

REPÚBLICA DE COLOMBIA



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 - N° 492

Bogotá, D. C., martes, 25 de mayo de 2021

EDICIÓN DE 21 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 458 DE 2021 SENADO, NÚMERO 019 DE 2020 CÁMARA

por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D.C., mayo 2021

Senadora

AMANDA ROCIO GONZALEZ

Presidente Comisión Sexta Constitucional

Senado de la República.

Asunto: Informe de Ponencia para primer debate en el Senado de la República del Proyecto de Ley No. 458/21 Senado, No. 019/20 Cámara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)", se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones".

Respetada presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación realizada por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, pongo a consideración el Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley No. 458/21 Senado, No. 019/20 Cámara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)", se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones".

Cordialmente,

ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ

Senadora de la República.

<p>1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DE LA INICIATIVA EN ESTUDIO.</p> <p>El presente Proyecto de Ley es de iniciativa congresional, fue presentado a consideración del Congreso de la República por los H. Representantes Nubia López Morales, Rodrigo Arturo Rojas Lara, Elizabeth Jaypang Díaz, Alexander Harley Bermúdez Lasso, Edgar Alfonso Gómez Román, Fabio Fernando Arroyave Rivas, Adriana Gómez Millán, Jaime Rodríguez Contreras, Jairo Humberto Cristo Correa, el 20 de julio de 2020, ante la Secretaría General del Senado de la República, siendo publicada en la Gaceta del Congreso, No. 629, de 2020.</p> <p>Con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario, y en atención a lo establecido en el artículo 150, de la Ley 5, de 1992, el Secretario de la Comisión Sexta, Constitucional Permanente me notificó, mediante oficio, mi designación como única ponente de este proyecto, razón por la cual hoy presento el Informe de Ponencia para Primer Debate ante esta célula legislativa, dándole cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 153, de la referida Ley 5.</p> <p>2. OBJETO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA.</p> <p>La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.</p> <p>3. CONTENIDO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA</p> <p>El Proyecto de Ley consta de 7 artículos, incluido la vigencia, en los cuales se desarrolla:</p> <p>ARTÍCULO 1º. Objeto.</p>	<p>ARTÍCULO 2º. Adiciónense los parágrafos 1º y 2º al artículo 42 de la Ley 769 de 2002</p> <p>ARTÍCULO 3º. Adiciónense el artículo 42A a la Ley 769 de 2002.</p> <p>ARTÍCULO 4º. El Ministerio de transporte</p> <p>ARTÍCULO 5º. Estrategias</p> <p>ARTÍCULO 6º. Presentación del Plan Nacional de solución de problemáticas.</p> <p>ARTÍCULO 7º. Vigencia.</p> <p>4. MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY.</p> <p>El Proyecto de Ley a que se refiere esta ponencia cumple con lo establecido en el artículo 140, numeral 1º, de la Ley 5ª de 1992, pues se trata de una iniciativa Congresional presentado a consideración del Congreso de la República por el Senador Richard Aguilar Villa</p> <p>Cumple, además, con los artículos 154, 157, 158 y 169 de la Constitución Política, referentes a su origen, las formalidades de publicidad, unidad de materia y título de la ley. Así mismo, es coherente con el artículo 150 de la Constitución que manifiesta que dentro de las funciones del Congreso está la de hacer las leyes.</p> <p>5. FUNDAMENTOS JURÍDICOS.</p> <p>Con el fin de fundamentar jurídicamente la pertinencia de la iniciativa se cita el siguiente marco jurídico:</p> <p>1.1 Constitución Política de Colombia</p> <p>Dentro de los derechos fundamentales establecidos por la Constitución Política de Colombia de 1991, respecto a la ponencia, los siguientes artículos son de índole fundamental para el desarrollo de ello:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículos 150 y 154:
<p>Revisten a los Congresistas de la facultad de presentar proyectos de Ley y/o de Acto Legislativo; así mismo, nuestro sistema legal otorga al Congreso de la República la competencia de interpretar, reformar y derogar las leyes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículos 334 y 366: <p>El Estado propenda al bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.</p> <p>1.2 Legal</p> <p>Dentro de las Leyes aprobadas, existen algunas que son referencia para la ponencia, las siguientes leyes son fundamente para el desarrollo de ello:</p> <p>Leyes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley 769 de 2002 <p>Decreto</p> <p>Decreto Ley 663 de 1993, "Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración" Decreto 1032 de 1991 por la cual "se regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito", reglamentación que fue posteriormente incorporada al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero¹, mediante el Decreto 663 de 1993.</p> <p><small>¹ Superintendencia Financiera de Colombia. (2017). <i>Revisión Condiciones Técnicas y Financieras – Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)</i>.</small></p>	<p>1.3 Jurisprudencia</p> <p>Corte Constitucional</p> <p>En la sentencia T-517 de 2006, la Corte afirmó que:</p> <p>"Desde este punto de vista, la regulación jurídica de la actividad de los seguros, aun cuando forma parte del derecho privado y del comercial, ofrece aspectos que no corresponden exactamente a los principios que caracterizan estos ordenamientos. Uno de ellos, y especialmente en cuanto interesa a la materia bajo examen, se refiere a la intensidad de la regulación legal de la contratación propia de los seguros, que por tratarse de una actividad calificada por el constituyente como de interés público, habilita al legislador para regular en mayor grado los requisitos y procedimientos a que deben ceñirse los contratantes, sin que ello signifique que se eliminen de un todo principio inherente a la contratación privada.</p> <p>6. CONVENIENCIA DEL PROYECTO.</p> <p>El panorama colombiano en materia de seguridad vial es preocupante, no sólo por los altos niveles de accidentalidad que se observan en el país sino porque, de acuerdo con Fasecolda², son estos accidentes de tránsito una de las principales</p> <p><small>² Varela, C. (2018). Seguridad vial, el reto del nuevo gobierno. <i>Revista Federación de Aseguradores Colombianos – Fasecolda</i>, No. 171.</small></p>

causas de muertes violentas en Colombia. Este proyecto de ley propone incentivar un comportamiento idóneo frente a la responsabilidad social que representa la acción de conducir un vehículo, que es jurídicamente considerada como una actividad peligrosa, y la necesidad de cuidado que se debe tener con respecto a los demás actores viales.



