	26 125	1 849	18 073	1 906	46	5 201	306	123	64 095
Malta	9 736	11 221	1 664	8 401	1 899	11 609	4 589	4 875	960	54 924
Singapur	11 138	13 039	1 191	11 109	3 141	—	5 756	6 558	1 724	53 657
China	4 928	13 892	2 827	2 615	1 511	4 526	705	6 784	2 663	40 451
Grecia	9 210	3 547	38	257	68	1 576	4 506	1	96	19 299
Italia	1 185	831	2 521	103	467	12 474	286	521	473	18 862
Subtotal de los diez principales pabellones	108 090	168 910	15 625	77 826	21 514	70 959	61 915	96 013	20 949	641 809
Otros	30 193	27 720	25 143	27 664	12 311	37 513	24 708	71 553	12 270	299 075
Total mundial	138 283	196 630	40 768	105 490	33 825	108 472	86 623	167 566	33 219	940 884

Fuente: Cálculos de la secretaria de la UNCTAD, basados en datos de Clarksons Research, a 1 de enero de 2019 (valor actual estimado).

En términos del valor de la flota, Panamá, las Islas Marshall y las Bahamas son los principales pabellones de registro. En el caso de Panamá, el tipo de buque que representa más valor son los graneleros y los petroleros; y en las

Los registros se especializan en diferentes tipos de buques. En términos de valor comercial, casi el 24% de la flota mundial de graneleros de carga seca está registrado en Panamá, incluido tonelaje de titularidad principalmente japonesa; el 17% de la flota de buques petroleros y gaseros está registrado en las Islas Marshall, incluidos muchos buques de titularidad griega; el 27% de la flota de transbordadores y buques de pasaje, incluidos cruceros de los Estados Unidos, está registrado en las Bahamas; y el 16% de la flota de portacontenedores está registrado en Liberia, incluidos muchos buques de titularidad alemana.

**PAÍSES QUE LIDERAN EL ABANDERAMIENTO DE NAVES PARA EL AÑO 2019**

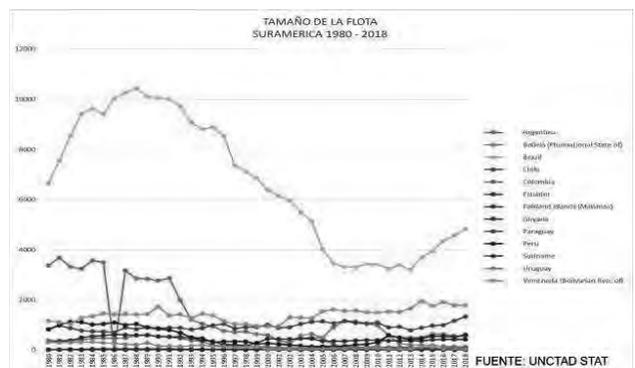
**Cuadro 2.8 Principales pabellones de registro por TPM, 2019**

Pabellón de registro	Número de buques	Porcentaje del total mundial de buques	TPM (miles de toneladas)	Porcentaje del total mundial del TPM	Porcentaje acumulado del TPM	Tamaño medio de los buques (TPM)	Variación porcentual del TPM 2019/2018	
1	Panamá	7 860	8,16	333 337	17	16,87	44 930	-0,57
2	Islas Marshall	3 537	3,67	245 763	12	12,43	69 878	3,23
3	Liberia	3 496	3,63	243 129	12	12,30	69 704	7,98
4	Hong Kong (China)	2 701	2,80	198 747	10	10,06	75 083	8,17
5	Singapur	3 433	3,57	129 581	7	6,56	39 785	1,16
6	Malta	2 172	2,26	110 682	6	5,60	51 890	1,39
7	China	5 589	5,80	91 905	5	4,65	19 646	8,16
8	Bahamas	1 401	1,45	77 844	4	3,94	56 449	1,26
9	Grecia	1 308	1,36	69 101	3	3,50	64 339	-4,28
10	Japón	5 017	5,21	39 034	2	1,97	10 263	4,23
11	Chile	1 039	1,08	34 588	2	1,75	34 110	-1,36
12	Isla de Man	392	0,41	27 923	1	1,41	71 232	2,28
13	Indonesia	9 879	10,26	23 880	1	1,21	4 674	5,54
14	Registro Naval Internacional Danés	566	0,59	22 444	1	1,14	41 717	15,86
15	Registro Internacional Noruega de Buques	611	0,63	19 758	1	1,00	32 550	1,08
16	Madera	465	0,48	19 107	1	0,97	41 179	-1,14
17	India	1 731	1,80	17 354	1	0,88	10 633	-6,41
18	Reino Unido	1 031	1,07	17 041	1	0,86	19 930	1,64
19	Italia	1 353	1,41	13 409	1	0,68	12 015	-11,82
20	Arabia Saudita	374	0,39	13 129	1	0,66	45 583	-2,97
21	República de Corea	1 880	1,95	13 029	1	0,66	7 915	-6,65
22	Estados Unidos	3 671	3,81	11 810	1	0,60	6 373	-1,03
23	Bélgica	201	0,21	10 471	1	0,53	60 180	18,88
24	Malasia	1 748	1,82	10 162	1	0,51	7 202	1,45
25	Federación de Rusia	2 739	2,84	9 132	0	0,46	3 416	5,05
26	Bermudas	148	0,15	9 088	0	0,46	62 245	-15,62

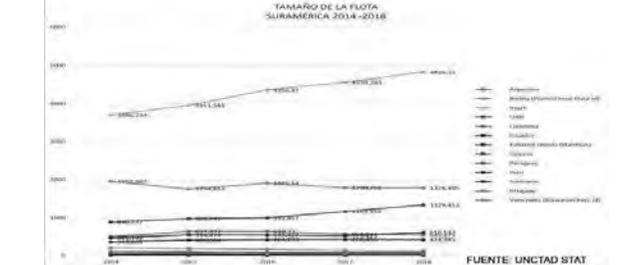
Bahamas, los buques quimiqueros y los transbordadores y buques de pasaje.

**4. FLOTA SURAMERICANA**

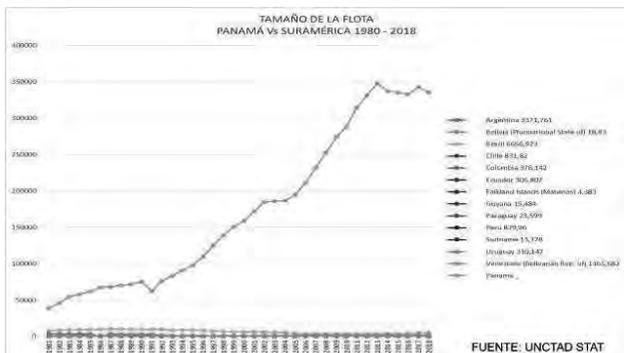
**TAMAÑO DE LA FLOTA EN SURAMÉRICA 1980 - 2018**



**TAMAÑO DE LA FLOTA EN SURAMÉRICA 2014-2018**

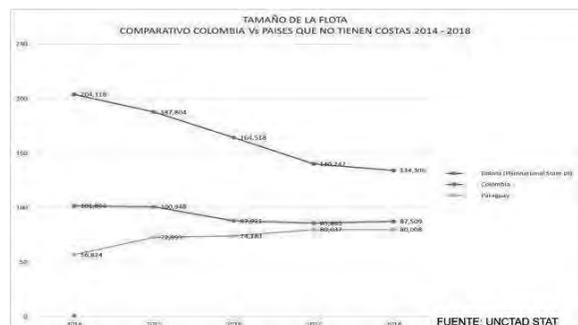


TAMAÑO DE LA FLOTA PANAMÁ VS SUDAMÉRICA 1980 - 2018



FUENTE: UNCTAD STAT

COMPARATIVOS CON PAÍSES SURAMERICANOS QUE NO TIENEN COSTAS MARÍTIMAS 2014-2018



FUENTE: UNCTAD STAT

5. TRANSPORTE MARÍTIMO EN COLOMBIA?

Los puertos marítimos de Colombia, dependiendo del criterio, son relevantes para la economía nacional y regional. Por lo cual se resaltan los siguientes puertos por sus características determinantes:

- **CARTAGENA:** Se cataloga como el puerto colombiano que abarca la mayoría de las operaciones marítimas internacionales (38,03% del total de arribos nacionales). De este modo, el puerto cartagenero representó un 18.83% de toda la carga marítima que se transportó por vía marítima, el 9.79% de la salida de mercancías del país y el 41.16% del ingreso al mismo. No obstante, en tanto a carga marítima contenerizada fue más alto el nivel de ingreso (69.48%) que el de salida (49.19%). Es de resaltar que, su ubicación permite catalogarlo dentro de los puertos con mayor accesibilidad en Centroamérica y la Región del Caribe (según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo realizada en el 2018). Ello en razón a su posicionamiento dentro de los 5 puertos que transborda y da paso a carga de contenedores en altos porcentajes (Cepal, 2018).
- **SANTA MARTA:** Dentro del posicionamiento por registro de operaciones marítimas a nivel internacional se ubica en el segundo lugar (18,14%), y a pesar de que los índices de ingreso de mercancías son menores, se caracteriza por ser un puerto que escala y moviliza la salida de gran cantidad de carga marítima nacional al exterior (53.78%).
- **BUENAVENTURA:** Es el tercer puerto de colombiano en mantener los mayores registros en el nivel de operaciones del transporte marítimo internacional, representando el arribo de embarcaciones en un 14.19%. Por medio de este importante punto de transporte, ingresaron y salieron mercancías en un 30.77% y el 3.25% correspondientemente: lo cual infiere en su estratégica ubicación para ser receptor de un considerable porcentaje de movimientos de llegada y entrega mercantil.
- **BARRANQUILLA:** Además de registrar un 4.64% de la carga total movilizada por vía marítima en el país, logra caracterizarse como el cuarto puerto colombiano ya que recibe cerca del 13.16% de embarcaciones extranjeras, correspondientes al transporte internacional de mercancías. No obstante, en tanto al ingreso de cargas al país, registra un 11.52% y un 1.85% en el total de movimientos en salidas.
- **PUERTO BOLÍVAR:** A nivel nacional fue el segundo puerto con mayor índice de registro en carga exportada (16.01% del total nacional, no obstante, el flujo de mercancías que ingresaron al territorio evidencia índices mucho menores (0.36%). Sin embargo, se posiciona en el sexto lugar como puerto útil para el transporte marítimo internacional, representando un 4.52% del total de recaladas.
- **COVENAS:** Ha sido visible la gran influencia que tienen los puertos nacionales en ser receptores de mercancía, pero este en especial, logró catalogarse como el tercer puerto con mayor registro de toneladas de carga mercantil que salen del país (13,55% del total nacional). No obstante, siendo utilizado como puerto

<sup>2</sup> Ministerio de Defensa Nacional - Dirección General Marítima (2019). Boletín Técnico y Estadístico 2019 – Dimar en Datos. ISSN 2665 – 539X. Tomado de: [https://cecolodigital.dimar.mil.co/dimar\\_2020\\_2665\\_539X\\_dimar\\_en\\_datos\\_2019.pdf](https://cecolodigital.dimar.mil.co/dimar_2020_2665_539X_dimar_en_datos_2019.pdf), revisado el 1 de marzo de 2021.

<sup>3</sup> Cepal. (2018). Informe actividad portuaria 2018 de América Latina y el Caribe. Tomado de: <https://www.cepal.org/es/notas/informe-la-actividad-portuaria-america-latina-caribe-2018>, revisado el 7 de marzo de 2021.

de llegada o arribos, las operaciones de transporte reflejaron un índice del 3.61%, llegando así al séptimo lugar en lo que respecta a puertos receptores de transporte marítimo internacional.

**5.1 COLOMBIA Y EL ABANDERAMIENTO DE NAVES.** El principal actor del sector marítimo en Colombia es la marina mercante, quien 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 de lecho marítimo, defensa y seguridad, buques especiales y embarcaciones para el turismo y recreación), en donde participan diversos actores de manera directa e indirecta<sup>4</sup>.

La Marina Mercante, como principal actor del sector marítimo en Colombia se compone de flotas que pueden variar dependiente de su propósito o tamaño, entre las principales se pueden encontrar buques de carga seca, entre ellos portacontenedores y carga general, buques especializados los cuales se usan generalmente para cargas muy pesadas (vehículos, maquinaria especial), buques costeros los cuales se encargan principalmente de realizar transportes costaneros o de cabotaje, buques de pasajeros o cruceros, transbordadores o ferris que principalmente son multipropósito ya que sirven para transportar pasajeros y carga pesada y por último pero no menos importante los buques tanque para el transporte de combustible principalmente productos petrolíferos, gas licuado, productos químicos entre otros.

La importancia de la Marina Mercante radica principalmente en el soporte directo que genera a la balanza de pagos del país y esto se ve reflejado principalmente con las exportaciones de productos colombianos al generar ingresos directos de divisas y con las importaciones de los mismos, claro está en naves o artefactos navales con bandera colombiana generando ahorros de divisas equiparándose a una sustitución de importaciones.

Además, del efecto económico directo que genera la Marina Mercante sobre la balanza de pagos, es fundamental mencionar que no es el único beneficio directo que genera para un país, ya que es posible vislumbrar grandes beneficios políticos y regionales generando estabilidad al comercio de los productos colombianos y otorgando un reconocimiento a nivel mundial como país estratégico para realizar nuevas conexiones y acuerdos comerciales marítimos, que den lugar al continuo desarrollo de la nación.

En atención a lo anterior y teniendo en cuenta la importancia que tuvo y tiene la Marina Mercante para un país en desarrollo como Colombia, es díficil concluir que el incentivar, promover y acrecentar la Marina Mercante sin lugar a dudas mejoraría la balanza de pagos del país, generando un gran impacto en las exportaciones de productos como carbón, café, banano, algodón, abonos, frutas, entre otros.

Si bien los beneficios de acrecentar e incentivar la Marina Mercante son grandiosos, es menester recordar que un mal manejo administrativo, político y financiero pondría en grave riesgo a la Marina Mercante y generaría pérdidas incalculables de empleos directos e indirectos, disminuyendo capacitaciones y escuelas de formación de la gente de mar.

<sup>4</sup> García Barrera Anny Lorena, 2019. La Consolidación del Abanderamiento de Naves para el Fortalecimiento de la Flota Mercantil en Colombia (Tesis de Pregrado – Universidad Santo Tomás). Tomado de: <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/EXPOSICION%20DE%20MOTIVOS%20Y%20TEXTOS%20PROYECTO%20DE%20LEY%20ABANDERAMIENTO%20VERSION%2020%20DE%20JULIO%20DE%202019%20final.pdf>, revisado el 1 de marzo de 2021.

Durante el auge de la Marina Mercante, Colombia se daba el lujo de exportar productos y servicios como los ofrecidos por los astilleros UNIAL y CONVASTIL, por lo que otra consecuencia directa del mal manejo administrativo político y financiero generó innumerables pérdidas en modificaciones y modernizaciones de tanqueros, repotenciación de remolcadores y otras embarcaciones que dieron renombre a nuestra ingeniería naval y a la calidad de las tripulaciones colombianas.

La disminución de esta flota de naves y artefactos navales no solo genera una disminución de ingresos en la balanza de pagos del país, sino que le genera al país grandes costos anuales por concepto de fletes. Se ha estimado que entre 1.700 y 2000 millones de dólares al año paga el país por este concepto, cifra no despreciable y que sin lugar a dudas es una de las razones por las cuales sería de gran importancia incentivar y hacer resurgir la Marina Mercante, ya que este es uno de los problemas que hace menos competitivo al país en comparación con los países de la región y perjudica en gran medida a las empresas al momento de exportar.

Respecto del abanderamiento de naves, de acuerdo con las estadísticas presentadas por la Dirección General Marítima (DIMAR), Colombia ha presentado una progresiva disminución en la participación de naves y/o artefactos navales con pabellón colombiano en el tráfico marítimo internacional, tan así que entre los años 2011 y 2012 la cantidad de buques arribados a puertos colombianos tuvo una disminución del 60%.