Este proyecto de ley está encaminado al incremento del aseguramiento en el país y, de esta manera, al fortalecimiento del sistema de Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito –SOAT-, como mecanismo de protección de los actores viales en Colombia.

Según las cifras de la concesión del Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), un total de 7.587.594³ vehículos activos en la plataforma no tienen un seguro obligatorio de accidentes de tránsito (Soat) vigente, lo que representa un 48 por ciento del parque automotor nacional.

³ <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/soat-conozca-los-departamentos-en-los-que-hay-mas-evasion-del-seguro-obligatorio-570212>

Los principales departamentos del país también presentan altos niveles de evasión, Atlántico tiene un incumplimiento del 49 por ciento, Valle del Cauca del 45 por ciento, Antioquia del 41 por ciento, Cundinamarca del 40 por ciento y la ciudad de Bogotá presenta una evasión del 28 por ciento.⁴

es necesario tomar medidas dirigidas a cambiar de forma radical esta situación. Este proyecto pretende servir como herramienta legal que motive un cambio real de conducta en los actores viales, especialmente en lo relativo a la adquisición del SOAT.

Para ello, se propone hacer uso de dos herramientas fundamentales: el incentivo y la sanción, partiendo de la base de la *Teoría del Condicionamiento Operante*⁵, según la cual, la coexistencia de estas dos consecuencias, generan una alteración o modificación del comportamiento humano como respuesta proporcional a sus actuaciones en un determinado entorno. Por esta razón, este proyecto parte del supuesto de que, debido al aprendizaje asociativo, *“un sujeto tiene más probabilidades de repetir las formas de conductas que conllevan consecuencias positivas y menos probabilidad de repetir las que conllevan problemas”*⁶ consolidando con el tiempo el desarrollo de un nuevo comportamiento en función de las consecuencias.

Por lo anterior, este proyecto de ley, entre otros, pretende:

1. Establecer incentivos positivos representados en descuentos que van desde el 5% hasta el 10% del valor del SOAT -dependiendo del comportamiento vial.

⁴ Ibidem

⁵ Reynolds, G. S. (1968). *Compendio de Condicionamiento Operante - A primer of operant conditioning*. Universidad de California.

⁶ Armas, C., Cruz, J., Deza, E., Pinillos, W. y Azabache, K. (2017). *Técnicas Conductuales en la Conducta Compleja*. Universidad César Vallejo - Trujillo.

2. Se establece el uso de herramientas tecnológicas, con el fin de agilizar los procedimientos en vía, ante un choque simple.
3. Establecer un segundo incentivo, en este caso negativo, por el cual se dispone una multa recaudada por la no renovación del SOAT.
4. Se fortalecerá el ADRES, para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de los vehículos no identificados y/o asegurados.

Sobre el Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito – SOAT en Colombia.

El Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito -SOAT es una póliza que ampara a conductores, pasajeros y peatones, que resulten afectados en siniestros vehiculares que se produzcan dentro del territorio nacional. Fue creado mediante la Ley 33 de 1986 e inició su operación en 1998. Su marco jurídico fue reforzado por medio de la expedición del Decreto 1032 de 1991 por la cual *“se regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito”*, reglamentación que fue posteriormente incorporada al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero⁷, mediante el Decreto 663 de 1993.

Esta figura de Seguro Obligatorio es una manifestación del principio de responsabilidad objetiva, por lo cual resalta su carácter social, fundamentado en el riesgo que supone por sí mismo el uso del parque automotor, razón por la cual, jurídicamente, conducir es considerada como una actividad peligrosa. De aquí la necesidad de contar con un seguro que garantice la reparación de los daños

⁷ Superintendencia Financiera de Colombia. (2017). *Revisión Condiciones Técnicas y Financieras – Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)*.

causados o sufridos como consecuencia directa del ejercicio de esta actividad riesgosa⁸.

La legislación colombiana ha estipulado que esta póliza debe estar enfocada exclusivamente en la atención a las personas implicadas en un siniestro. En este sentido, La ley e 663 de 1993⁹ Estatuto *Orgánico del Sistema Financiero -EOSF-*⁹, en su artículo 192 establece como objetivos del SOAT los siguientes:

- a. *“Cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud;*
- b. *La atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito, incluso las de causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados, comprendiendo al conductor del vehículo respectivo;*
- c. *Contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud, y*
- d. *La profundización y difusión del seguro mediante la operación del sistema de seguro obligatorio de accidentes de tránsito por entidades aseguradoras que atiendan de manera responsable y oportuna sus obligaciones.”*

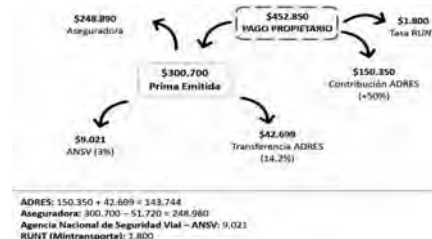
El **SOAT** es un seguro obligatorio establecido por Ley con un fin netamente social. Su objetivo es asegurar la atención, de manera inmediata e incondicional, de las víctimas de accidentes de tránsito que sufran lesiones corporales y muerte.

⁸ Universidad de los Andes. (2006). *Informe Final “Estudio Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito en la República de Colombia elaborado para FASECOLDA”*.

⁹ Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

De acuerdo con el concepto emitido por la Superintendencia Financiera de Colombia¹⁰, la tarifa del SOAT tiene varios componentes (transferencias y/o contribuciones) establecidos por la ley, dentro de los cuales se encuentran los siguientes:

- "(...) una contribución equivalente al cincuenta (50%) en adición al valor de la prima anual conforme lo establece el Decreto 780 de 2016. Adicionalmente, la Resolución 1135 de 2012 expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social y las normas que lo modifican, sustituya y/o complementan, establecen que las entidades aseguradoras autorizadas para la comercialización del SOAT deben transferir el 14.2% de las primas emitidas para el pago de las coberturas del SOAT de aquellos accidentes de tránsito en que participen vehículos no identificados o no asegurados. Los recursos anteriormente mencionados, se destinan al financiamiento de la Subcuenta de Enfermedades Catastróficas y Accidentes de Tránsito – ECAT, la cual es administrada por la ADRES.
- La Ley 1702 de 2013 establece que el Fondo Nacional de Seguridad Vial (administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV) se integrará con los recursos correspondientes al 3% de las primas que recauden las compañías aseguradoras que operan el SOAT.
- La Resolución 3499 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, define que la tarifa aplicable para la expedición, modificación y cancelación del SOAT en el RUNT es \$1.800 pesos m/c. Esta tarifa es actualizada por el Ministerio de Transporte anualmente".
- La siguiente figura (Figura 1) representa de manera gráfica la distribución de los recursos del SOAT para la categoría 120 "Motos entre 100 y 200 c.c.", la cual tenía una tarifa de \$452.850 pesos para 2018:



- **Figura 1 - Distribución de los Recursos del SOAT para la categoría 120 en 2018**
- Fuente: Cálculos SFC citado por la Superintendencia Financiera de Colombia.
- De la distribución de recursos provenientes de la tarifa del SOAT prevista en la normatividad vigente, resulta que la ADRES a través de la subcuenta de Enfermedades Catastróficas y Accidentes de Tránsito – ECAT, administra un porcentaje de recursos muy significativo que, entre otros, está destinado al cubrimiento de los costos de atención en salud y otros gastos de lesionados y fallecidos que son víctimas de vehículos no identificados o fantasmas, así como de enfermedades con origen catastrófico, entre otros.
- En consecuencia, de los recursos del SOAT se obtiene un verdadero ahorro para el país por lo que a todas luces es necesario y conveniente promover e incentivar la adquisición y renovación del seguro obligatorio, no sólo para que más colombianos estén cubiertos a la hora de un accidente de tránsito, sino para acrecentar la base de recursos destinados, a eventos catastróficos como la tragedia que afectó hace apenas dos años al municipio de Mocoa, para cuya atención se destinaron recursos de la subcuenta ECAT¹¹.

¹⁰ Superintendencia Financiera de Colombia. (2018). Respuesta a derecho de petición.

¹¹ De acuerdo con lo dispuesto en la Resolución 1449 de 2017 del Ministerio de Salud y Protección Social.

Accidentalidad vial y aseguramiento en Colombia

De acuerdo con la base de datos del Registro Nacional Automotor -RNA- obrante en el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT- con corte abril de 2019, el parque automotor registrado en Colombia es de **14.751.044**¹² y se distribuye así: Motocicletas representan un 57%, Vehículos un 42% y Maquinaria, remolques y semirremolques un 1%.

Sin embargo preocupa que, de acuerdo con la Superintendencia Financiera de Colombia, "las motos son el principal actor que jalona el crecimiento del índice de siniestralidad alcanzando el 174.39% al cierre de 2016"¹³, como se evidencia en la siguiente figura:



Figura 3 - Crecimiento del Índice de Siniestralidad para 2016

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia -2017¹⁴.

¹² Registro Único Nacional de Tránsito. (2019). Estadísticas del RUNT. Recuperado del sitio web: <https://www.runt.com.co/cifras>

¹³ Superintendencia Financiera de Colombia. (2017). Revisión Condiciones Técnicas y Financieras Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-.

¹⁴ Superintendencia Financiera de Colombia. (2017). Revisión Condiciones Técnicas y Financieras Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-.

Por otra parte, el riesgo por accidentes de tránsito -para todos los actores de las vías: conductores, pasajeros, peatones, entre otros- tiende a incrementarse como resultado proporcional al aumento del número de vehículos automotores de todas las categorías circulando. Esta situación debe ser objeto de la legislación a través de la adopción de medidas que, adicionales a las políticas públicas para reducir los índices de accidentalidad, permitan la estimulación de la adquisición de los seguros que protejan a las víctimas en caso de la ocurrencia de un accidente de tránsito y que, adicionalmente, permita a los conductores y propietarios de vehículos estar respaldados económicamente frente a las consecuencias de los accidentes.

Por otro lado, otra de las problemáticas más complejas en materia de accidentalidad ha sido la relativa a los denominados "carros fantasmas", entendiéndose este término como aquellos vehículos no identificados, no asegurados y/o que poseen una póliza alterada, que en el momento de enfrentar un accidente -motivados, entre otras cosas, por su situación relativa al seguro obligatorio o las consecuencias producto de un siniestro- deciden darse a la fuga¹⁵.

Las consecuencias generadas por la participación de los vehículos fantasmas no sólo inciden sobre los afectados en el siniestro y los daños materiales que se generan, sino que también representan altos costos para el sistema de salud, que a través de la ADRES cubre los gastos médicos, indemnizaciones por muerte y/o auxilio funerario de las víctimas de vehículos fantasmas. Cabe insistir en que, como se señaló anteriormente, la financiación de estas coberturas proviene de la contribución realizada por medio del SOAT.

Al respecto, la ADRES señala¹⁶:

¹⁵ Ministerio de Salud y Protección Social. (2010). Comenzó a funcionar el FONSAT. Recuperado del sitio web: <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/FONSAT.aspx>

¹⁶ Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud – ADRES. (2017). Aviso SOAT. Recuperado del sitio web: <https://www.adres.gov.co/Inicio-Noticias-ADRES/Aviso-SOAT>

"(...) el marco legal vigente establece que en caso de presentarse un accidente de tránsito en el que se vea involucrado un vehículo automotor no asegurado con póliza SOAT, el cubrimiento de los servicios de salud e indemnizaciones por muerte y gastos funerarios e incapacidad permanente de las víctimas o sus beneficiarios, corresponde al FOSYGA, y que a partir del 1° de agosto de 2017, es competencia de la ADRES el deber legal de recuperar lo pagado, para lo cual le corresponde adelantar un procedimiento de cobro contra la persona que figura ante el Registro Nacional Automotor como titular del derecho de dominio del vehículo automotor involucrado en el accidente de tránsito".