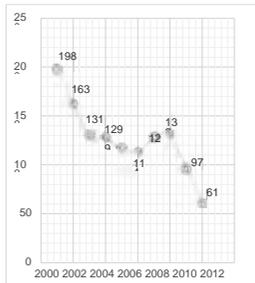
Bajo el concepto de bandera, toda nave o artefacto naval al izar un pabellón deberá cumplir con ciertos deberes y se hace acreedor de ciertos derechos, entre lo más importantes podemos encontrar la constante protección por el estado del cual iza el pabellón, la protección diplomática y consular del país en los países donde tenga representación y la aplicación de los tratados y convenios de doble imposición suscritos por el Estado al cual pertenece<sup>5</sup>.

En Colombia, la Dirección General Marítima (DIMAR) es la autoridad responsable y competente de ejecutar la política establecida por el Gobierno Nacional en materia marítima, disponiendo de la dirección, coordinación, control y promoción de las actividades marítimas, así como lo referente a la inscripción, registro, cancelación y matrículas de naves.

Actualmente el proceso de registro e inscripción de naves se rige por la Ley 730 de 2001, en la cual además se decretan normas dedicadas al transporte marítimo, a la pesca comercial y/o industrial entre otras. Esta Ley cuenta con 33 artículos incluida su vigencia y derogatorias y sin lugar a dudas necesita de una reforma estructural que le permita estar acorde con la dinámica del comercio y transporte marítimo nacional e internacional, que incentive a las empresas nacionales y extranjeras y mejore la balanza de pagos de Colombia.

<sup>5</sup> García Barrera Anny Lorena, 2019. La Consolidación del Abanderamiento de Naves para el Fortalecimiento de la Flota Mercantil en Colombia (Tesis de Pregrado – Universidad Santo Tomás). Tomado de: <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/EXPOSICION%20DE%20MOTIVOS%20Y%20TEXTOS%20PROYECTO%20DE%20LEY%20ABANDERAMIENTO%20VERSION%2020%20DE%20JULIO%20DE%202019%20final.pdf>, revisado el 1 de marzo de 2021.

**TRÁFICO PORTUARIO EN LA COMUNIDAD ANDINA 2001-201**



Fuente: Escuela Superior de Guerra – Tráfico portuario en la comunidad andina 2001-2012

Del análisis de esta figura se puede observar la decreciente variación con el paso de los años respecto del arribo de buques colombianos a puertos colombianos, es claro como disminuye de manera gradual el arribo de buques pasando de 198 en el año 2000 a 60 en el año 2012.

Tal como se observa en la siguiente tabla, es visible la variación en las cifras de autorizaciones de registro y abanderamiento de embarcaciones en el territorio nacional, ello en razón a que durante todo el 2016 se efectuaron 463 autorizaciones de registro de naves de tráfico internacional y para el año 2017 disminuyeron a 398, lo cual arroja una baja en el índice del 14% respecto al año inmediatamente anterior, (Dimar, 2018)<sup>6</sup>

**AUTORIZACIONES DE REGISTRO DE NAVES, ENERO – DICIEMBRE (2016-2017).**

TIPO DE NAVE	ENERO – DICIEMBRE 2016	ENERO – DICIEMBRE 2017
Apoyo logístico altamar	0	1
Barcaza	2	0
Carga general	55	66
Carga refrigerada	10	6
Carguero de entrenamiento	1	0
Granelero por volumen	3	1
Granelero cargo container	0	1
Granelero auto descargable	0	1
Refrigerador CC	2	0
Remolcador TUG	0	4

<sup>6</sup> Ministerio de Defensa Nacional – Dirección General Marítima (DIMAR) – Boletín Técnico y Estadístico 2018, ISSN en línea 2665-539X, [https://cecolodigital.dimar.mil.co/2516/1/co\\_dimar\\_2018\\_2665\\_539X\\_dimar\\_en\\_datos\\_2018.pdf](https://cecolodigital.dimar.mil.co/2516/1/co_dimar_2018_2665_539X_dimar_en_datos_2018.pdf), revisado el 4 de marzo de 2021.

Ro/Ro – Roll on Roll of	14	8
Ro/Ro – Cargo container	2	4
Tanqueros	0	1
Transportador de Containers	288	239
Transportador de pasajeros	0	0
Transportador de pasajero (crucero)	20	20
Transportador vehiculo	66	46
Total General	463	398

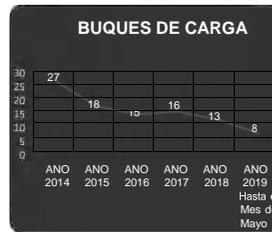
Fuente: Elaboración basada en la Consolidación del Abanderamiento de Naves para el Fortalecimiento de la Flota Mercantil en Colombia The Consolidation of the Landing of Ships for the Strengthening of the Mercantile Fleet in Colombia – Anny Lorena García Barrera (Estudiante Negocios Internacionales, Universidad Santo Tomás (Tunja). Recolección de datos subdirección de Marina Mercante Dimar.

Esta gran disminución en un solo año nos permite corroborar que la legislación vigente (Ley 730 de 2001) en cuanto al proceso de abanderamiento y registro de naves no es competitiva con los países de la región ya que la disminución que se evidenció se ocasiona principalmente por la reducción de los registros de las empresas habilitadas para tráfico marítimo internacional, aunado a lo anterior es posible concluir que una de las razones por las cuales Colombia no es altamente competitivo se genera como consecuencia del exceso de trámites requeridos por la Dirección General Marítima (Dimar) para el registro y abanderamiento de naves, las restricciones relacionadas con la tripulación, el idioma (obligatorio el uso de idioma español) y los altos costos y pocos incentivos económicos para los armadores.

Por otro lado, es posible concluir que la nave con mayor frecuencia de registro y autorización para prestar un servicio público de transporte marítimo internacional corresponde a la carga y transporte de contenedores con un total de 288 para el año 2016 y 239 para el año 2017.

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

**TENDENCIAS DE ABANDERAMIENTO EN COLOMBIA 2014 - 2019**



Fuente: DIMAR 2019

Las gráficas muestran tendencias con totales por año, entre los años 2014 – 2019 (primer semestre), en las que se incluyen únicamente naves que pueden realizar tráfico internacional y los remolcadores.

Para el año 2019 (enero – diciembre), las naves registradas ante la Dirección General Marítima eran de 3811 de las cuales el 96.80% (3.689) naves corresponden a naves de navegación nacional y el 3.20% (122) naves que realizan navegación internacional.

**NAVES REGISTRADAS EN COLOMBIA AÑO 2019**

EDAD DE LA FLOTA	MAYORES (TAMAÑO)	MENORES (TAMAÑO)	TOTAL.
1. Inferior a 1 año	4	197	201
2. Entre 1 y 3 años	20	497	517
3. Entre 3 y 5 años	33	440	473
4. Entre 5 y 10 años	161	678	839
5. Entre 10 y 15 años	51	410	461
6. Entre 15 y 20 años	58	210	268
7. Entre 20 y 25 años	33	208	241
8. Superior a 20 años.	285	526	811
Total	645	3166	3811

El 60.09% de las naves registraban una edad entre 1 y 15 años, y el 21.28% de las naves registraban una edad superior a 20 años. Ahora bien, desde el punto de vista del puerto de registro la distribución se presenta de la siguiente manera:

**PUERTOS DE REGISTRO EN COLOMBIA AÑO 2019<sup>7</sup>**

PUERTO DE REGISTRO	PARTICIPACIÓN	CANTIDAD DE NAVES.
--------------------	---------------	--------------------

<sup>7</sup> Ministerio de Defensa Nacional - Dirección General Marítima (2019), Boletín Técnico y Estadístico 2019 – Dimar en Datos. ISSN 2665 - 539X. Tomado de: [https://cecolodigital.dimar.mil.co/2599/2/co\\_dimar\\_2020\\_2665\\_539X\\_dimar\\_en\\_datos\\_2019.pdf](https://cecolodigital.dimar.mil.co/2599/2/co_dimar_2020_2665_539X_dimar_en_datos_2019.pdf), revisado el 1 de marzo de 2021.

Cartagena	32.38%	1234
Buenaventura	12.12%	462
Bahía Solano	11.13%	424
Santa Marta	10.99%	419
Coveñas	8.00%	305
Barranquilla	6.74%	257
San Andrés	5.43%	207
Tumaco	4.51%	172
Turbo	4.41%	168
Providencia	2.13%	81
Guapi	1.26%	48
Puerto Bolívar	0.47%	18
Riohacha	0.42%	16

- La región del Caribe arrojó un registro de 2417 naves reflejando un índice del 63.42%, de modo que se cataloga como una zona portuaria importante y estratégica para Colombia.
- Cartagena se caracteriza por ser el puerto que abandera y registra en el país la mayor cantidad de naves de transporte internacional, ya que para el año 2019 registro un total de 1234 naves y artefactos navales.
- Buenaventura es un puerto muy representativo en el territorio colombiano y por ende en toda la región Caribe, razón que atiende a su alto posicionamiento gracias a los registros arrojados por 462 naves de transporte marítimo en este lugar, es decir un total de 12.12% en el total del registro nacional para el año 2019.
- Bahía Solano fue el tercer puerto de registro a nivel nacional y el segundo en la subregión con un índice del 11.13% registrando 424 naves.
- Santa Marta se posicionó como el cuarto puerto de registro a nivel nacional dada su participación del 10.99% y como el segundo en la subregión del Caribe, registrando un total de 419 naves.
- Coveñas fue el quinto puerto más importante de registro a nivel nacional y el tercero en la subregión a raíz de un índice del 8.00% que representó el abanderamiento de 305 naves.
- Barranquilla logró registrar 257 naves a lo largo del año 2019 arrojando un índice del 6.74%, razón que lleva a este puerto marítimo a la sexta posición entre el rango de relevancia portuaria del país, no obstante, es el cuarto puerto más importante en la subregión caribeña.
- San Andrés fue el séptimo puerto de registro a nivel nacional y el primero en la subregión como producto de su índice de registro del 5.43% (207 naves).
- Tumaco fue el octavo puerto de registro a nivel nacional y el tercero en la subregión con el 4.51% con un total de 172 naves abanderadas.
- Turbo fue el noveno puerto a nivel nacional y quinto en la subregión abanderando 168 naves, es decir un 4.41% dentro de la participación regional.
- Providencia fue el décimo puerto dentro del registro a nivel nacional y el segundo en la subregión con un 2.13% y 81 naves registradas.
- Guapi ocupó el décimo primer lugar como puerto de registro a nivel nacional y el cuarto en la subregión con el 1.26% (48 naves).
- Puerto Bolívar fue el décimo segundo puerto con evidencia de registros en el territorio nacional y el sexto en la subregión al solo tener una participación del 0.47% (18 naves), es de recordar que este punto marítimo reflejó mayoritariamente la salida de mercancías hacia el exterior.
- Riohacha representando una zona fundamental en el territorio colombiano, ocupó el decimotercer lugar en la actividad de transporte marítimo en la región, puesto que logró tan solo el registro de 16 naves, es decir cerca

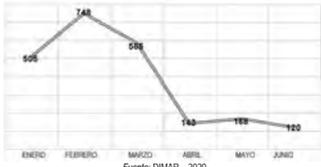
del 0.42% en el índice nacional.

Orientadas estas conclusiones, por un lado, puede mencionarse que, el Pacífico colombiano se posicionó como la segunda subregión marítima con mayor actividad y mayor número en los registros de naves nacionales (29.02%) al registrar 1106 naves y por otro lado es fundamental mencionar al Caribe Insular, llegó catalogarse como la tercera subregión en el registro de naves nacionales con un índice del 7.56%, es decir 288 naves.

Para el primer semestre del año 2020 se ha agudizado la situación 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 marítimas en el primer semestre del año 2020 y la correspondiente proyección de matrículas de naves para el año 2021.

**REDUCCIÓN DE TRÁMITES DE ABANDERAMIENTO EN COLOMBIA PRIMER AÑO SEMESTRE 2020**



Teniendo en cuenta las cifras anteriormente mencionadas, es fundamental mencionar y reiterar que, Colombia es un territorio privilegiado, poseedor de aproximadamente 2900 kilómetros entre dos costas y cerca de 928.660 kilómetros cuadrados de jurisdicción marítima comprendida entre mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva (Dimar, 2018)<sup>8</sup>. Condiciones de un país privilegiado al ser un país bioceánico, siendo este el único país de América del Sur en contar con estas condiciones<sup>9</sup> y el segundo con mejor nivel de conectividad en América Latina y el Caribe.

**NIVEL DE CONECTIVIDAD MARÍTIMA EN EL MUNDO AÑO 2018**

Cuadro 2.7 Nivel de conectividad marítima, 2018	
Países o territorios mejor conectados	Índice de 2018
Países o territorios peor conectados	Índice de 2018

<sup>8</sup> Ministerio de Defensa Nacional – Dirección General Marítima (DIMAR) – Boletín Técnico y Estadístico 2018, ISSN en línea 2665-539X, [https://cecoldigital.dimar.mil.co/2516/1/co\\_dimar\\_2018\\_2665\\_539X\\_dimar\\_en\\_datos\\_2018.pdf](https://cecoldigital.dimar.mil.co/2516/1/co_dimar_2018_2665_539X_dimar_en_datos_2018.pdf), revisado el 4 de marzo de 2021.

<sup>9</sup> García Barrera Anny Lorena, 2019. La Consolidación del Abanderamiento de Naves para el Fortalecimiento de la Flota Mercantil en Colombia (Tesis de Pregrado – Universidad Santo Tomás). <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/EXPOSICION%20DE%20MOTIVOS%20Y%20TEXTOS%20PROYECTO%20DE%20LEY%20ABANDERAMIENTO%20VERSION%2020%20DE%20JULIO%20DE%202019%20final.pdf>, revisado el 1 de marzo del 2021.

- Eliminará la verificación de informes por tráfico de estupefacientes, trámite inútil, que ha estigmatizado el sector marítimo y desmotivado la inversión.
- Se podrá obtener una matrícula provisional por sede electrónica con la nave en el extranjero en 72 horas y una matrícula definitiva en 5 días.
- El Proyecto de Ley contempla un capítulo relacionado con la hipoteca naval y las garantías marítimas, dado que en el país las entidades financieras no reciben las naves como garantía hipotecaria para la obtención de créditos, de esta manera se permite el financiamiento de los gremios.
- Establecerá beneficios tributarios con el objetivo de poder competir con los registros de la región.
- Creará una tarifa preferencial del 2% para las rentas provenientes por tráfico internacional marítimo que realicen naves o artefactos navales inscritos en el registro colombiano.

Por otra parte, también se obtendrán beneficios relacionados con la administración marítima, ya que el país al contar con un sistema efectivo, eficiente y oportuno en el registro e inscripción de naves y artefactos navales incentivará y posicionará la bandera colombiana en aguas marítimas internacionales. Esto no sin olvidar y reiterando los beneficios económicos que se generan de manera directa e indirecta creando fuentes de trabajo para la gente de mar, la creación y fomento de empresas navieras nacionales y extranjeras dedicadas a la prestación de servicios de transporte y de reparación de buques entre otros y los beneficios de carácter político que sin duda posicionarian a Colombia como un país estratégico para desarrollar nuevos acuerdos comerciales marítimos y políticos que impulsen el desarrollo de la nación<sup>10</sup>.

Para el caso en concreto, si Colombia abandera más buques, el Estado se evita pagar fletes a las navieras extranjeras, se incentivará el empleo, ya que al estar matriculados en Colombia deberán contratar tripulación colombiana (Capitanes, Primeros Oficiales, Ingenieros de Máquinas, Marineros de Cubierta y Marineros de Máquinas, Cocineros, etc.), muchos de ellos serán preparados en nuestro país por entidades reconocidas y autorizadas, contribuyendo así, a generar empleos directos e indirectos expandiendo 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.