En el período comprendido entre 2010 y 2018, se reportaron mediante el Informe Policial de Accidentes de Tránsito, un total de **1.667.500 siniestros viales**. De estos, **99.703** involucraron vehículos que se dieron a la fuga, es decir, en un **6%** de los siniestros viales intervinieron vehículos fantasmas. De esta cantidad, resultaron **76.174** víctimas, de las cuales **2.332** fueron víctimas fatales y **73.842** lesionados, lo cual quiere decir que aproximadamente en el **76%** de los infortunios viales en los que se encontraba inmerso un vehículo no identificado o no asegurado tuvo una víctima fatal y/o lesionada.

Sumado a esto, el Informe Policial de Accidentes de Tránsito –IPAT- evidenció que sólo el **8.81%** de los vehículos que se dieron a la fuga fueron identificados, encontrándose el **91.19%** aún **sin identificar**, como lo muestran las Figuras 4 y 5; lo cual implica que la ADRES es quien está costeando los gastos derivados de la atención médica, gastos de traslado, gastos funerarios y otros, de las víctimas de quienes -pese a haber estado involucrados en un accidente de tránsito- deciden deliberadamente emprender la fuga.

AÑO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Víctimas Fatales	244	310	363	290	143	285	277	239	181	2.332
Lesionados	6.202	5.376	11.914	9.644	3.732	9.738	8.987	8.541	8.706	73.842

Figura 4 - Víctimas Fatales y Lesionados implicados en accidentes con Vehículos Fantasmas.

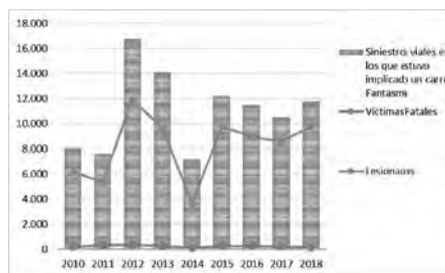


Figura 5 - Víctimas Fatales y Lesionados implicados en accidentes con Vehículos Fantasmas.

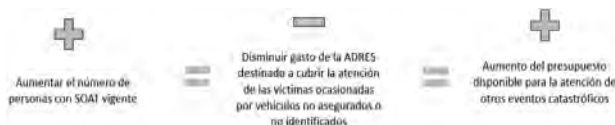
De las gráficas anteriores se puede sugerir lo que parece ser una correlación entre la posibilidad de que un vehículo decida escaparse del lugar de un accidente de tránsito cuando, como resultado del mismo, se presentan víctimas de lesiones y/o fallecidos y, adicionalmente, no se cuenta con el seguro obligatorio vigente.

Por esta razón, es imperativo no sólo incentivar la compra del SOAT, sino también imponer sanciones de efecto disuasivo que permitan concientizar a los actores viales sobre el compromiso que requiere el ejercer la acción de conducir y promover una movilidad segura y la necesidad del aseguramiento permanente.

De otra parte, es necesario advertir que, a través de la contribución a la ADRES y el cubrimiento de esta a las víctimas de accidentes de tránsito de vehículos fantasmas, los propietarios de vehículos que sí están cumpliendo con la obligación de adquirir el seguro de manera periódica son los que están financiando a los propietarios de vehículos que deciden darse a la fuga y de aquellos que no cumplen con la obligación de adquirir o renovar oportunamente el seguro obligatorio.

En otros términos, incentivar la compra del SOAT permitiría que los conductores implicados en un siniestro puedan asumir con cargo a su propia póliza de seguro las coberturas requeridas por medio de su seguro, lo cual significaría una disminución de la carga presupuestal de la Subcuenta ECAT que actualmente se dirige al pago de dichas coberturas cuando el vehículo implicado no cuenta con el seguro obligatorio o no es identificado, recursos que podrían eventualmente ser destinados para la atención de eventos catastróficos, por ejemplo, como el acaecido en el Municipio de Mocoa.

Figura 11 - Gráfico de interacción de Costos



Fuente: Elaboración UTL H.R. Alejandro Vega con base de datos del Documento CONPES 3904 - Plan para la Reconstrucción del Municipio de Mocoa 2017-2022 y el Manual Operativo Subcuenta ECAT.

Fortalecimiento de la capacidad institucional de la ADRES

La ADRES, a través de la Oficina Asesora Jurídica – Grupo de Cobro Coactivo, en el marco de su competencia y en su momento el FOSYGA, ha adelantado el proceso de cobro coactivo, frente a las reclamaciones reconocidas y pagadas por el Estado a través de la subcuenta ECAT, cuando el vehículo involucrado en un accidente de tránsito carecía del seguro obligatorio de accidente –SOAT, legal y vigente.


El monto al que ascienden las pretensiones del cobro de dichos procesos por los accidentes acaecidos entre 2010 y 2018- asciende a la suma de **\$330.103.874.607**; cuantía que representa solamente el 30.42% del total pagado por la ADRES **-\$1.085.014.000.000-**. Adicionalmente, como resultado de las actuaciones administrativas y operativas adelantadas sobre un número total de 244.871 reclamaciones, se ha logrado que los terceros deudores, propietarios o conductores de los vehículos fantasmas, realizaran pagos a favor de FOSYGA hoy ADRES por un valor de **\$6.330.324.355**, lo cual significa la recuperación de sólo el 1.917% de valor de las pretensiones, equivalente a la suma de **\$330.103.874.607** y, apenas, al 0.58% del total pagado por la entidad **\$1.085.014.000.000**.