**6. IMPACTO FISCAL**

De la flota de embarcaciones actualmente registradas en Colombia tenemos 3692 naves, de las cuales 3564 están habilitadas para realizar tráfico nacional y 128 para tráfico internacional.

**TOTALIDAD DE NAVES CON BANDERA COLOMBIANA.**

TRÁFICO	NÚMERO
NACIONAL	3564
INTERNACIONAL	128
<b>TOTAL</b>	<b>3692</b>

De las 128 naves actualmente registradas en Colombia que se encuentran habilitadas para realizar tráfico

<sup>10</sup> García Barrera Anny Lorena, 2019. La Consolidación del Abanderamiento de Naves para el Fortalecimiento de la Flota Mercantil en Colombia (Tesis de Pregrado – Universidad Santo Tomás). <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/EXPOSICION%20DE%20MOTIVOS%20Y%20TEXTOS%20PROYECTO%20DE%20LEY%20ABANDERAMIENTO%20VERSION%2020%20DE%20JULIO%20DE%202019%20final.pdf>, revisado el 1 de marzo del 2021.

Líderes mundiales				
1. China	187,8	1. Isla de Norfolk	0,6	
2. Singapur	133,9	2. Isla Christmas	0,9	
3. República de Corea	118,8	3. Islas Caimán	1,2	
4. Hong Kong (China)	113,5	4. Bermudas	1,5	
5. Malasia	109,9	5. Tuvalu	1,6	
6. Países Bajos	98,0	6. Islas Wallis y Futuna	1,6	
7. Alemania	97,1	7. Nauru	1,9	
8. Estados Unidos	96,7	8. Islas Cook	2,0	
9. Reino Unido	95,6	9. Groenlandia	2,3	
10. Bélgica	91,1	10. Timor-Leste	2,5	
<b>África</b>		11. Montserrat	3,0	
1. Marruecos	71,5	12. Montenegro	3,0	
2. Egipto	70,3	13. Albania	3,0	
3. Sudáfrica	40,1	14. Anguila	3,2	
4. Djibouti	37,0	15. Palau	3,3	
5. Togo	35,9	16. Estados Federados de Micronesia	3,4	
<b>Asia</b>		17. Antigua y Barbuda	3,5	
1. Emiratos Árabes Unidos	83,9	18. República Democrática del Congo	3,5	
2. Provincia China de Taiwán	78,0	19. Islas Vírgenes Británicas	3,7	
3. Japón	76,8	20. Saint Kitts y Nevis	3,7	
4. Sri Lanka	72,5	21. Islas Vírgenes de los Estados Unidos	4,3	
5. Vietnam	68,8	22. Islas Marianas del Norte	4,4	
<b>América Latina y el Caribe</b>		23. San Vicente y las Granadinas	4,4	
1. Panamá	56,6	24. Santa Lucía	4,8	
2. Colombia	50,1	25. Kiribati	4,8	
3. México	49,1	26. Islas Feroe	4,8	
4. Perú	43,8	27. Dominica	4,8	
5. Chile	42,9			

Fuente: Cálculos de la secretaria de la UNCTAD, basados en el índice de conectividad del transporte marítimo de línea.

Además, es fundamental resaltar que Colombia, cuenta con 4 puertos de vital importancia económica para el desarrollo del país y de conexión estratégica entre los países del norte y del sur del hemisferio, como lo son el puerto de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura, razón por la cual este Proyecto de Ley (entre otros grandes beneficios), generaría un aumento importante en las operaciones comerciales, abriendo mercados y desarrollando nuevas conexiones políticas y estratégicas que le permitirán a Colombia un mayor intercambio de mercancías generando un impacto directo en la balanza de pagos del país.

Además del incremento en las operaciones comerciales, el fortalecimiento de la marina mercante y la flexibilización en los trámites de abanderamiento de naves y este Proyecto de Ley traerá consigo los siguientes beneficios:

- Establecerá un registro único nacional de naves clasificado por el servicio que presten delimitando requisitos exigidos a naves de alto bordo, naves de cabotaje, pesca y recreo.
- Creará una clasificación de registro especial para naves de pesca artesanal, buscando la formalización del trabajo y el soporte del patrimonio de la población.
- Eliminará 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.

internacional, a continuación se puede observar como se discriminan según el tipo de nave.

**TRÁFICO INTERNACIONAL DE NAVES**

GRUPO O NAVE	CANTIDAD
ARTEFACTO NAVAL	12
CARGA	17
PASAJE	6
PESCA	15
RECREO	23
REMOLCADOR	46
SERVICIOS ESPECIALES	6
TANQUEROS	3
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>128</b>

Este bajo número de abanderamientos de naves y artefactos navales de tráfico internacional en Colombia es generado por las siguientes situaciones:

Como primer factor que influye de manera directa en la disminución de abanderamiento de naves y artefactos navales de tráfico internacional tenemos los impuestos y altas tasas de contribución que hacen al país poco competitivo con los países de la región al tener un impuesto sobre la renta excesivo lo cual ocasiona que Colombia no sea un país atractivo para el abanderamiento a pesar de contar con una posición geográfica privilegiada.

Como segundo factor, pero no menos importante es fundamental mencionar los trámites excesivos e innecesarios que solicita la Dirección General Marítima para el registro y abanderamiento de una nave o artefacto naval, que sin lugar a dudas van en contravía de la dinámica del comercio internacional marítimo que pide cada vez mayor eficiencia, efectividad y celeridad en los trámites.

Con la pasada Ley 1943 del 28 de diciembre de 2018 "Por la cual se expiden normas de financiamiento para el restablecimiento del equilibrio del presupuesto general y se dictan otras disposiciones" el Gobierno Colombiano disminuyó gradualmente el impuesto sobre la renta, estableció un descuento sobre la renta del IVA pagado en la adquisición de bienes de capital, entre otros tipos de esfuerzos en materia tributaria, sin embargo estos no han sido suficientes para incentivar el sistema fiscal colombiano respecto del abanderamiento de naves y artefactos navales.

Por otra parte, es menester mencionar los beneficios tributarios y fiscales que contemplan otros países en el continente y en el mundo para el abanderamiento de naves o artefactos navales que realizan tráfico internacional.

**Brasil:** Es la Marina Mercante (AFRMM) la organización encargada del sector marítimo brasileño y la cual, va a la cabeza de las renovaciones en incentivos para el fomento en el registro de buques en el territorio brasileño. En este sentido, la característica que enmarca el beneficio fiscal se detalla por una exención de la contribución o impuesto y el establecimiento de un régimen aduanero especial.

Los ingresos ocasionados como consecuencia de la exportación de bienes generalmente gravados sobre el 9.25% se encuentran exentos de contribuciones federales como PIS y CONFIS.

**Islas Canarias:** Desde marzo de 1996, es posible la inscripción de buques con navegación extra nacional, cabotaje peninsular y/o los de cabotaje que naveguen en Canarias. Siendo estas embarcaciones con sus

respectivas tripulaciones, beneficiarios de incentivos fiscales como la exención de los actos y contratos realizados sobre buques inscritos en el Registro Especial de Canarias, REBECA, una bonificación en la cuota del impuesto que corresponda de acuerdo a la explotación desarrollada por las empresa naviera y, finalmente las especialidades en las cotizaciones a la Seguridad Social, en las cuales se otorga una bonificación del 90% en dicha cuota para los tripulantes de los buques inscritos.

**China:** El beneficio aplicable para elevar los índices de registro de buques y naves en estos puertos asiáticos, se caracteriza por otorgar a las compañías de transporte marítimo internacional extranjeras, el incentivo de que los ingresos derivados de exportaciones que salen de los puertos de China se mantengan sujetos a una tasa del 1.25% (en lugar de la tasa estándar del 25% que maneja común y corriente el país), como regla general, salvo que conforme con acuerdos de transporte internacional y ADT firmados por China califiquen para una mayor exención.

**Curazao y San Martín:** Su base fiscal portuaria es un régimen fiscal de tonelaje alterno, el cual se aplica al 20% de las ganancias de los envíos internacionales, mientras que el 80% restante se grava en 1/10 de la tarifa estándar del impuesto corporativo fijado por este territorio.

**Hong Kong:** El incentivo fiscal que enmarca a las compañías extranjeras de transporte marítimo con barcos que enarbolan bandera de Hong Kong, es permitir que los ingresos por fletes relacionados con mercancía cargada y navegada en aguas internacionales queden exentos del impuesto a las ganancias de Hong Kong, el cual está establecido en un 16.5%. Además, es de resaltar que aquellas compañías que arriban a estos puertos obteniendo ingresos por fletes aún si dichos envíos no tienen destino final en Hong Kong, se hallarán exentas del impuesto.

**Holanda:** Dichas 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 de 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, no obstante, para aquellas embarcaciones marítimas (nuevas y usadas) a las que no aplica el régimen fiscal de tonelaje, la depreciación de saldo decreciente también es permitida.

**Panamá:** Mediante la Ley 25 del 3 de junio de 2002, se estableció un descuento adicional de hasta el 25% sobre el Impuesto Anual y de 50% sobre la Tasa Anual Consular por un término de cuatro años, siendo los requisitos para ello: poseer un grupo de al menos cuatro naves que registren de 50 hasta 100 mil toneladas de transporte y además que los propietarios de las mismas se comprometan a mantener la nave en el registro panameño por un término de cuatro años.

No obstante, las embarcaciones registradas bajo la bandera panameña no están sujetas a impuesto cuando el ingreso se encuentre relacionado con el comercio marítimo internacional.

**Filipinas:** Estos puertos se rigen bajo una tarifa del CIT del 30%, no obstante, las empresas de transporte internacional que realizan negocios en Filipinas están sujetas a un impuesto de renta del 2.5% a partir de las facturaciones e ingresos brutos de Filipinas y un porcentaje de impuesto del 3% sobre los recibos brutos trimestrales.

**Suecia:** La tasa estándar del CIT en Suecia es del 22% y a partir de ello es como 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.

**Colombia:** 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 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.

De las fuentes de recaudo, la primera realiza una contribución mínima a la Hacienda Nacional, lo que genera la necesidad de crear una política fiscal competitiva y especial para el sector marítimo en lo referente a la atracción de inversión en naves o artefactos navales de tráfico internacional.

En Colombia, el principal modo de transporte de carga con destino al exterior es el transporte marítimo el cual moviliza más del 90% de las mercancías del país, tal como se evidencia en la siguiente tabla:

**CARGA EXPORTADA SEGÚN MODO DE TRANSPORTE EN COLOMBIA**

MODO DE TRANSPORTE	2014		2015		2016		2017		2018	
	Peso Bruto (toneladas)	Part %								
Marítimo	142.355.631	96,6%	147.521.786	99,0%	146.293.954	99,4%	142.968.981	98,9%	140.190.896	97,9%
Carreteras	1.425.600	1,0%	1.184.724	0,8%	466.068	0,3%	1.184.371	0,8%	1.450.834	1,0%
Aéreo	359.479	0,2%	379.668	0,3%	388.920	0,3%	462.458	0,3%	412.758	0,4%
Agua dulce	1	0,0%	1	0,0%	7	0,0%	0	0,0%	1	0,0%
<b>Total</b>	<b>144.180.911</b>	<b>100%</b>	<b>149.086.919</b>	<b>100%</b>	<b>147.155.829</b>	<b>100%</b>	<b>144.637.819</b>	<b>100%</b>	<b>142.054.486</b>	<b>100%</b>

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

Flete:	2014	2015	2016	2017	2018
Exportación	\$ 3.035.684.806,85	\$ 3.210.565.922,05	\$ 2.954.753.341,50	\$ 1.278.960.514,10	\$ 1.278.960.514,10
Importación	\$ 1.398.965.161,24	\$ 1.417.976.467,16	\$ 1.522.567.420,96	\$ 4.630.544.436,21	\$ 4.477.522.780,46
<b>Totales:</b>	<b>\$ 4.434.651.968,09</b>	<b>\$ 4.628.542.389,21</b>	<b>\$ 4.477.320.762,46</b>	<b>\$ 5.909.504.950,31</b>	<b>\$ 5.756.483.294,56</b>

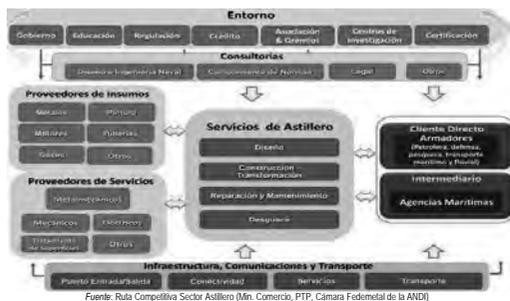
Boletín de importaciones y exportaciones DIAN, septiembre 2018.

Toda esta carga movilizada de acuerdo a las cifras mencionadas anteriormente es transportada en gran medida por naves y artefactos navales que cuentan con una bandera distinta a la colombiana debido a que la baja flota mercante colombiana de tráfico internacional no logra participar de forma significativa y competitiva en este sector económico por lo que los pagos por concepto de fletes son realizados en el exterior, dejando Colombia de percibir pago alguno y afectando en gran medida la balanza de pagos en el evento en que se encuentren amparadas estas naves por convenios internacionales o tratados de doble imposición.

En consecuencia la aprobación de este Proyecto de Ley aportará de manera significativa a la reactivación económica del país generando empleos directos e indirectos (la tripulación deberá ser como mínimo del 80%) e incrementando las rentas provenientes de mantenimiento y reparación de buques y artefactos navales, su correspondiente reaprovisionamiento y los servicios complementarios de los cuales depende el gremio como se presentó por ejemplo con la construcción de un remolcador oceánico en un astillero colombiano en el que durante dos años se generaron 500 empleos directos y 1400 empleos indirectos.

De igual forma se busca actualizar todas las flotas de transporte marítimo, teniendo en cuenta que a raíz de las altas inversiones y nuevos proyectos portuarios se prevé la ampliación y llegada de naves y artefactos navales que permitan cumplir con las necesidades impuestas por la dinámica del comercio marítimo.

**7. IMPACTO DE LA INDUSTRIA NAVAL EN COLOMBIA**  
**RUTA COMPETITIVA SECTOR ASTILLERO EN COLOMBIA**



De conformidad con lo anterior se puede observar que el Proyecto de Ley incentivará el sector y lo volverá competitivo disminuyendo las tasas e impuestos y agilizando y volviendo eficiente los trámites de registro de abanderamiento, de esta manera se crearan nuevos empleos directos e indirectos, incentivando la industria y la creación de empresa reactivando la economía de un sector que necesita de cambios estructurales acordes con la dinámica actual para sobrevivir.

De igual forma se propenderá por la capacitación del personal de gente de mar y de las actividades relacionadas con la navegación, sector económico que servirá de peldaño en la reactivación económica y la generación de empleo.