El proyecto de ley también se justifica, en la medida en que pone límites a una práctica inadecuada de la utilización del SOAT en siniestros que no son propios del aseguramiento de este tipo de seguros, como las lesiones sufridas en casa, en el trabajo o en alguna circunstancia que no involucra un automotor, defraudado el fondo que se constituye con estos recursos. Para enfrentar estas irregularidades, en el proyecto de ley se fortalecen los controles para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT. En este orden, la atención estará precedida, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley.

1. PLIEGO DE MODIFICACIONES	
<p>Texto aprobado en la Plenaria de la Cámara de Representantes en 2º debate al PL 019/2020C acumulado con los PL 155 y 221/2020C. Publicado en Gaceta 328 de 2020 y aclarado en Gaceta 346 de 2020 respecto del artículo 3.</p>	<p>Texto Propuesto para Ponencia de Segundo Debate</p>
<p>PROYECTO DE LEY NÚMERO 019 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON LOS PROYECTOS DE LEY NÚMEROS 155 DE 2020 Y 221 DE 2020 CÁMARA</p> <p>por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)", se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>
<p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de</p>	<p>Se realiza unas modificaciones las cuales quedaran así:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y las practicas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos</p>
<p>b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinte por ciento (20%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinticinco por ciento del (25%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>d) Si en los cuatro (4) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta por ciento del (30%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>e) Si cumple cinco años o más sin hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta y cinco por ciento</p>	<p>b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del siete punto cinco por ciento del (7,5%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del diez por ciento del (10%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>Parágrafo 2º. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p>
<p>del (35%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p>	<p>Parágrafo 2º. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p> <p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:</p> <p style="text-align: center;">2</p> <p>ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 Ley 769 de 2002 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple.</p>
<p>que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.</p>	<p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1 y 2 al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> <p>Parágrafo 1º. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:</p> <p>a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del quince por ciento (15%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>
<p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1º y 2º al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> <p>Parágrafo 1º. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:</p> <p>a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>	<p>Se realiza algunas modificaciones las cuales quedaran así:</p> <p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1º y 2º al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> <p>Parágrafo 1º. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:</p> <p>a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>
<p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:</p> <p style="text-align: center;">2</p> <p>ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 Ley 769 de 2002 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple.</p>	<p>Se realiza algunas modificaciones las cuales quedaran así:</p> <p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>Artículo 42a. Ámbito del aseguramiento obligatorio. El</p>

<p>La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero (1) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo en la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 1o. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.</p> <p>Parágrafo 2o. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, fúltese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de</p>	<p>Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 Ley 769 de 2002 garantizará, además; la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de presentarse. Este amparo aplica únicamente para vehículos particulares y hasta diez salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p> <p>La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero del artículo 2º de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada. Las compañías aseguradoras, reconocerán un máximo del 5% de por comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados por concepto de comisiones, serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo de la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo.</p>
<p>confiable.</p> <p>La atención del siniestro, por el SOAT, deberá estar precedido, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT.</p> <p>En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.</p>	<p>conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).</p> <p>Parágrafo 1º. Facultades al Gobierno Nacional. Para la nueva cobertura del SOAT, por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, fúltese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).</p> <p>Parágrafo 2º. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como cualquier tipo de vehículo aéreo no tripulado – VANT o UAV, plataformas virtuales o equipos móviles, entre otras, que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información</p> <p>Parágrafo 3º. La no renovación del SOAT, en los términos establecidos por la ley, generará la imposición de una orden de comparendo en forma automática al propietario del vehículo, de conformidad con lo establecido para esta tipología de infracción, para lo cual la autoridad competente utilizará, a través del medio tecnológico habilitado, la información proveniente del RUNT.</p> <p>Como medida anti evasión y de exigibilidad de tenencia del SOAT, este, también deberá presentarse para la revisión del vehículo automotor al momento de hacerse la revisión técnico-mecánica en los plazos establecidos en la ley.</p> <p>Se le deberá garantizar al propietario su debido proceso y el derecho de defensa desarrollados en las normas pertinentes de la ley 1383 de 2013 y de la Ley 769 de 2002. De igual manera se le garantizará al propietario, presunto infractor, la opción de registrar en el RUNT que el vehículo no se</p>

	<p>encuentra circulando, ya sea por estar inmovilizado por una autoridad competente o por fallas mecánicas de éste.</p> <p>Para garantizar la sostenibilidad del sistema, que cubre el SOAT, adiciónese al artículo 160 de la Ley 769 de 2002, con una destinación del 10% de las multas recaudadas por la no renovación del SOAT. Para tal efecto los Ministerios de Transporte y de Salud, tendrán un año para fijar el procedimiento a seguir frente al uso de los recursos aquí señalados.</p>		<p>de seguridad vial y evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, así como los planes de acción que contribuyan a un mejor comportamiento vial de los actores en la vía, promuevan la adecuada atención a las víctimas de accidentes de tránsito y las buenas prácticas en los cobros por estas atenciones.</p> <p>Los resultados de dichas revisiones deberán ser remitidos dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República.</p>
<p>El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia Financiera remitirán, dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República un informe que contenga el estado y avances del país en el tema de seguridad vial y evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>	<p>Se realiza algunas modificaciones las cuales quedaran así:</p> <p>Artículo 4 . El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia Financiera de Colombia y la Superintendencia Nacional de Salud, revisarán periódicamente el estado y avances del país en materia</p>	<p>. Estrategias para incentivar comportamientos ejemplares en la vía. Las entidades del Sector Transporte desarrollarán estrategias que incentiven en los conductores comportamientos ejemplares en las vías, u otros comportamientos de cultura de seguridad vial que impliquen su interacción con los demás actores de la vía, esto de acuerdo con los lineamientos y estudios desarrollados por la Agencia Nacional de Seguridad</p>	<p>Se elimina el artículo. La Ley 1702 de 2013 establece disposiciones semejantes.</p>
<p>Vial -ANSV, o la que haga sus veces.</p>		<p>tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad.</p>	<p>Se elimina este artículo.</p>
	<p>Artículo 5. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá destinar los recursos que permitan el fortalecimiento de la capacidad institucional y</p>	<p>Presentación del Plan Nacional de Solución a las Problemáticas en el SOAT. El Gobierno Nacional en un término no mayor de 6 meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, deberá entregar en las Secretarías Generales tanto de Senado como de Cámara de Representantes un plan detallado de mitigación y superación de las problemáticas que afectan el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), de forma puntual, pero no exclusiva: la administración de los recursos por parte de las aseguradoras, la alta evasión, la alta accidentalidad e incremento de costos de coberturas, y el fraude sobre el seguro. Dicho plan deberá ser e puesto ante el Congreso de la República en sesión plenaria por separado tanto al Senado de la República como a la Cámara de Representantes.</p>	<p>Se elimina este artículo.</p>
		<p>Artículo 4. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 6. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>

<p>PROPOSICIÓN</p> <p>En consecuencia, por las razones expuestas nos permitimos rendir ponencia positiva y en consecuencia le solicitamos a los honorables miembros de la Comisión Sexta del Senado de la República, darle primer debate Proyecto de Ley No. 458/21 Senado, No. 019/20 Cámara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)", se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones". Con modificaciones</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>ANA MARIA CASTAÑEDA GOMEZ Senadora de la República</p>	<p>Proyecto de e y o 58/21 Senado, o 019/20 á mara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)", se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Congreso de la República</p> <p>Decreta:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.</p> <p>Artículo 2. Adiciónense los párrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> <p>Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:</p> <p>a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>
<p>b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del siete punto cinco por ciento del (7,5%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del diez por ciento del (10%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p> <p>Artículo 3. Adiciónense el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>Artículo 42a. Ámbito del aseguramiento obligatorio. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 Ley 769 de 2002 garantizará, además; la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de presentarse. Este amparo aplica únicamente para vehículos particulares y hasta diez salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p> <p>La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero del artículo 2° de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada. Las compañías aseguradoras, reconocerán un máximo del 5% de por comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados por concepto de comisiones, serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo de la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo.</p>	<p>Parágrafo 1°. Facultades al Gobierno Nacional. Para la nueva cobertura del SOAT, por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, facúltese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).</p> <p>Parágrafo 2°. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como cualquier tipo de vehículo aéreo no tripulado – VANT o UAV, plataformas virtuales o equipos móviles, entre otras, que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.</p> <p>La atención del siniestro, por el SOAT, deberá estar precedido, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT.</p> <p>En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos</p>

<p>médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.</p> <p>Parágrafo 3°. La no renovación del SOAT, en los términos establecidos por la ley, generará la imposición de una orden de comparendo en forma automática al propietario del vehículo, de conformidad con lo establecido para esta tipología de infracción, para lo cual la autoridad competente utilizará, a través del medio tecnológico habilitado, la información proveniente del RUNT.</p> <p>Como medida anti evasión y de exigibilidad de tenencia del SOAT, este, también deberá presentarse para la revisión del vehículo automotor al momento de hacerse la revisión técnico-mecánica en los plazos establecidos en la ley.</p> <p>Se le deberá garantizar al propietario su debido proceso y el derecho de defensa desarrollados en las normas pertinentes de la ley 1383 de 2013 y de la Ley 769 de 2002. De igual manera se le garantizará al propietario, presunto infractor, la opción de registrar en el RUNT que el vehículo no se encuentra circulando, ya sea por estar inmovilizado por una autoridad competente o por fallas mecánicas de éste.</p> <p>Para garantizar la sostenibilidad del sistema, que cubre el SOAT, adiciónese al artículo 160 de la Ley 769 de 2002, con una destinación del 10% de las multas recaudadas por la no renovación del SOAT. Para tal efecto los Ministerios de Transporte y de Salud, tendrán un año para fijar el procedimiento a seguir frente al uso de los recursos aquí señalados.</p>	<p>Artículo 4 . El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia Financiera de Colombia y la Superintendencia Nacional de Salud, revisarán periódicamente el estado y avances del país en materia de seguridad vial y evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, así como los planes de acción que contribuyan a un mejor comportamiento vial de los actores en la vía, promuevan la adecuada atención a las víctimas de accidentes de tránsito y las buenas prácticas en los cobros por estas atenciones.</p> <p>Los resultados de dichas revisiones deberán ser remitidos dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República.</p> <p>Artículo 5. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS -ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad.</p> <p>Artículo 6. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>
--	---

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN SENADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 436 DE 2021 SENADO – 464 DE 2020 CÁMARA