**8. PLIEGO DE MODIFICACIONES**

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE DEL PL 464 DE 2020 CÁMARA	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN LA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES	OBSERVACIONES
	<b>TÍTULO</b>	
<i>"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"</i>	<i>"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"</i>	Sin modificación
	<b>ARTICULADO</b>	
<b>Artículo 1°. Definiciones para la aplicación de la presente ley.</b> Las expresiones utilizadas en esta ley para efectos de su aplicación, tendrán el significado que a continuación se determina:	<b>Artículo 1°. Definiciones para la aplicación de la presente ley.</b> Las expresiones utilizadas en esta ley para efectos de su aplicación, tendrán el significado que a continuación se determina:	Se elimina la *.
<b>Propietario.</b> La persona natural o jurídica, que aparece como tal en el registro de naves.	<b>Propietario.</b> La persona natural o jurídica, que aparece como tal en el registro de naves.	
<b>Armador.</b> 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.	<b>Armador.</b> 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.	La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.	
<b>Artefacto naval.</b> 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	<b>Artefacto naval.</b> 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	

<p>transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.</p> <p><b>Nave.</b> Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza para el transporte de carga o pasajeros, prestar servicios de remolque, pesca comercial e industrial, actividades de recreo y deportivas, entre otras.</p> <p><b>Fletamento.</b> Es el contrato por el cual el armador se obliga, a cambio de una contraprestación, a cumplir, con una nave determinada, uno o más viajes preestablecidos, o los viajes que dentro de un plazo convenido ordene el fletador, en las condiciones que el contrato o la costumbre establezcan.</p> <p><b>Fletamento a casco desnudo.</b> Es el contrato de arrendamiento válido y debidamente registrado de una nave, por tiempo determinado, en virtud del cual el fletador tiene la posesión y el control, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el período de vigencia del contrato.</p> <p><b>Industria naval.</b> Empresas dedicadas a la construcción y/o reparación de naves, artefactos navales, plataformas o estructuras marinas.</p> <p><b>Licencia de explotación comercial.</b> 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</p>	<p>transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.</p> <p><b>Nave.</b> Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza para el transporte de carga o pasajeros, prestar servicios de remolque, pesca comercial e industrial, actividades de recreo y deportivas, entre otras.</p> <p><b>Fletamento.</b> Es el contrato por el cual el armador se obliga, a cambio de una contraprestación, a cumplir, con una nave determinada, uno o más viajes preestablecidos, o los viajes que dentro de un plazo convenido ordene el fletador, en las condiciones que el contrato o la costumbre establezcan.</p> <p><b>Fletamento a casco desnudo.</b> Es el contrato de arrendamiento válido y debidamente registrado de una nave, por tiempo determinado, en virtud del cual el fletador tiene la posesión y el control, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el período de vigencia del contrato.</p> <p><b>Industria naval.</b> Empresas dedicadas a la construcción y/o reparación de naves, artefactos navales, plataformas o estructuras marinas.</p> <p><b>Licencia de explotación comercial.</b> 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</p>		<p>marítimas o prestar uno o varios servicios al sector marítimo con fines comerciales.</p> <p><b>Registro.</b> Acto mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional inscribe las naves y artefactos navales autorizados para enarbolar la bandera colombiana, así como todos los actos, documentos y contratos relacionados con los mismos, de conformidad con la presente Ley.</p> <p><b>Matrícula.</b> Acto administrativo mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional certifica que una nave o artefacto naval autorizado ha sido inscrito en el Registro Único Colombiano, de conformidad con la presente Ley.</p> <p><b>Tráfico internacional marítimo:</b> Navegación realizada desde o hacia puerto extranjero, fuera de las aguas jurisdiccionales del país.</p> <p><b>Tripulación.</b> El conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave, provistas de sus respectivas licencias de navegación.</p>	<p>marítimas o prestar uno o varios servicios al sector marítimo con fines comerciales.</p> <p><b>Registro.</b> Acto mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional inscribe las naves y artefactos navales autorizados para enarbolar la bandera colombiana, así como todos los actos, documentos y contratos relacionados con los mismos, de conformidad con la presente Ley.</p> <p><b>Matrícula.</b> Acto administrativo mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional certifica que una nave o artefacto naval autorizado ha sido inscrito en el Registro Único Colombiano, de conformidad con la presente Ley.</p> <p><b>Tráfico internacional marítimo:</b> Navegación realizada desde o hacia puerto extranjero, fuera de las aguas jurisdiccionales del país.</p> <p><b>Tripulación.</b> El conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave, provistas de sus respectivas licencias de navegación.</p>	<p>Se busca aclarar que, con el artículo 2° no se le otorgan facultades al Ministerio de Minas y Energía ni al Ministerio de Defensa Nacional para regular la entrada y salida de estos materiales mencionados anteriormente, ya que es en atención a una disposición constitucional (artículo 81) que el Estado (Ministerio de Minas y Energía y Ministerio de Defensa Nacional) regula el ingreso y salida de estos materiales.</p>
<p>requiera.</p> <p><b>Artículo 3°. Ámbito de aplicación.</b> La presente ley será aplicable a las personas naturales y jurídicas que, en su calidad de propietarios y/o armadores, registren naves y artefactos navales bajo la bandera colombiana. Las disposiciones de la presente ley no son aplicables a los buques de guerra.</p> <p><b>Artículo 4°. Clasificación del Registro.</b> El registro único colombiano de naves y artefactos navales tendrá la siguiente clasificación:</p> <p>a. Naves y artefactos navales: b. Naves y artefactos navales de cabotaje; c. Naves menores; d. Naves dedicadas a la pesca industrial; e. Naves dedicadas a la pesca artesanal; f. Naves de recreo o deportivas.</p> <p>Las anteriores clasificaciones serán reglamentadas por la Dirección General Marítima, con base en sus características técnicas, el servicio al cual se destinarán y las disposiciones de la presente Ley.</p> <p><b>Artículo 5°. Individualización de las naves y artefactos navales.</b> Las naves y artefactos navales colombianas se individualizan en el orden interno y para todos los efectos legales, por su nombre, número de registro, puerto de registro y arqueo.</p> <p><b>Artículo 6°. Nombre de las naves y</b></p>	<p>requiera.</p> <p><b>Artículo 3°. Ámbito de aplicación.</b> La presente ley será aplicable a las personas naturales y jurídicas que, en su calidad de propietarios y/o armadores, registren naves y artefactos navales bajo la bandera colombiana. Las disposiciones de la presente ley no son aplicables a los buques de guerra.</p> <p><b>Artículo 4°. Clasificación del Registro.</b> El registro único colombiano de naves y artefactos navales tendrá la siguiente clasificación:</p> <p>a. Naves y artefactos navales: b. Naves y artefactos navales de cabotaje; c. Naves menores; d. Naves dedicadas a la pesca industrial; e. Naves dedicadas a la pesca artesanal; f. Naves de recreo o deportivas.</p> <p>Las anteriores clasificaciones serán reglamentadas por la Dirección General Marítima, con base en sus características técnicas, el servicio al cual se destinarán y las disposiciones de la presente Ley.</p> <p><b>Artículo 5°. Individualización de las naves y artefactos navales.</b> Las naves y artefactos navales colombianas se individualizan en el orden interno y para todos los efectos legales, por su nombre, número de registro, puerto de registro y arqueo.</p> <p><b>Artículo 6°. Nombre de las naves y</b></p>	<p>Sin modificación</p> <p>Sin modificación</p> <p>Sin modificación</p>	<p><b>artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 7°. Número de registro de las naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 8°. Certificado de Matrícula de las naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 9°. Pabellón de las naves y artefactos navales.</b> Toda nave o artefacto naval con registro y matrícula colombiana debe izar, en lugar visible, el pabellón nacional y llevará su nombre marcado en los lugares en que disponga la reglamentación que emitirá la Dirección General Marítima. En la popa llevará, además, el nombre del puerto de registro. Lo anterior, sin</p>	<p><b>artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 7°. Número de registro de las naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 8°. Certificado de Matrícula de las naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 9°. Pabellón de las naves y artefactos navales.</b> Toda nave o artefacto naval con registro y matrícula colombiana debe izar, en lugar visible, el pabellón nacional y llevará su nombre marcado en los lugares en que disponga la reglamentación que emitirá la Dirección General Marítima. En la popa llevará, además, el nombre del puerto de registro. Lo anterior, sin</p>	<p>Sin modificación</p> <p>Sin modificación</p> <p>Sin modificación</p>

<p>perjuicio de lo que dispongan los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país, para tal efecto.</p>	<p>perjuicio de lo que dispongan los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país, para tal efecto.</p>		<p>e. Cualquier otro acto o contrato relativo a las naves y artefactos navales cuando la ley exija dicha formalidad.</p>	<p>e. Cualquier otro acto o contrato relativo a las naves y artefactos navales cuando la ley exija dicha formalidad.</p>	
<p><b>Artículo 10°. - Doble registro.</b> En Colombia podrán registrarse, de manera provisional, las naves y artefactos navales que se encuentren matriculados en el Registro de Naves de otro Estado, única y exclusivamente mientras realizan el trámite de cancelación de dicho registro y les sea expedido el certificado correspondiente.</p> <p>No obstante lo anterior, deberán enarbolarse la bandera colombiana para todos los efectos, desde que le sea expedida la correspondiente matrícula provisional.</p>	<p><b>Artículo 10°. - Doble registro.</b> En Colombia podrán registrarse, de manera provisional, las naves y artefactos navales que se encuentren matriculados en el Registro de Naves de otro Estado, única y exclusivamente mientras realizan el trámite de cancelación de dicho registro y les sea expedido el certificado correspondiente.</p> <p>No obstante lo anterior, deberán enarbolarse la bandera colombiana para todos los efectos, desde que le sea expedida la correspondiente matrícula provisional.</p>	Sin modificación	<p><b>Parágrafo.</b> -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><b>Parágrafo.</b> -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><b>Artículo 11°. Actos sujetos a registro sobre naves y artefactos navales.</b> En el registro de naves y artefactos navales se inscribirán los siguientes actos y negocios jurídicos:</p> <p>a. Los contratos de construcción, adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos del dominio, las hipotecas, demás gravámenes y embargos.</p> <p>b. Los contratos de fletamento a casco desnudo.</p> <p>c. Los contratos de arrendamiento financiero.</p> <p>d. Las decisiones expedidas por autoridades judiciales y administrativas, que por expresa disposición legal, sean objeto de registro.</p>	<p><b>Artículo 11°. Actos sujetos a registro sobre naves y artefactos navales.</b> En el registro de naves y artefactos navales se inscribirán los siguientes actos y negocios jurídicos:</p> <p>a. Los contratos de construcción, adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos del dominio, las hipotecas, demás gravámenes y embargos.</p> <p>b. Los contratos de fletamento a casco desnudo.</p> <p>c. Los contratos de arrendamiento financiero.</p> <p>d. Las decisiones expedidas por autoridades judiciales y administrativas, que por expresa disposición legal, sean objeto de registro.</p>	Sin modificación	<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>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><b>Artículo 12°. Compra, venta e Hipoteca de naves y artefactos navales.</b> La compra, venta e hipoteca de naves y artefactos navales no requerirá de permiso o autorización alguna.</p>	<p><b>Artículo 12°. Compra, venta e Hipoteca de naves y artefactos navales.</b> La compra, venta e hipoteca de naves y artefactos navales no requerirá de permiso o autorización alguna.</p>	Sin modificación
			<p><b>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</b></p>	<p><b>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</b></p>	Sin modificación
<p><b>de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI).</b> 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><b>de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI).</b> 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>la Dirección General Marítima, indicando:</p> <p>a) El nombre de la nave o artefacto naval que pretende inscribir;</p> <p>b) Nombre y dirección del propietario;</p> <p>c) Constructor, fecha y lugar de construcción;</p> <p>d) Servicio al cual se propone destinarla.</p>	<p>la Dirección General Marítima, indicando:</p> <p>a) El nombre de la nave o artefacto naval que pretende inscribir;</p> <p>b) Nombre y dirección del propietario;</p> <p>c) Constructor, fecha y lugar de construcción;</p> <p>d) Servicio al cual se propone destinarla.</p>	
<p><b>Artículo 14°. Matrícula Provisional de naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 14°. Matrícula Provisional de naves y artefactos navales.</b> 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>	Sin modificación	<p><b>Artículo 16°. Documentación para el registro y expedición de la Matrícula Provisional de naves y artefactos navales.</b> La solicitud de que trata el artículo anterior, deberá ir acompañada de la siguiente documentación en medio físico o digital:</p> <p>a. Certificados de navegabilidad y seguridad vigentes los cuales pueden haber sido expedidos por la anterior bandera o por una organización reconocida por ella, u otra que cuente con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.</p> <p>b. Certificado de cancelación del registro anterior o constancia de inicio de dicho trámite.</p> <p>c. Copia del acto o contrato de compra, si corresponde;</p>	<p><b>Artículo 16°. Documentación para el registro y expedición de la Matrícula Provisional de naves y artefactos navales.</b> La solicitud de que trata el artículo anterior, deberá ir acompañada de la siguiente documentación en medio físico o digital:</p> <p>a. Certificados de navegabilidad y seguridad vigentes los cuales pueden haber sido expedidos por la anterior bandera o por una organización reconocida por ella, u otra que cuente con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.</p> <p>b. Certificado de cancelación del registro anterior o constancia de inicio de dicho trámite.</p> <p>c. Copia del acto o contrato de compra, si corresponde;</p>	Se elimina la "d".
<p><b>Artículo 15°. - Requisitos para el registro y expedición de Matrícula Provisional de naves y artefactos navales.</b> 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</p>	<p><b>Artículo 15°. - Requisitos para el registro y expedición de Matrícula Provisional de naves y artefactos navales.</b> 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</p>	Sin modificación	<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</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</p>	

<p>artefacto naval. El mencionado seguro podrá ser contratado con compañías aseguradoras colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P &amp; I que ofrezcan dichas coberturas.</p> <p>e. Pago de la tarifa establecida para el trámite.</p> <p><b>Parágrafo Primero:</b> El requisito del literal d) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que no desarrollen actividades comerciales.</p> <p><b>Parágrafo Segundo:</b> 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>artefacto naval. El mencionado seguro podrá ser contratado con compañías aseguradoras colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P &amp; I que ofrezcan dichas coberturas.</p> <p>e. Pago de la tarifa establecida para el trámite.</p> <p><b>Parágrafo Primero:</b> El requisito del literal d) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que no desarrollen actividades comerciales.</p> <p><b>Parágrafo Segundo:</b> 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>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>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><b>Artículo 17°. Expedición de la Matrícula Provisional.</b> 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</p>	<p><b>Artículo 17°. Expedición de la Matrícula Provisional.</b> 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</p>	Sin modificación	<p><b>Artículo 18°. Requisitos para el registro y expedición de Matrícula definitiva de naves y artefactos navales.</b> 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> <ol style="list-style-type: none"> <li>Copia del documento de compra de la nave o artefacto naval.</li> <li>Certificado de cancelación del registro anterior, si no ha sido aportado antes.</li> <li>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</li> </ol>	<p><b>Artículo 18°. Requisitos para el registro y expedición de Matrícula definitiva de naves y artefactos navales.</b> 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> <ol style="list-style-type: none"> <li>Copia del documento de compra de la nave o artefacto naval.</li> <li>Certificado de cancelación del registro anterior, si no ha sido aportado antes.</li> <li>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</li> </ol>	Sin modificación
<p>colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P &amp; 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><b>Parágrafo:</b> El requisito del literal c) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que desarrollen actividades no comerciales.</p>	<p>colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P &amp; 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><b>Parágrafo:</b> El requisito del literal c) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que desarrollen actividades no comerciales.</p>		<p>En el caso donde la Dirección General Marítima niegue la expedición de la matrícula definitiva, el interesado podrá interponer los recursos de reposición y/o apelación ante las autoridades competentes.</p>	<p>En el caso donde la Dirección General Marítima niegue la expedición de la matrícula definitiva, el interesado podrá interponer los recursos de reposición y/o apelación ante las autoridades competentes.</p>	
<p><b>Artículo 19°. Término para la expedición de la matrícula definitiva.</b> 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><b>Artículo 19°. Término para la expedición de la matrícula definitiva.</b> 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>	Sin modificación.	<p><b>Artículo 20°. Nombramiento de Inspectores para para la expedición de la Matrícula Provisional o Definitiva de naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 20°. Nombramiento de Inspectores para para la expedición de la Matrícula Provisional o Definitiva de naves y artefactos navales.</b> 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>	Sin modificación
<p><b>Artículo 19°. Término para la expedición de la matrícula definitiva.</b> 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><b>Artículo 19°. Término para la expedición de la matrícula definitiva.</b> 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><b>Artículo 21°. Cambio de dominio de naves y artefactos navales.</b> El cambio de dominio de naves y artefactos navales inscritos en el registro único colombiano, no requerirá cancelación de matrícula. Para el efecto el nuevo propietario allegará, de manera presencial o electrónica, el documento de compraventa y solicitará el cambio del certificado para que la nave o artefacto naval quede a su nombre, sin modificar el número de inscripción.</p> <p>Igual procedimiento se aplicará para el cambio de nombre, cambio de puerto de registro, cambio de motores y modificaciones que alteren sus características.</p> <p><b>Parágrafo.</b> - La Dirección General Marítima organizará el registro único</p>	<p><b>Artículo 21°. Cambio de dominio de naves y artefactos navales.</b> El cambio de dominio de naves y artefactos navales inscritos en el registro único colombiano, no requerirá cancelación de matrícula. Para el efecto el nuevo propietario allegará, de manera presencial o electrónica, el documento de compraventa y solicitará el cambio del certificado para que la nave o artefacto naval quede a su nombre, sin modificar el número de inscripción.</p> <p>Igual procedimiento se aplicará para el cambio de nombre, cambio de puerto de registro, cambio de motores y modificaciones que alteren sus características.</p> <p><b>Parágrafo.</b> - La Dirección General Marítima organizará el registro único</p>	Se elimina la ".

<p>colombiano de naves y artefactos navales, con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el presente artículo.</p>	<p>colombiano de naves y artefactos navales, con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el presente artículo.</p>	<p>Sin modificación</p>	<p>ordene, emitido por autoridad competente como resultado a la infracción de las leyes ambientales y de pesca.</p>	<p>ordene, emitido por autoridad competente como resultado a la infracción de las leyes ambientales y de pesca.</p>	
<p><b>Artículo 22°. - Cancelación del registro y matrícula de las naves y artefactos navales.</b> 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</p>	<p><b>Artículo 22°. - Cancelación del registro y matrícula de las naves y artefactos navales.</b> 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</p>	<p>Sin modificación</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>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>Sin modificación</p>
		<p>Sin modificación</p>	<p><b>Artículo 23°. Operación de naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 23°. Operación de naves y artefactos navales.</b> 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>Sin modificación</p>
		<p>Sin modificación</p>	<p><b>Artículo 24°. Certificados estatutarios y/o de seguridad.</b> 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><b>Parágrafo.</b> Las naves y artefactos navales a los que hace referencia la presente ley, serán inspeccionados</p>	<p><b>Artículo 24°. Certificados estatutarios y/o de seguridad.</b> 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><b>Parágrafo.</b> Las naves y artefactos navales a los que hace referencia la presente ley, serán inspeccionados y</p>	<p>Se elimina la ":", Se cambia una coma por un punto al finalizar el parágrafo.</p>
<p>y certificados por la Dirección General Marítima o por una organización reconocida debidamente delegada para ello por la Autoridad Marítima Nacional,</p>	<p>certificados por la Dirección General Marítima o por una organización reconocida debidamente delegada para ello por la Autoridad Marítima Nacional.</p>	<p>Sin modificación</p>	<p>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>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><b>Artículo 25°. Condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 25°. Condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales.</b> 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>Sin modificación</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>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>Sin modificación</p>
<p><b>Artículo 26°. Determinación de condiciones de seguridad de naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 26°. Determinación de condiciones de seguridad de naves y artefactos navales.</b> 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>Se elimina la ":",</p>	<p><b>Artículo 29°. Registro de Hipotecas y gravámenes sobre naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 29°. Registro de Hipotecas y gravámenes sobre naves y artefactos navales.</b> 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>Sin modificación</p>
<p><b>Artículo 27°. Hipoteca Naval.</b> Podrán hipotecarse todas las naves y artefactos navales de bandera colombiana, las cuales se entenderán para todos los efectos como garantías reales.</p>	<p><b>Artículo 27°. Hipoteca Naval.</b> Podrán hipotecarse todas las naves y artefactos navales de bandera colombiana, las cuales se entenderán para todos los efectos como garantías reales.</p>	<p>Sin modificación</p>	<p><b>Artículo 30°.</b> Adiciónese el parágrafo 8° al artículo 240 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p>	<p><b>Artículo 30°.</b> Adiciónese el parágrafo 8° al artículo 240 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p>	<p>Se cambia una coma por un punto al finalizar el parágrafo 8°.</p>
<p><b>Artículo 28°. Garantías Marítimas.</b> 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</p>	<p><b>Artículo 28°. Garantías Marítimas.</b> 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</p>	<p>Se elimina la ":",</p>	<p><b>Parágrafo 8°.</b> 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><b>Parágrafo 8°.</b> 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><b>Artículo 31°.</b> Adiciónense el parágrafo 6o al artículo 114-1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p><b>Parágrafo 6°.</b> 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><b>Artículo 31°.</b> Adiciónense el parágrafo 6o al artículo 114-1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p><b>Parágrafo 6°.</b> 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>Sin modificación</p>
<p><b>Artículo 32°.</b> Adiciónense el numeral 12 del artículo 2 de la Ley 1115 de 2006, el cual quedará así:</p> <p>"12. Registro en Colombia de una nave o artefacto naval destinado al tráfico internacional marítimo. Expedición y cancelación de matrícula de naves."</p>	<p><b>Artículo 32°.</b> Adiciónense el numeral 12 del artículo 2 de la Ley 1115 de 2006, el cual quedará así:</p> <p>"12. Registro en Colombia de una nave o artefacto naval destinado al tráfico internacional marítimo. Expedición y cancelación de matrícula de naves."</p>	<p>Sin modificación</p>
<p><b>Artículo 33°.</b> Vigencias y derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga la Ley 730 de 2001 y todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>Artículo 33°.</b> Vigencias y derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga la Ley 730 de 2001 y todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Sin modificación</p>

**PROPOSICIÓN**

Con base en las anteriores consideraciones y en cumplimiento de la Constitución Política y de la Ley 5° de 1992, presentamos ponencia favorable y en consecuencia solicitamos muy atentamente a los honorables representantes dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 464/20 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".

Cordialmente,



**JUAN DAVID VELEZ**  
Coordinador ponente  
Representante a la Cámara



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



**ASTRID SÁNCHEZ MONTES DE OCA**  
Ponente  
Representante a la Cámara



**GERMÁN ALCIDES BLANCO**  
Ponente  
Representante a la Cámara

**TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA DEL PROYECTO DE LEY NO 464 DE 2020 CÁMARA**

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

El Congreso de Colombia

DECRETA

**TITULO I**

**DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 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 en cumplimiento del artículo 81 de la Constitución Política de Colombia, sin perjuicio de las demás autorizaciones que requiera.

**TITULO II**

**DEL REGISTRO ÚNICO COLOMBIANO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES**

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

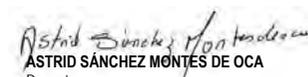
**Artículo 4°.** *Clasificación del Registro.* El registro único colombiano de naves y artefactos navales tendrá la siguiente clasificación:

- a. Naves y artefactos navales;
- b. Naves y artefactos navales de cabotaje;
- c. Naves menores;
- d. Naves dedicadas a la pesca industrial;
- e. Naves dedicadas a la pesca artesanal;
- f. Naves de recreo o deportivas.

Las anteriores clasificaciones serán reglamentadas por la Dirección General Marítima, con base en sus características técnicas, el servicio al cual se destinarán y las disposiciones de la presente Ley.

**Artículo 5°.** *Individualización de las naves y artefactos navales.* Las naves y artefactos navales colombianas se individualizan en el orden interno y para todos los efectos legales, por su nombre,

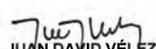
<p>número de registro, puerto de registro y arqueo.</p> <p><b>Artículo 6°. Nombre de las naves y artefactos navales.</b> El nombre de la nave o artefacto naval no puede ser igual al de otra nave o artefacto registrado. A tal efecto, la Dirección General Marítima reglamentará la imposición, uso y cese de dicho elemento de individualización.</p> <p><b>Artículo 7°. Número de registro de las naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 8°. Certificado de Matrícula de las naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 9°. Pabellón de las naves y artefactos navales.</b> Toda nave o artefacto naval con registro y matrícula colombiana debe izar, en lugar visible, el pabellón nacional y llevará su nombre marcado en los lugares en que disponga la reglamentación que emitirá la Dirección General Marítima. En la popa llevará, además, el nombre del puerto de registro. Lo anterior, sin perjuicio de lo que dispongan los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país, para tal efecto.</p> <p><b>Artículo 10°. Doble registro.</b> En Colombia podrán registrarse, de manera provisional, las naves y artefactos navales que se encuentren matriculados en el Registro de Naves de otro Estado, única y exclusivamente mientras realizan el trámite de cancelación de dicho registro y les sea expedido el certificado correspondiente.</p> <p>No obstante, lo anterior, deberán enarbolarse la bandera colombiana para todos los efectos, desde que le sea expedida la correspondiente matrícula provisional.</p> <p><b>Artículo 11°. Actos sujetos a registro sobre naves y artefactos navales.</b> En el registro de naves y artefactos navales se inscribirán los siguientes actos y negocios jurídicos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Los contratos de fletamento a casco desnudo.</li> <li>Los contratos de arrendamiento financiero.</li> <li>Las decisiones expedidas por autoridades judiciales y administrativas, que por expresa disposición legal, sean objeto de registro.</li> <li>Cualquier otro acto o contrato relativo a las naves y artefactos navales cuando la ley exija dicha formalidad.</li> </ol> <p><b>Parágrafo.</b> -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</p>	<p>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, solo producirán efectos entre quienes los otorguen y no serán oponibles a terceros.</p> <p><b>Artículo 12°. Compra, Venta e Hipoteca de naves y artefactos navales.</b> La compra, venta e hipoteca de naves y artefactos navales no requerirá de permiso o autorización alguna.</p> <p><b>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).</b> 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;"><b>TÍTULO III</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DE LA BANDERA COLOMBIANA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Capítulo I</b></p> <p style="text-align: center;"><b>MATRÍCULA PROVISIONAL</b></p> <p><b>Artículo 14°. Matrícula Provisional de naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 15°. Requisitos para el registro y expedición de Matrícula Provisional de naves y artefactos navales.</b> 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> <ol style="list-style-type: none"> <li>El nombre de la nave o artefacto naval que pretende inscribir;</li> <li>Nombre y dirección del propietario;</li> <li>Constructor, fecha y lugar de construcción;</li> </ol>
<p>d) Servicio al cual se propone destinarla.</p> <p><b>Artículo 16°. Documentación para el registro y expedición de la Matrícula Provisional de naves y artefactos navales.</b> La solicitud de que trata el artículo anterior deberá ir acompañada de la siguiente documentación en medio físico o digital:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Certificado de cancelación del registro anterior o constancia de inicio de dicho trámite.</li> <li>Copia del acto o contrato de compra, si corresponde;</li> <li>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 &amp; I que ofrezcan dichas coberturas.</li> <li>Pago de la tarifa establecida para el trámite.</li> </ol> <p><b>Parágrafo 1°:</b> El requisito del literal d) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que no desarrollen actividades comerciales.</p> <p><b>Parágrafo 2°:</b> 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><b>Artículo 17°. Expedición de la Matrícula Provisional.</b> 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;"><b>Capítulo II</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>MATRÍCULA DEFINITIVA</b></p> <p><b>Artículo 18°. Requisitos para el registro y expedición de Matrícula definitiva de naves y artefactos navales.</b> 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> <ol style="list-style-type: none"> <li>Copia del documento de compra de la nave o artefacto naval.</li> <li>Certificado de cancelación del registro anterior, si no ha sido aportado antes.</li> <li>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 &amp; I que ofrezcan dichas coberturas.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>La documentación técnica que determine la reglamentación de la Dirección General Marítima, según la clasificación del registro establecida en la presente Ley.</li> </ol> <p><b>Parágrafo.</b> El requisito del literal c) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que desarrollen actividades no comerciales.</p> <p><b>Artículo 19°. Término para la expedición de la matrícula definitiva.</b> Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima expedirá, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, la matrícula definitiva.</p> <p>En el caso donde la Dirección General Marítima niegue la expedición de la matrícula definitiva, el interesado podrá interponer los recursos de reposición y/o apelación ante las autoridades competentes,</p> <p><b>Artículo 20°. Nombramiento de Inspectores para para la expedición de la Matrícula Provisional o Definitiva de naves y artefactos navales.</b> 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;"><b>Capítulo III</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CAMBIO DE DOMINIO Y CANCELACIÓN DE REGISTRO</b></p> <p><b>Artículo 21°. Cambio de dominio de naves y artefactos navales.</b> El cambio de dominio de naves y artefactos navales inscritos en el registro único colombiano no requerirá cancelación de matrícula. Para el efecto el nuevo propietario allegará, de manera presencial o electrónica, el documento de compraventa y solicitará el cambio del certificado para que la nave o artefacto naval quede a su nombre, sin modificar el número de inscripción.</p> <p>Igual procedimiento se aplicará para el cambio de nombre, cambio de puerto de registro, cambio de motores y modificaciones que alteren sus características.</p> <p><b>Parágrafo.</b> 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><b>Artículo 22°. Cancelación del registro y matrícula de las naves y artefactos navales.</b> 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;"><b>Capítulo IV</b></p> <p style="text-align: center;"><b>OTRAS DISPOSICIONES</b></p>	<p><b>Artículo 23°. Operación de naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 24°. Certificados estatutarios y/o de seguridad.</b> 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><b>Parágrafo.</b> 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><b>Artículo 25°. Condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 26°. Determinación de condiciones de seguridad de naves y artefactos navales.</b> 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;"><b>TÍTULO IV</b></p> <p style="text-align: center;"><b>GARANTÍAS MARÍTIMAS E HIPOTECA NAVAL</b></p> <p><b>Artículo 27°. Hipoteca Naval.</b> Podrán hipotecarse todas las naves y artefactos navales de bandera colombiana, las cuales se entenderán para todos los efectos como garantías reales.</p> <p><b>Artículo 28°. Garantías Marítimas.</b> Las garantías marítimas de las naves y artefactos navales con arqueo bruto superior a 500 toneladas a los cuales se refiere la presente ley se regirán por la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques o por las normas que la modifiquen o reemplacen.</p> <p>Las garantías marítimas de las demás naves y artefactos navales se regirán por el Código de Comercio. En caso de no existir norma aplicable, las garantías marítimas se regirán por las normas internacionales que rijan la materia.</p> <p><b>Artículo 29°. Registro de Hipotecas y gravámenes sobre naves y artefactos navales.</b> En el</p>
<p>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;"><b>TÍTULO V</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DE LOS TRIBUTOS Y TASAS</b></p> <p><b>Artículo 30°.</b> Adiciónese el parágrafo 8° al artículo 240 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p><b>Parágrafo 8°.</b> 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><b>Artículo 31°.</b> Adiciónese el parágrafo 6° al artículo 114-1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p><b>Parágrafo 6°.</b> 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><b>Artículo 32°.</b> Adiciónese el numeral 12 del artículo 2 de la Ley 1115 de 2006, el cual quedará así:</p> <p>"12. Registro en Colombia de una nave o artefacto naval destinado al tráfico internacional marítimo. Expedición y cancelación de matrícula de naves."</p> <p><b>Artículo 33°. Vigencias y derogatorias.</b> La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga la Ley 730 de 2001 y todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>JUAN DAVID VELEZ</b> Coordinador ponente Representante a la Cámara</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>HÉCTOR JAVIER VERGARA SIERRA</b> Coordinador Ponente Representante a la Cámara</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>ASTRID SÁNCHEZ MONTES DE OCA</b> Ponente Representante a la Cámara</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>GERMÁN ALCIDES BLANCO</b> Ponente Representante a la Cámara</p> </div> </div>	<p style="text-align: center;"><b>COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE, EN SESIÓN VIRTUAL DEL DÍA 7 DE DICIEMBRE DE 2020, ACTA 23 DE 2020, CORRESPONDIENTE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO No. 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"</b></p> <p style="text-align: center;"><b>El Congreso de la República de Colombia</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DECRETA:</b></p> <p style="text-align: center;"><b>TÍTULO I</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DISPOSICIONES GENERALES</b></p> <p><b>Artículo 1°. Definiciones para la aplicación de la presente ley.</b> Las expresiones utilizadas en esta ley para efectos de su aplicación, tendrán el significado que a continuación se determina:</p> <p><b>Propietario.</b> La persona natural o jurídica, que aparece como tal en el registro de naves.</p> <p><b>Armador.</b> 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.</p> <p>La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.</p> <p><b>Artefacto naval.</b> Es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación. En el evento de que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.</p> <p><b>Nave.</b> Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza para el transporte de carga o pasajeros, prestar servicios de remolque, pesca comercial e industrial, actividades de recreo y deportivas, entre otras.</p> <p><b>Fletamento.</b> Es el contrato por el cual el armador se obliga, a cambio de una contraprestación, a cumplir, con una nave determinada, uno o más viajes preestablecidos, o los viajes que dentro de un plazo convenido ordene el fletador, en las condiciones que el contrato o la costumbre establezcan.</p> <p><b>Fletamento a casco desnudo.</b> Es el contrato de arrendamiento válido y debidamente registrado de una nave, por tiempo determinado, en virtud del cual el fletador tiene la posesión y el control, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el período de vigencia del contrato.</p>