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

<p>Bogotá D.C. 18 de mayo de 2021</p> <p>Honorable Senador LUIS EDUARDO DÍAZ GRANADOS Vicepresidente Comisión Segunda Constitucional Permanente HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA Ciudad</p> <p>Asunto: Informe de ponencia para primer debate en Senado al Proyecto de Ley N° 436/2021 Senado – 464/2020 Cámara "Por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo"</p> <p>Respetado señor vicepresidente:</p> <p>En cumplimiento de la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del Senado de la República y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 156 de la Ley 5° de 1992, nos permitimos rendir Informe de ponencia para primer debate en Senado al Proyecto de Ley N° 436/2021 Senado – 464/2020 Cámara "Por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo", en los siguientes términos:</p> <p>I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA</p> <p>En primer lugar, es de resaltar que el citado proyecto de ley es de origen gubernamental y congresional siendo presentado el pasado 11 de septiembre de 2020 por el señor Ministro de Defensa Nacional, el Doctor Carlos Holmes Trujillo (QEPD) y un gran número de congresistas. Fue publicado el 17 de noviembre de 2020 mediante Gaceta del Congreso N° 1321 de 2020 Cámara.</p> <p>La ponencia para primer debate fue publicada en Gaceta del Congreso No. 1425 de 2020 Cámara del 2 de diciembre del mismo año, siendo debatido y aprobado por la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes en debate del 7 de diciembre de 2020.</p>	<p>Posteriormente hace su tránsito a Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes y se rinde ponencia para segundo debate publicada mediante Gaceta del Congreso No. 114 del 10 de marzo de 2021 Cámara, para finalmente ser aprobado en Plenaria el día 23 de marzo de 2021.</p> <p>El texto aprobado en segundo debate de la Cámara de Representantes se encuentra publicado en Gaceta del Congreso No. 328 de 2021 Cámara.</p> <p>El proyecto de ley no ha tenido modificaciones sustanciales durante su trámite legislativo en la Cámara de Representantes en primer y segundo debate, solo siendo ajustado en un artículo específico, manteniéndose la esencia y estructura del texto radicado ante el Congreso de la República. Al respecto, se presenta a continuación la relación correspondiente:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">DEBATE</th> <th style="text-align: center;">FECHA</th> <th style="text-align: center;">ARTÍCULOS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Primer debate en Comisión Segunda Cámara de Representantes</td> <td>07 de diciembre de 2020</td> <td>No hubo modificaciones al texto</td> </tr> <tr> <td>Segundo debate en Plenaria Cámara de Representantes</td> <td>23 de marzo de 2021</td> <td>Modificación Literal e) del artículo 18</td> </tr> </tbody> </table> <p>II. OBJETO</p> <p>El proyecto de ley sometido a consideración de la Comisión tiene como finalidad actualizar y fortalecer el registro colombiano de naves y artefactos navales, para lograr que Colombia abandere más buques.</p> <p>Conforme a lo anterior, el Estado colombiano y las empresas del país se evitarían pagar fletes a navieras extranjeras como ocurre en la actualidad, lo cual incentivaría el empleo en el territorio nacional ya que al estar las naves matriculadas en Colombia, estas deberán contratar un porcentaje de tripulación colombiana (Capitanes, Primeros Oficiales, Ingenieros de Maquinas, Marineros de Cubierta y Marineros de Maquinas, Cocineros, etc.), generando empleos directos y expandiendo significativamente el comercio nacional y el ingreso de divisas. Así mismo, se potencializan sectores como los astilleros, talleres de reparación naval, academia, gente de mar, agencias marítimas, entre otros.</p> <p>La Gente de Mar dedicada a los trabajos a bordo de las naves igualmente se constituyen en un factor esencial para este aporte a la reactivación de la economía, toda vez que a mayor cantidad de buques de bandera nacional necesariamente necesitaran 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 en nuestro país.</p> <p>Igualmente, se promueven industrias como las de los servicios auxiliares a las naves, uso de remolcadores, pilotos prácticos, abastecimiento, servicios portuarios,</p>	DEBATE	FECHA	ARTÍCULOS	Primer debate en Comisión Segunda Cámara de Representantes	07 de diciembre de 2020	No hubo modificaciones al texto	Segundo debate en Plenaria Cámara de Representantes	23 de marzo de 2021	Modificación Literal e) del artículo 18
DEBATE	FECHA	ARTÍCULOS								
Primer debate en Comisión Segunda Cámara de Representantes	07 de diciembre de 2020	No hubo modificaciones al texto								
Segundo debate en Plenaria Cámara de Representantes	23 de marzo de 2021	Modificación Literal e) del artículo 18								