<p><b>Industria naval.</b> Empresas dedicadas a la construcción y/o reparación de naves, artefactos navales, plataformas o estructuras marinas.</p> <p><b>Licencia de explotación comercial.</b> Es el acto administrativo que, con validez de cinco (5) años, es emitido por parte de la Autoridad Marítima Nacional para autorizar a una persona natural o jurídica a desarrollar una o varias actividades marítimas o prestar uno o varios servicios al sector marítimo con fines comerciales.</p> <p><b>Registro.</b> Acto mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional inscribe las naves y artefactos navales autorizados para enarbolar la bandera colombiana, así como todos los actos, documentos y contratos relacionados con los mismos, de conformidad con la presente Ley.</p> <p><b>Matrícula.</b> Acto administrativo mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional certifica que una nave o artefacto naval autorizado ha sido inscrito en el Registro Único Colombiano, de conformidad con la presente Ley.</p> <p><b>Tráfico internacional marítimo:</b> Navegación realizada desde o hacia puerto extranjero, fuera de las aguas jurisdiccionales del país.</p> <p><b>Tripulación.</b> El conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave, provistas de sus respectivas licencias de navegación.</p> <p><b>Artículo 2°. Prohibiciones a las naves y artefactos navales de bandera colombiana.</b> 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.</p> <p style="text-align: center;"><b>TITULO II</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DEL REGISTRO ÚNICO COLOMBIANO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES</b></p> <p><b>Artículo 3°. Ámbito de aplicación.</b> La presente ley será aplicable a las personas naturales y jurídicas que, en su calidad de propietarios y/o armadores, registren naves y artefactos navales bajo la bandera colombiana. Las disposiciones de la presente ley no son aplicables a los buques de guerra.</p> <p><b>Artículo 4°. Clasificación del Registro.</b> El registro único colombiano de naves y artefactos navales tendrá la siguiente clasificación:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Naves y artefactos navales;</li> <li>Naves y artefactos navales de cabotaje;</li> <li>Naves menores;</li> <li>Naves dedicadas a la pesca industrial;</li> <li>Naves dedicadas a la pesca artesanal;</li> <li>Naves de recreo o deportivas.</li> </ol> <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><b>Artículo 5°. Individualización de las naves y artefactos navales.</b> Las naves y artefactos navales colombianas se individualizan en el orden interno y para todos los efectos legales, por su nombre, número de registro, puerto de registro y arqueo.</p> <p><b>Artículo 6°. Nombre de las naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 7°. Número de registro de las naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 8°. Certificado de Matrícula de las naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 9°. Pabellón de las naves y artefactos navales.</b> Toda nave o artefacto naval con registro y matrícula colombiana debe izar, en lugar visible, el pabellón nacional y llevará su nombre marcado en los lugares en que disponga la reglamentación que emitirá la Dirección General Marítima. En la popa llevará, además, el nombre del puerto de registro. Lo anterior, sin perjuicio de lo que dispongan los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país, para tal efecto.</p> <p><b>Artículo 10°. - Doble registro.</b> En Colombia podrán registrarse, de manera provisional, las naves y artefactos navales que se encuentren matriculados en el Registro de Naves de otro Estado; única y exclusivamente mientras realizan el trámite de cancelación de dicho registro y les sea expedido el certificado correspondiente.</p> <p>No obstante lo anterior, deberán enarbolar la bandera colombiana para todos los efectos, desde que le sea expedida la correspondiente matrícula provisional.</p> <p><b>Artículo 11°. Actos sujetos a registro sobre naves y artefactos navales.</b> En el registro de naves y artefactos navales se inscribirán los siguientes actos y negocios jurídicos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Los contratos de fletamento a casco desnudo.</li> <li>Los contratos de arrendamiento financiero.</li> <li>Las decisiones expedidas por autoridades judiciales y administrativas, que por expresa disposición legal, sean objeto de registro.</li> <li>Cualquier otro acto o contrato relativo a las naves y artefactos navales cuando la ley exija dicha formalidad.</li> </ol>
<p><b>Parágrafo.</b> - Con excepción de las hipotecas, los actos y contratos a que se refieren los literales a), b) y c) del presente artículo no requerirán de escritura pública, siendo suficiente el registro del documento privado contentivo del acto o negocio jurídico celebrado.</p> <p>Cuando dichos documentos se extiendan en idioma diferente al castellano, se requerirá su traducción efectuada por autoridad o traductor oficial debidamente inscrito ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, así como su debida legalización y apostilla cuando se requiera.</p> <p>Los actos y documentos que deban ser inscritos en el registro y no cumplan con las formalidades establecidas en el presente artículo, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen y no serán oponibles a terceros.</p> <p><b>Artículo 12°. Compra, Venta e Hipoteca de naves y artefactos navales.</b> La compra, venta e hipoteca de naves y artefactos navales no requerirá de permiso o autorización alguna.</p> <p><b>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).</b> 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;"><b>TÍTULO III</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DE LA BANDERA COLOMBIANA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Capítulo I</b></p> <p style="text-align: center;"><b>MATRÍCULA PROVISIONAL</b></p> <p><b>Artículo 14°. Matrícula Provisional de naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 15°. Requisitos para el registro y expedición de Matrícula Provisional de naves y artefactos navales.</b> 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> <ol style="list-style-type: none"> <li>El nombre de la nave o artefacto naval que pretende inscribir;</li> <li>Nombre y dirección del propietario;</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Constructor, fecha y lugar de construcción;</li> <li>Servicio al cual se propone destinarla.</li> </ol> <p><b>Artículo 16°. Documentación para el registro y expedición de la Matrícula Provisional de naves y artefactos navales.</b> La solicitud de que trata el artículo anterior, deberá ir acompañada de la siguiente documentación en medio físico o digital:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Certificado de cancelación del registro anterior o constancia de inicio de dicho trámite.</li> <li>Copia del acto o contrato de compra, si corresponde;</li> <li>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 &amp; I que ofrezcan dichas coberturas.</li> <li>Pago de la tarifa establecida para el trámite.</li> </ol> <p><b>Parágrafo Primero:</b> El requisito del literal d) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que no desarrollen actividades comerciales.</p> <p><b>Parágrafo Segundo:</b> 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><b>Artículo 17°. Expedición de la Matrícula Provisional.</b> 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;"><b>Capítulo II</b></p> <p style="text-align: center;"><b>MATRÍCULA DEFINITIVA</b></p>

<p><b>Artículo 18°. Requisitos para el registro y expedición de Matrícula definitiva de naves y artefactos navales.</b> 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> <ol style="list-style-type: none"> <li>Copia del documento de compra de la nave o artefacto naval.</li> <li>Certificado de cancelación del registro anterior, si no ha sido aportado antes.</li> <li>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 &amp; I que ofrezcan dichas coberturas.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>La documentación técnica que determine la reglamentación de la Dirección General Marítima, según la clasificación del registro establecida en la presente Ley.</li> </ol> <p><b>Parágrafo:</b> El requisito del literal c) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que desarrollen actividades no comerciales.</p> <p><b>Artículo 19°. Término para la expedición de la matrícula definitiva.</b> Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima expedirá, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, la matrícula definitiva.</p> <p>En el caso donde la Dirección General Marítima niegue la expedición de la matrícula definitiva, el interesado podrá interponer los recursos de reposición y/o apelación ante las autoridades competentes.</p> <p><b>Artículo 20°. Nombramiento de inspectores para para la expedición de la Matrícula Provisional o Definitiva de naves y artefactos navales.</b> 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;"><b>Capítulo III</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CAMBIO DE DOMINIO Y CANCELACIÓN DE REGISTRO</b></p> <p><b>Artículo 21°. Cambio de dominio de naves y artefactos navales.</b> El cambio de dominio de naves y artefactos navales inscritos en el registro único colombiano, no requerirá cancelación de matrícula. Para el efecto el nuevo propietario allegará, de manera presencial o electrónica, el documento de compraventa y solicitará el cambio del certificado para que la nave o artefacto naval quede a su nombre, sin modificar el número de inscripción.</p> <p>Igual procedimiento se aplicará para el cambio de nombre, cambio de puerto de registro, cambio de motores y modificaciones que alteren sus características.</p> <p><b>Parágrafo.</b> - 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><b>Artículo 22°. - Cancelación del registro y matrícula de las naves y artefactos navales.</b> El registro y matrícula de una nave o artefacto naval será cancelada por la Dirección General Marítima directamente, previo procedimiento administrativo; o a solicitud del propietario y/o armador, acompañando el certificado del Registro Colombiano que acredite que no existen gravámenes que afecten a la nave o artefacto naval, en los siguientes casos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Cuando así lo solicite el propietario, por causa justificada o lo ordene autoridad competente, por causas legales;</li> <li>Cuando ocurra su pérdida, debidamente comprobada;</li> <li>Al efectuarse el desguace voluntario de la nave, aunque se construya con los mismos materiales;</li> <li>Por sentencia judicial que así lo ordene dictada en el país o en el extranjero, si esta fuere reconocida legalmente en Colombia.</li> <li>Por acto administrativo que así lo ordene, emitido por autoridad competente como resultado a la infracción de las leyes ambientales y de pesca.</li> </ol> <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;"><b>Capítulo IV</b></p> <p style="text-align: center;"><b>OTRAS DISPOSICIONES</b></p> <p><b>Artículo 23°. Operación de naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 24°. Certificados estatutarios y/o de seguridad.</b> 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><b>Parágrafo.</b> 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><b>Artículo 25°. Condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales.</b> 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><b>Artículo 26°. Determinación de condiciones de seguridad de naves y artefactos navales.</b> 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;"><b>TÍTULO IV</b></p> <p style="text-align: center;"><b>GARANTÍAS MARÍTIMAS E HIPOTECA NAVAL</b></p> <p><b>Artículo 27°. Hipoteca Naval.</b> Podrán hipotecarse todas las naves y artefactos navales de bandera colombiana, las cuales se entenderán para todos los efectos como garantías reales.</p> <p><b>Artículo 28°. Garantías Marítimas.</b> Las garantías marítimas de las naves y artefactos navales con arqueo bruto superior a 500 toneladas a los cuales se refiere la presente ley, se regirán por la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques o por las normas que la modifiquen o reemplacen.</p>	<p>Las garantías marítimas de las demás naves y artefactos navales se regirán por el Código de Comercio. En caso de no existir norma aplicable, las garantías marítimas se regirán por las normas internacionales que rijan la materia.</p> <p><b>Artículo 29°. Registro de Hipotecas y gravámenes sobre naves y artefactos navales.</b> 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;"><b>TÍTULO V</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DE LOS TRIBUTOS Y TASAS</b></p> <p><b>Artículo 30°. Adiciónese el parágrafo 8° al artículo 240 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</b></p> <p><b>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%</b></p> <p><b>Artículo 31°. Adiciónese el parágrafo 6° al artículo 114-1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</b></p> <p><b>"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."</b></p> <p><b>Artículo 32°. Adiciónese el numeral 12 del artículo 2 de la Ley 1115 de 2006, el cual quedará así:</b></p> <p><b>"12. Registro en Colombia de una nave o artefacto naval destinado al tráfico internacional marítimo. Expedición y cancelación de matrícula de naves."</b></p> <p><b>Artículo 33°. Vigencias y derogatorias.</b> La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga la Ley 730 de 2001 y todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>En sesión virtual del día 7 de diciembre de 2020, fue aprobado en primer debate <b>EL PROYECTO DE LEY No. 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,</b></p>

MARÍTIMO”, el cual fue anunciado en la sesión virtual de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, el día 4 de diciembre de 2020, Acta 22, de conformidad con el Artículo 8 del Acto Legislativo 01 de 2003

  
**JUAN DAVID VÉLEZ**  
 Presidente

  
**JAIME ARMANDO YEPES MARTÍNEZ**  
 Vicepresidente

  
**OLGA LUCÍA GRAJALES GRAJALES**  
 Secretaria  
 Comisión Segunda Constitucional Permanente

Proyecto: CSAP

**COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE**

**SUSTANCIACIÓN**

**PROYECTO DE LEY NÚMERO No. 464 DE 2020 CÁMARA**

En sesión virtual (sesiones virtuales aplicación Meet. Resolución 0777 del 08 de abril de 2020) de la Comisión Segunda de la Honorable Cámara de Representantes del día 7 de diciembre de 2020 y según consta en el Acta N° 23 de 2020, se debatió y aprobó en votación nominal de acuerdo al Artículos 129 y 130 de la Ley 5ª de 1992 (Ley 1431 de 2011), el **proyecto de ley No. 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”,** sesión a la cual asistieron 17 honorables representantes, en los siguientes términos:

Leída la proposición con que termina el informe de ponencia para primer debate del proyecto de ley, se sometió a consideración, se realiza votación nominal y pública, fue Aprobado, con doce (12) votos por el SI y dos (2) votos por el NO, para un total de catorce (14) votos, destacando que el H.R. Abel David Jaramillo Largo voto de manera positiva por el Chat de la aplicación. Así:

NOMBRE Y APELLIDO	SI	NO
ARDILA ESPINOSA CARLOS ADOLFO	X	
BLANCO ÁLVAREZ GERMÁN ALCIDES	X	
CARREÑO CASTRO JOSÉ VICENTE	X	
CHACÓN CAMARGO ALEJANDRO CARLOS		X
FERRO LOZANO RICARDO ALFONSO		
GIRALDO ARBOLEDA ATILANO ALONSO	X	
HERNÁNDEZ LOZANO ANATOLIO	X	
JARAMILLO LARGO ABEL DAVID	X	
LONDOÑO GARCÍA GUSTAVO	X	
LOZADA POLANCO JAIME FELIPE	X	
PARODI DÍAZ MAURICIO	X	
RINCÓN VERGARA NEVARDO ENEIRO		X
RUIZ CORREA NEYLA	X	
SÁNCHEZ MONTES DE OCA ASTRID		
VÉLEZ TRUJILLO JUAN DAVID	X	
VERGARA SIERRA HÉCTOR JAVIER	X	
YEPES MARTÍNEZ JAIME ARMANDO		

Se dio lectura a la proposición modificatoria al Artículo 19, presentada por el H.R. Alejandro Carlos Chacón Camargo y a los artículos propuestos para primer debate del proyecto de ley publicado en la Gaceta del Congreso No. 1425/20, menos los artículos Nos. 2, 12 y 13, se sometió a consideración en bloque se realiza votación nominal y pública, fue Aprobado, con catorce (14) votos por el SI y Ningún voto por el NO, para un total de catorce (14) votos, destacando que el H.R. Abel David Jaramillo Largo voto de manera positiva por el Chat de la aplicación. Así:

NOMBRE Y APELLIDO	SI	NO
ARDILA ESPINOSA CARLOS ADOLFO	X	

BLANCO ÁLVAREZ GERMÁN ALCIDES		
CARREÑO CASTRO JOSÉ VICENTE	X	
CHACÓN CAMARGO ALEJANDRO CARLOS	X	
FERRO LOZANO RICARDO ALFONSO	X	
GIRALDO ARBOLEDA ATILANO ALONSO		
HERNÁNDEZ LOZANO ANATOLIO	X	
JARAMILLO LARGO ABEL DAVID	X	
LONDOÑO GARCÍA GUSTAVO	X	
LOZADA POLANCO JAIME FELIPE	X	
PARODI DÍAZ MAURICIO	X	
RINCÓN VERGARA NEVARDO ENEIRO	X	
RUIZ CORREA NEYLA	X	
SÁNCHEZ MONTES DE OCA ASTRID	X	
VÉLEZ TRUJILLO JUAN DAVID	X	
VERGARA SIERRA HÉCTOR JAVIER	X	
YEPES MARTÍNEZ JAIME ARMANDO		

Se pone en consideración el Artículo 13 presentado en la ponencia para primer debate del proyecto de ley publicado en la Gaceta del Congreso No. 1425/20, se sometió a consideración se realiza votación nominal y pública, fue Aprobado, con trece (13) votos por el SI y un (1) voto por el NO, para un total de catorce (14) votos, destacando que el H.R. Abel David Jaramillo Largo voto de manera positiva por el Chat de la aplicación. Así:

NOMBRE Y APELLIDO	SI	NO
ARDILA ESPINOSA CARLOS ADOLFO	X	
BLANCO ÁLVAREZ GERMÁN ALCIDES		
CARREÑO CASTRO JOSÉ VICENTE	X	
CHACÓN CAMARGO ALEJANDRO CARLOS		X
FERRO LOZANO RICARDO ALFONSO	X	
GIRALDO ARBOLEDA ATILANO ALONSO		
HERNÁNDEZ LOZANO ANATOLIO	X	
JARAMILLO LARGO ABEL DAVID	X	
LONDOÑO GARCÍA GUSTAVO	X	
LOZADA POLANCO JAIME FELIPE	X	
PARODI DÍAZ MAURICIO	X	
RINCÓN VERGARA NEVARDO ENEIRO	X	
RUIZ CORREA NEYLA	X	
SÁNCHEZ MONTES DE OCA ASTRID	X	
VÉLEZ TRUJILLO JUAN DAVID	X	
VERGARA SIERRA HÉCTOR JAVIER	X	
YEPES MARTÍNEZ JAIME ARMANDO		

Se dio lectura a la proposición eliminatoria del Artículo 2 presentada por el H.R. Alejandro Carlos Chacón Camargo, se sometió a consideración se realiza votación nominal y pública, fue Negada, con seis (6) votos por el SI y nueve (9) votos por el NO, para un total de quince (15) votos, destacando que el H.R. Abel David Jaramillo Largo voto de manera positiva por el Chat de la aplicación. Así:

NOMBRE Y APELLIDO	SI	NO
ARDILA ESPINOSA CARLOS ADOLFO	X	
BLANCO ÁLVAREZ GERMÁN ALCIDES		
CARREÑO CASTRO JOSÉ VICENTE		X
CHACÓN CAMARGO ALEJANDRO CARLOS	X	
FERRO LOZANO RICARDO ALFONSO		X
GIRALDO ARBOLEDA ATILANO ALONSO	X	
HERNÁNDEZ LOZANO ANATOLIO		X
JARAMILLO LARGO ABEL DAVID	X	
LONDOÑO GARCÍA GUSTAVO		X
LOZADA POLANCO JAIME FELIPE		X
PARODI DÍAZ MAURICIO		X
RINCÓN VERGARA NEVARDO ENEIRO	X	
RUIZ CORREA NEYLA	X	
SÁNCHEZ MONTES DE OCA ASTRID		X
VÉLEZ TRUJILLO JUAN DAVID		X
VERGARA SIERRA HÉCTOR JAVIER		X
YEPES MARTÍNEZ JAIME ARMANDO		

Se dio lectura a la proposición modificatoria del Artículo 2 presentada por el H.R. Alejandro Carlos Chacón Camargo, se sometió a consideración se realiza votación nominal y pública, fue Negada, con seis (6) votos por el SI y nueve (9) votos por el NO, para un total de diez y seis (16) votos, destacando que el H.R. Abel David Jaramillo Largo voto de manera positiva por el Chat de la aplicación. Así:

NOMBRE Y APELLIDO	SI	NO
ARDILA ESPINOSA CARLOS ADOLFO	X	
BLANCO ÁLVAREZ GERMÁN ALCIDES		X
CARREÑO CASTRO JOSÉ VICENTE		X
CHACÓN CAMARGO ALEJANDRO CARLOS	X	
FERRO LOZANO RICARDO ALFONSO		X
GIRALDO ARBOLEDA ATILANO ALONSO	X	
HERNÁNDEZ LOZANO ANATOLIO		X
JARAMILLO LARGO ABEL DAVID	X	
LONDOÑO GARCÍA GUSTAVO		X

LOZADA POLANCO JAIME FELIPE		X
PARODI DÍAZ MAURICIO		X
RINCÓN VERGARA NEVARDO ENEIRO	X	
RUIZ CORREA NEYLA	X	
SÁNCHEZ MONTES DE OCA ASTRID		X
VÉLEZ TRUJILLO JUAN DAVID		X
VERGARA SIERRA HÉCTOR JAVIER		X
YEPES MARTÍNEZ JAIME ARMANDO		

Se pone en consideración el Artículo 2 presentado en la ponencia para primer debate del proyecto de ley publicado en la Gaceta del Congreso No. 1425/20, se sometió a consideración se realiza votación nominal y pública, fue Aprobado, con once (11) votos por el SI y tres (3) voto por el NO, para un total de catorce (14) votos, destacando que el H.R. Abel David Jaramillo Largo voto de manera positiva por el Chat de la aplicación. Así:

NOMBRE Y APELLIDO	SI	NO
ARDILA ESPINOSA CARLOS ADOLFO		X
BLANCO ÁLVAREZ GERMÁN ALCIDES	X	
CARREÑO CASTRO JOSÉ VICENTE	X	
CHACÓN CAMARGO ALEJANDRO CARLOS		X
FERRO LOZANO RICARDO ALFONSO	X	
GIRALDO ARBOLEDA ATILANO ALONSO		
HERNÁNDEZ LOZANO ANATOLIO	X	
JARAMILLO LARGO ABEL DAVID	X	
LONDOÑO GARCÍA GUSTAVO	X	
LOZADA POLANCO JAIME FELIPE	X	
PARODI DÍAZ MAURICIO	X	
RINCÓN VERGARA NEVARDO ENEIRO		
RUIZ CORREA NEYLA		X
SÁNCHEZ MONTES DE OCA ASTRID	X	
VÉLEZ TRUJILLO JUAN DAVID	X	
VERGARA SIERRA HÉCTOR JAVIER	X	
YEPES MARTÍNEZ JAIME ARMANDO		

Se pone en consideración el Artículo 12 presentado en la ponencia para primer debate del proyecto de ley publicado en la Gaceta del Congreso No. 1425/20, se sometió a consideración se realiza votación nominal y pública, fue Aprobado, con trece (13) votos por el SI y ningún voto por el NO, para un total de trece (13) votos, Así:

NOMBRE Y APELLIDO	SI	NO
ARDILA ESPINOSA CARLOS ADOLFO	X	
BLANCO ÁLVAREZ GERMÁN ALCIDES	X	
CARREÑO CASTRO JOSÉ VICENTE	X	
CHACÓN CAMARGO ALEJANDRO CARLOS	X	

FERRO LOZANO RICARDO ALFONSO	X	
GIRALDO ARBOLEDA ATILANO ALONSO		
HERNÁNDEZ LOZANO ANATOLIO	X	
JARAMILLO LARGO ABEL DAVID		
LONDOÑO GARCÍA GUSTAVO	X	
LOZADA POLANCO JAIME FELIPE	X	
PARODI DÍAZ MAURICIO	X	
RINCÓN VERGARA NEVARDO ENEIRO		
RUIZ CORREA NEYLA	X	
SÁNCHEZ MONTES DE OCA ASTRID	X	
VÉLEZ TRUJILLO JUAN DAVID	X	
VERGARA SIERRA HÉCTOR JAVIER	X	
YEPES MARTÍNEZ JAIME ARMANDO		

Leído el título del proyecto y preguntada la Comisión, si quiere que este proyecto de ley pase a segundo debate y sea ley de la República de conformidad con el Art. 130 inciso final de la Ley 5ª de 1992, se sometió a consideración se realiza votación nominal y pública, fueron Aprobados, con doce (12) votos por el SI y un (1) voto por el NO, para un total de trece (13) votos, Así:

NOMBRE Y APELLIDO	SI	NO
ARDILA ESPINOSA CARLOS ADOLFO	X	
BLANCO ÁLVAREZ GERMÁN ALCIDES	X	
CARREÑO CASTRO JOSÉ VICENTE	X	
CHACÓN CAMARGO ALEJANDRO CARLOS		X
FERRO LOZANO RICARDO ALFONSO	X	
GIRALDO ARBOLEDA ATILANO ALONSO	X	
HERNÁNDEZ LOZANO ANATOLIO	X	
JARAMILLO LARGO ABEL DAVID		
LONDOÑO GARCÍA GUSTAVO	X	
LOZADA POLANCO JAIME FELIPE		
PARODI DÍAZ MAURICIO	X	
RINCÓN VERGARA NEVARDO ENEIRO		
RUIZ CORREA NEYLA	X	
SÁNCHEZ MONTES DE OCA ASTRID	X	
VÉLEZ TRUJILLO JUAN DAVID	X	
VERGARA SIERRA HÉCTOR JAVIER	X	
YEPES MARTÍNEZ JAIME ARMANDO		

La Mesa Directiva designó para rendir informe de ponencia en primer debate a los Honorables Representantes Juan David Vélez, Ponente Coordinador, H.R. Héctor Javier Vergara Sierra, Coordinador Ponente, H.R. Astrid Sánchez Montes de Oca, Ponente, H.R. German Alcides Blanco Álvarez, Ponente

La Mesa Directiva designo a los Honorables Representantes Juan David Vélez, Ponente Coordinador, H.R. Héctor Javier Vergara Sierra, Coordinador Ponente, H.R. Astrid Sánchez Montes de Oca, Ponente, H.R. German Alcides Blanco Álvarez, Ponente, para rendir informe de ponencia para segundo debate, dentro del término reglamentario.

El proyecto de ley fue radicado en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes el día 25 de noviembre de 2020

El anuncio de este proyecto de ley en cumplimiento del Artículo 8 del Acto Legislativo N° 1 de 2003 para su discusión y votación se hizo en sesión virtual del día el día 4 de diciembre de 2020, Acta 22 de 2020.

Publicaciones reglamentarias:  
 Texto P.L. Gaceta 1321/20  
 Ponencia 1er debate Cámara 1425/20

  
**OLGA LUCÍA GRAJALES GRAJALES**  
 Secretaria  
 Comisión Segunda Constitucional Permanente

**COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE**

Bogotá D.C., Marzo 10 de 2020

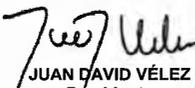
Autorizamos el informe de Ponencia para Segundo Debate, correspondiente al PROYECTO DE LEY 464 DE 2020 CÁMARA, "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL RÉGIMEN PARA EL ABANDERAMIENTO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES EN COLOMBIA Y SE DISPONEN INCENTIVOS PARA ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR MARÍTIMO".

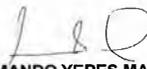
El proyecto de Ley fue aprobado en Primer Debate en Sesión del día 07 de Diciembre de 2020, Acta N° 23.

El anuncio de este proyecto de ley en cumplimiento del Artículo 8 del Acto Legislativo N° 1 de 2003 para su discusión y votación se hizo en sesión virtual del día el día 4 de diciembre de 2020, Acta 22 de 2020.

Publicaciones reglamentarias:

Texto P.L. Gaceta 1321/20  
 Ponencia 1er debate Senado 1425/20

  
**JUAN DAVID VÉLEZ**  
 Presidente

  
**JAIME ARMANDO YEPES MARTÍNEZ**  
 Vicepresidente

  
**OLGA LUCÍA GRAJALES GRAJALES**  
 Secretaria  
 Comisión Segunda Constitucional Permanente

# INFORMES

## INFORME MENSUAL DE PROYECTOS RADICADOS EN LA COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DURANTE FEBRERO DE 2021

<p>C. P.C.P. 3.1- 0888 -2021 Bogotá, D.C., 5 de Marzo de 2021</p> <p>Doctor <b>JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO</b> Secretario General Cámara de Representantes Ciudad</p> <p style="text-align: center;"><b>REFERENCIA: Informe mensual de proyectos radicados en la Comisión Primera.</b></p> <p>Respetado doctor Mantilla:</p> <p>En atención al Artículo 9° Literal e) del Código de Ética y Estatuto del Congresista, y para que sea publicada en la Gaceta del Congreso, me permito remitir la relación de proyectos radicados en esta Comisión en el mes de <b>FEBRERO DE 2021:</b></p> <p><b>Proyecto de Ley Estatutaria No. 104 de 2020 Cámara “Por medio de la cual se promueve el acceso a la educación superior “Pública” gratuita a las personas con discapacidad y/o con condiciones de educación especial”.</b>  <b>Autores:</b> HHRR. Buenaventura León León, María Cristina Soto de Gómez, Alfredo Ape Cuello Baute, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Adriana Magali Matiz Vargas, Juan Carlos Wills Ospina, Armando Antonio Zabaraín de Arce, Jaime Felipe Lozada Polanco, Juan Carlos Rivera Peña, Diela Liliana Benavides Solarte, José Gustavo Padilla Orozco, Felipe Andrés Muñoz Delgado, Wadith Alberto Manzur Imbet, José Elver Hernández Casas, Felix Alejandro Chica Correa, Nidia Marcela Osorio Salgado, Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán y Germán Alcides Blanco Álvarez.  <b>Proyecto publicado,</b> Gaceta: 1525/2020  <b>Recibido en Comisión,</b> Febrero 02 de 2021  <b>Estado:</b> <u>Pendiente designar ponentes primer debate.</u></p> <p><b>Proyecto de Ley No. 483 de 2020 Cámara “Por medio de la cual se crea el tipo penal de acoso sexual en espacio público y se dictan otras disposiciones”.</b>  <b>Autores:</b> HHRR. Luvi Katherine Miranda Peña, Jezmi Lizeth Barraza Arraut, Karina Estefanía Rojano Palacio, Martha Patricia Villalba Hodwalker, Yenica Sugein Acosta Infante  <b>Proyecto publicado,</b> Gaceta: 1525/2020  <b>Recibido en Comisión,</b> Febrero 10 de 2021.          • <u>Oficio Consejo Superior de Política Criminal</u>  <b>Estado:</b> <u>Pendiente designar ponentes primer debate</u></p>	<p><b>Proyecto de Ley No. 485 de 2020 Cámara “Por medio del cual se modifica la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007”.</b>  <b>Autor:</b> Ministra del Interior, doctora Alicia Arango Olmos.  <b>Proyecto publicado,</b> Gaceta: 1526/2020  <b>Recibido en Comisión,</b> Febrero 10 de 2021.  <b>Estado:</b> <u>Pendiente designar ponentes primer debate</u></p> <p><b>Proyecto de Ley No. 486 de 2020 Cámara “Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los departamentos”.</b>  <b>Autor:</b> Ministra del Interior, doctora Alicia Arango Olmos.  <b>Proyecto publicado,</b> Gaceta: 1526/2020  <b>Recibido en Comisión,</b> Febrero 10 de 2021.  <b>Estado:</b> <u>Pendiente designar ponentes primer debate</u></p> <p><b>Proyecto de Ley No. 498 de 2020 Cámara - No.093 de 2019 Senado “Por medio del cual se adoptan acciones afirmativas para mujeres cabeza de familia en materia de política criminal y penitenciaria, se modifica y adiciona el Código Penal, la Ley 750 de 2002 y el Código de Procedimiento Penal y se dictan otras disposiciones”.</b>  <b>Autores:</b> HHRR José Daniel López Jiménez, Juan Carlos Lozada Vargas, Julio Cesar Triana Quintero, Juanita María Goebertus Estrada, Los HH.SS. Rodrigo Lara Restrepo, Armando Alberto Benedetti Villaneda, Ana María Castañeda Gómez, Fabio Raúl Amin Salame, Maritza Martínez Aristizábal, Temístocles Ortega Narváez, Miguel Ángel Pinto Hernández, Juan Carlos García Gómez, Gustavo Francisco Petro Urrego, Santiago Valencia González, Paloma Susana Valencia Laserna, Esperanza Andrade De Osso, José Ritter López Peña, Gustavo Bolívar Moreno, Roosvelt Rodríguez Rengifo, Julián Gallo Cubillo, Aida Yolanda Avella Esquivel, Griselda Lobo Silva, Jorge Eduardo Londoño Jilloa, Iván Marulanda Gómez, José Aulo Polo Narváez.  <b>Texto Aprobado Plenaria Senado,</b> Gaceta: /2020  <b>Recibido en Comisión,</b> Febrero 10 de 2021.          • <u>Oficio Consejo Superior de Política Criminal</u>  <b>Estado:</b> <u>Pendiente designar ponentes primer debate</u></p> <p><b>Proyecto de Ley No. 507 de 2021 Cámara “Por la cual se adoptan medidas de garantía en los procesos contra funcionarios de elección popular, en materia de lucha contra la corrupción y por violaciones a los derechos humanos”.</b>  <b>Autor:</b> Procurador General de la Nación, doctor Fernando Carrillo Flores  <b>Proyecto publicado,</b> Gaceta: 06/2021  <b>Recibido en Comisión,</b> Febrero 11 de 2021.  <b>Estado:</b> <u>Pendiente designar ponentes primer debate</u></p> <p><b>Proyecto de Acto Legislativo No. 508 de 2021 Cámara “Por medio del cual se modifica el artículo 138 de la Constitución Política de Colombia”.</b>  <b>Autores:</b> HHRR Gabriel Santos García, Jairo Humberto Cristo Correa, Cesar Augusto Lorduy Maldonado, Juan Fernando Reyes Kuri, Jaime Rodríguez Contreras, Gabriel Jaime Vallejo Chujfi, José Daniel López Jiménez, Luis Alberto Alban Urbano, Oscar Leonardo Villamizar Meneses, John</p>
<p>Jairo Hoyos García, Juanita María Goebertus Estrada, Ángela María Robledo Gómez, David Ernesto Pulido Novoa, Santiago Valencia González, Nilton Córdoba Manyoma, Esteban Quintero Cardona.  <b>Proyecto publicado,</b> Gaceta: 07/2021  <b>Recibido en Comisión,</b> Febrero 11 de 2021.  <b>Estado:</b> <u>Pendiente designar ponentes primer debate</u></p> <p><b>Proyecto de Ley No. 509 de 2021 Cámara – No.125 de 2019 Senado “Por medio del cual se modifica el Decreto Ley 1222 de 1986, el Decreto Ley 1421 de 1993, la Ley 1551 de 2012 y se dictan otras disposiciones”.</b>  <b>Autores:</b> HHRR Ángela Patricia Sánchez Leal, Carlos Alberto Cuenca Chaux, Jairo Humberto Cristo Correa, Los HH.SS. Emma Claudia Castellanos, José Luis Pérez Oyuela, Temístocles Ortega Narváez, Ana María Castañeda Gómez, Edgar Díaz Contreras, Daira Galvis Méndez, Fabian Gerardo Castillo Suarez.  <b>Texto Aprobado Plenaria Senado,</b> Gaceta: /2020  <b>Recibido en Comisión,</b> Febrero 10 de 2021.  <b>Estado:</b> <u>Pendiente designar ponentes primer debate</u></p> <p><b>Proyecto de Ley No.511 de 2020 Cámara “Por la cual se crea la Comisión Nacional de Regulación de Cannabis Medicinal, se modifica la Ley 1787 de 2016 y se dictan otras disposiciones”.</b>  <b>Autores:</b> Honorables Representantes JOHN JAIRO BERMEDEZ GARCÉS, EDWARD DAVID RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ,  <b>Recibido en Comisión,</b> Febrero 24 de 2021.  <b>Estado:</b> <u>Pendiente designar ponentes primer debate</u></p> <p style="text-align: center;"><b><u>PONENCIAS PARA PRIMER DEBATE RADICADAS EN FEBRERO DE 2021</u></b></p> <p><b><u>NO RADICARON PONENCIAS PARA PRIMER DEBATE.</u></b></p> <p style="text-align: center;"><b><u>PONENCIAS PARA SEGUNDO DEBATE RADICADAS EN FEBRERO DE 2021</u></b></p> <p><b>Proyecto de Ley Estatutaria No. 042 de 2020 Cámara “Por medio de la cual se modifican los artículos 17 y 18 de la Ley 1475 de 2011”.</b>  <b>Autores:</b> HHRR. Adriana Magali Matiz Vargas, María Cristina Soto de Gómez, Buenaventura León León, Norma Hurtado Sánchez, Flora Perdomo Andrade, Ángela Patricia Sánchez Leal, Jaime Rodríguez Contreras, Jorge Méndez Hernández, Catalina Ortiz Lalinde, Alfredo Rafael Deluque Zuleta, Jezmi Lizeth Barraza Arraut, Juan Carlos Lozada Vargas, Gabriel Jaime Vallejo Chujfi, Diela Liliana Benavides Solarte y los HH.SS. Esperanza Andrade de Osso, Nora María García Burgos, Nadya Georgette Bliel Scaf, Myriam Alicia Paredes Aguirre, Ruby Helena Chagui Spath, Ana María Castañeda Gómez, Amanda Rocío González Rodríguez y Sandra Liliana Ortiz Nova.</p>	<p><b>Ponentes:</b> HH.RR. Adriana Magali Matiz Vargas -C-, Juanita María Goebertus Estrada, Margarita María Restrepo Arango, Jorge Méndez Hernández, John Jairo Hoyos García, Nilton Córdoba Manyoma, Luis Alberto Alban Urbano, Carlos German Navas Talero, Ángela María Robledo Gómez  <b>Proyecto publicado,</b> Gaceta: 644/2020  <b>Recibido en Comisión,</b> Agosto 13 de 2020.  <b>Ponencia Primer Debate,</b> Gaceta: 816/2020  <b>Observaciones a la ponencia,</b> Gaceta: 816/2020 HH.RR. Juanita Goebertus y Ángela Robledo  <b>Texto aprobado en Comisión,</b> Gaceta:  <b>Ponencia Segundo Debate,</b> Gaceta No. de 2021. Radicada el 22 de febrero de 2021, por la totalidad de los ponentes.  <b>Estado:</b> <u>Aprobado en Comisión, Acta No.27, Noviembre 18 de 2020.</u></p> <p>Cordialmente,</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p><b>AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO</b> Secretaria Comisión Primera Constitucional</p>

**INFORME MENSUAL DE PROYECTOS RADICADOS EN LA COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DURANTE DICIEMBRE DE 2020, ENERO Y FEBRERO DE 2021**

 <p>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA ¡AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA! NIT. 89999999-9</p>	<p><b>Comisión Segunda Constitucional Permanente</b> Nota Interna Periodo Constitucional 2018-2022 Legislatura 2020-2021 Período: segundo</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>CÓDIGO</td> <td>L-63-F01</td> </tr> <tr> <td>VERSIÓN</td> <td>01-2016</td> </tr> <tr> <td>PÁGINA</td> <td>1 de 1</td> </tr> </table>	CÓDIGO	L-63-F01	VERSIÓN	01-2016	PÁGINA	1 de 1
CÓDIGO	L-63-F01							
VERSIÓN	01-2016							
PÁGINA	1 de 1							

CSCP - .2.2.02. 371/2021 (IS)  
Bogotá D.C., marzo 4 de 2021

**Para:** Doctor: **JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO**,  
Secretario General. Cámara de Representantes

**De:** Doctora: **OLGA LUCIA GRAJALES GRAJALES**  
Secretaría. Comisión Segunda. Cámara de Representantes

**Asunto:** Informe proyecto radicados a diciembre/20, enero y febrero de 2021, Ley 1828.

<b>URGENTE</b>		<b>PROYECTAR RESPUESTA</b>	
<b>PARA SU INFORMACIÓN</b>	X	<b>DAR RESPUESTA INMEDIATA</b>	
<b>FAVOR DAR CONCEPTO</b>		<b>FAVOR TRAMITAR</b>	
		<b>No. FOLIOS</b>	

Respetado Doctor **Mantilla**:

Reciba un atento saludo, de manera atenta y en cumplimiento a la Ley 1828 de 2017, me permito informarle que durante los meses de diciembre de 2020, enero y febrero de 2021, las ponencias de los proyectos de ley de trámite en la Comisión Segunda, han sido entregadas dentro de los términos establecidos por el Código de Ética y Disciplinario del Congresista para la presentación de las mismas.

Cordialmente,



**OLGA LUCIA GRAJALES GRAJALES**  
Secretaría de Comisión

**CONCEPTOS JURÍDICOS**

**CONCEPTO JURÍDICO MINISTERIO DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN SOBRE PROYECTO DE LEY NÚMERO 326 DE 2020 CÁMARA**

*por medio de la cual se crea el Banco Nacional de Datos Genéticos vinculados a la Comisión de Delitos Violentos de Alto Impacto.*

<p style="text-align: center;">*20210130097961* 20210130097961</p> <p>OAJ</p> <p>Bogotá D.C, 4 de marzo de 2021</p> <p>Doctores <b>ELBERT DÍAZ LOZANO</b> Representante a la Cámara elbert.diaz@camara.gov.co <b>JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO</b> Secretario General de la Cámara de Representantes secretaria.general@camara.gov.co Bogotá, D.C</p> <p><b>Asunto:</b> Concepto sobre P.L. 326 de 2020, Banco Genético.</p> <p>Respetados doctores Lozano y Mantilla,</p> <p>De manera atenta presentamos concepto sobre el proyecto de ley 326 de 2020 Cámara, <i>"por medio de la cual se crea el banco nacional de datos genéticos vinculados a la comisión de delitos violentos de alto impacto"</i>, remitiendo el memorando 20210210045443, elaborado por la Dirección de Generación de Conocimiento.</p> <p>En estos términos rendimos concepto sobre el mencionado proyecto y estaremos atentos a aclarar o precisar cualquier información que estimen pertinente.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="text-align: center;">  <p><b>GABRIEL ANTONIO CANCINO GONZÁLEZ</b> Jefe de la Oficina Asesora Jurídica</p> </div> <p><small>Anexo: memorando 20210210045443 (archivo pdf)</small></p>	<p style="text-align: center;">MEMORANDO *20210210045443* 20210210045443</p> <p>"DGC" Bogotá D.C., 22-02-2021</p> <p><b>PARA:</b> Gabriel Antonio Cancino González Oficina Asesora Jurídica</p> <p><b>DE:</b> Clara Beatriz Ocampo Durán Dirección de Generación de Conocimiento</p> <p><b>Asunto:</b> Respuesta a memorando N° 20210130033223.</p> <p>Cordial saludo Dr. Cancino:</p> <p>En atención a su solicitud sobre concepto técnico del proyecto de Ley N.º 326 de 2020 Cámara, emito lo siguiente: Este proyecto de ley busca la creación, a cargo del Estado y bajo la dirección y coordinación del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, del Banco Nacional de Datos Genéticos vinculados a la comisión de delitos violentos de alto impacto.</p> <p>El análisis genético de los individuos permite la identificación individual de cualquier persona a través de la técnica de "DNA fingerprinting" o análisis de huellas genéticas la cual es una técnica de laboratorio utilizada para establecer un vínculo entre la evidencia biológica y un sospechoso en una investigación criminal. Es una técnica muy sensible y específica que permite utilizar cualquier tejido biológico para identificar un individuo. El perfil genético es distinto en cada individuo y por ello puede equipararse, en cuanto a capacidad identificadora, a la huella dactilar. Eso y solo eso, le asemeja a la huella dactilar. "Todos tenemos una huella dactilar distinta a los demás, todos tenemos un perfil genético distinto al de los demás (Jeff reys, A. J., Wilson, V., Th ein, S. L., «Individual-specific fingerprints of human DNA», Nature, vol. 316, 1985, págs. 76 y ss.)"</p> <p>Estas huellas genéticas se evaluarán a través de regiones polimórficas (utilizando enzimas de restricción) las cuales no tienen asociación directa con la expresión génica de los individuos. Esta huella genética quedará registrada alfanuméricamente en una base de genotipos.</p>
--	--

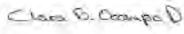
<b>CONTENIDO</b>	
Gaceta número 114 - Miércoles, 10 de marzo de 2021 CÁMARA DE REPRESENTANTES	
<b>PROYECTOS DE LEY</b>	
	<b>Págs.</b>
Proyecto de número 516 de 2021 Cámara, por medio del cual se declara al municipio de Hato Corozal “Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación y se dictan otras disposiciones.....	1
Proyecto de número 517 de 2021 Cámara, por el cual se crea y autoriza a la Asamblea del departamento del Chocó para emitir la estampilla Pro-Hospitales Público, puestos públicos de salud y centros hospitalarios públicos en el departamento del Chocó. ....	3
<b>PONENCIAS</b>	
Informe de ponencia para segundo debate del 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.....	8
<b>INFORMES</b>	
Informe mensual de proyectos radicados en la Comisión Primera Constitucional Permanente durante febrero de 2021 .....	26
Informe mensual de proyectos radicados en la Comisión Segunda Constitucional Permanente durante diciembre de 2020, enero y febrero de 2021 .....	27
<b>CONCEPTOS JURÍDICOS</b>	
Concepto jurídico Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación sobre Proyecto de ley número 326 de 2020 Cámara, por medio de la cual se crea el Banco Nacional de Datos Genéticos vinculados a la Comisión de Delitos Violentos de Alto Impacto.....	27

El banco de genotipos será guardado en el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, bajo custodia, protegiendo de que las muestras genéticas puedan ser utilizadas inadecuadamente por discriminación genética de las personas o por la asociación genética a comunidades en riesgo de discriminación. Esto es muy importante porque la información genética tiene información muy personal de la persona y sus familiares la cual no puede utilizarse en ningún tipo de investigación ya que vulnera los derechos a la intimidad de las personas.

El proyecto de ley contempla todos los requisitos para salvaguardar la información personal de los individuos y el uso exclusivo en delitos violentos de alto impacto. Las muestras serán colectadas por valoraciones médico legales o necropsias practicadas por Medicina Legal a víctimas de los delitos de alto impacto donde se pueda recoger muestra biológica. En el caso de que estos delitos ocurran en Departamentos donde no haya sede o personal del instituto de Medicina Legal serán personal de Hospitales o Clínicas quienes se encarguen de recoger las muestras con los requerimientos de manejo, conservación y custodia para su remisión al Instituto de medicina legal y ciencias forenses para su procesamiento e inscripción en el banco. Solo personas altamente entrenadas deberán recoger estas muestras biológicas y manejarlas adecuadamente para evitar cualquier contaminación o daño.

Considero que la propuesta de Ley estatutaria tiene en cuenta todos los requerimientos para el manejo de este tipo de muestras, su restricción solo para delitos violentos, y su custodia para el manejo ético de este material biológico tan sensible a la vulneración de los derechos de las personas.

Cordialmente,



CLARA BEATRIZ OCAMPO DURAN  
Directora de Generación de Conocimiento