<p>capacitación y formación de personal, entre otras.</p> <p>III. CONTENIDO DEL PROYECTO</p> <p>La propuesta de texto que se pone a consideración cuenta con treinta y tres (33) artículos, recoge algunos aspectos esenciales de la Ley 730 de 2001 y la deroga, y plantea soluciones a problemas administrativos para registrar naves en Colombia.</p> <p>Como aspecto a resaltar, se crea 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, a las de pesca, ni a las de recreo.</p> <p>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.</p> <p>Se propone que la verificación de informes por tráfico de estupefacientes no sea un requisito para registrar una nave o artefacto naval en Colombia. Adicionalmente, 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.</p> <p>Se establece 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 del gremio marítimo.</p> <p>Finalmente, se propone 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%.</p> <p>IV. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO</p> <p>A continuación, se extraen algunos puntos de la exposición de motivos y las anteriores ponencias del proyecto de ley, los cuales se consideran relevantes para explicar los motivos que sustentan la iniciativa en estudio.</p> <p>a. Introducción</p> <p>La nacionalidad de un buque es fundamental para que pueda navegar y desarrollar las labores para las cuales fue diseñado y construido, para obtenerla debe registrarse en un estado que impondrá sus propios requisitos para otorgarla. Mediante este acto jurídico se crea un vínculo que obliga a la nave, al armador y a su tripulación a someterse a la legislación nacional, y al Estado a prestar la debida protección.</p>	<p>Las tripulaciones y el buque son el alma del transporte marítimo, modo crucial de actividades comerciales en la economía globalizada de mercado. Sin embargo, en Colombia no se ha abierto el horizonte fundamental de influencia de este renglón económico y su preponderante papel para la prosperidad, al ser fuente de oportunidades de empleo, renglón de apalancamiento de economías de escala y peldaño fundamental en la cadena logística de producción.</p> <p>La marina mercante se erige como una pieza esencial del comercio internacional, transportando mercancías y pasajeros por todo el mundo, sin la cual gran parte del negocio de importación y exportación nacional e internacional se detendría. Esta particular industria requiere aptitudes y habilidad en aspectos tanto financieros como logísticos para su correcta administración y operatividad, y engloba un amplio espectro de soluciones tecnológicas, desde las infraestructuras básicas de puertos, terminales, materiales y energía, hasta los sistemas, equipos y procedimientos más avanzados y sofisticados de comunicaciones.</p> <p>El poder marítimo de un país se evidencia en el crecimiento económico y social, a través del desarrollo de sus actividades marítimas, y principalmente con la existencia de su Marina Mercante, la cual es la suma de los buques y embarcaciones registradas, que, enarbolando la bandera del Estado, en este caso Colombia, hacen presencia local y en los océanos y mares del mundo.</p> <p>Las estadísticas disponibles de la DIAN (2016) representan el total de importaciones y exportaciones realizadas por los diferentes modos de transporte, se concluye que el 97.6 % de la carga de Colombia es importada por vía marítima; mientras que el 98.8% de la carga de Colombia es exportada por vía marítima.</p> <p>Este tráfico internacional (exportaciones e importaciones) es realizado por buques extranjeros, dejando nuestro país de percibir estos ingresos, razón por la cual, promover el abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia, fortalecería el transporte marítimo como engranaje del comercio internacional y el aprovisionamiento a través de la pesca artesanal e industrial, así como al cabotaje como medio indispensable de comunicación en zonas estratégicas para el País.</p> <p>b. Evolución de la Marina Mercante Nacional</p> <p>El principal artífice del sector marítimo es la marina mercante, conformada principalmente por la flota de buques o naves que se usan para el comercio y el turismo y que, además, en caso de catástrofe, pueden conformar la marina militar.</p> <p>Esta flota puede dividirse en diversas categorías, según su propósito o tamaño:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buques de carga seca, principalmente portacontenedores y carga general; • Buques especializados, por ejemplo, para cargas muy pesadas, congeladores, para el transporte de vehículos o maquinaria especial; • Costeros, buques más pequeños para cualquier tipo de carga que normalmente no hacen rutas transoceánicas, sino transportes costaneros o de cabotaje;
<ul style="list-style-type: none"> • Cruceros o buques de pasajeros; • Transbordadores o ferris, que en su mayoría combinan pasajeros, automóviles y carga, y que se utilizan normalmente para rutas regulares entre dos puertos; • Buques tanque para el transporte de combustibles u otros líquidos, como crudo de petróleo, refinado y otros productos petrolíferos, gas licuado (como el gas natural) y productos químicos. También líquidos comestibles, como aceites vegetales, vino, jugos de frutas y otros alimentos. El sector de los buques tanque comprende una tercera parte del tonelaje mundial. <p>La marina mercante se erige como una pieza esencial del comercio internacional, transportando mercancías y pasajeros por todo el mundo, sin la cual gran parte del negocio de importación y exportación nacional e internacional se detendría. Esta particular industria requiere aptitudes y habilidades en aspectos tanto financieros como logísticos para su correcta administración y operatividad, y engloba un amplio espectro de soluciones tecnológicas, desde las infraestructuras básicas de puertos, terminales, materiales y energía, hasta los sistemas, equipos y procedimientos más avanzados y sofisticados de comunicaciones.</p> <p>La posición geográfica de Colombia y el hecho de que más del 80% de su comercio exterior se efectuara entonces, como ahora, por vía marítima, le dio a la actividad naviera un carácter de fundamental importancia para el desarrollo económico del país en el siglo pasado.</p> <p>Entendiendo estas bondades que bien pudieron ser pasadas, pero igual están aún presentes, y con absoluta seguridad serán las futuras, el presidente Alberto Lleras Camargo impulsó la idea de crear una empresa naviera con la participación de los países que conformaron la Gran Colombia; así desde febrero de 1946 se iniciaron las conversaciones para involucrar en este proyecto a representantes de Colombia, Ecuador y Venezuela.</p> <p>Para la negociación de constitución se nombró como presidente de la comisión al Ministro de Obras Públicas de Colombia, ingeniero Álvaro Díaz y como vicepresidente a un representante del Gobierno de Venezuela. En abril de 1946, los negociadores acordaron un capital inicial de \$ 20 millones de dólares, de los cuales correspondería el 45% a Colombia, una cifra igual a Venezuela y 10% a Ecuador, que se le facilitarían como crédito mientras cumplía los trámites internos requeridos.</p> <p>La Flota Mercante Gran Colombiana (FMG) comenzó sus operaciones en mayo de 1947 con 5 buques propios comprados en Estados Unidos; flota que en 1953 ya estaba compuesta por 12 buques y con instalaciones para organizaciones técnicas en Estados Unidos, en los tres países socios y en varias naciones de Centroamérica. Pero, además, como resultado de estas exitosas operaciones mercantiles, se vio la necesidad de crear una filial en Nueva York y sucursales en Estados Unidos, además de dos muelles que ya habían sido alquilados en Brooklyn.</p> <p>El éxito de las decisiones administrativas y técnicas, la carga, las rutas, los buques y las buenas tripulaciones fueron tales que la FMG se vio obligada a ordenar la</p>	<p>construcción de seis nuevos buques de mayor capacidad, inclusive se llegó a tener el RIO SINU, un buque especializado para transportar ganado en el gobierno del General Rojas Pinilla.</p> <p>Al poco tiempo, en 1953, se retiró Venezuela, hecho que cambió la composición accionaria a: 80% de Colombia y 20% de Ecuador. Posteriormente entre 1971 y 1975 la FMG ya operaba 110 buques (entre propios y alquilados), sirviendo 190 puertos en el mundo, lo que generó la mayor cantidad de oportunidades, llegando a emplear 2.100 marinos, sin incluir al personal administrativo que tenía la empresa en Colombia y alrededor del mundo.</p> <p>La importancia económica de la marina mercante de Colombia se reflejó sobre la balanza de pagos del país. Cuando se movilizaban las importaciones en buques de bandera nacional se ahorraban divisas, lo que se asemeja a una sustitución de importaciones y, de otra parte, se producía un ingreso directo de divisas cuando se transportaban los productos de exportación colombianos y entre otros países.</p> <p>Además del valor económico, el desarrollo de la Flota Mercante generó un valor estratégico, porque durante 50 años brindó estabilidad al comercio de los productos colombianos, al garantizar transporte propio, seguro y eficiente a los principales puertos del mundo.</p> <p>Teniendo en cuenta todos estos hechos y considerando lo demostrado por la historia, es real y práctico considerar que al fomentar la Flota Mercante Nacional se pueden impulsar, mejorar y/o incentivar las exportaciones de nuestros productos, como carbón, café, banano, algodón, abonos, frutas, productos metalmeccánicos y otras exportaciones menores; pero, además, Colombia podría volver a participar en los escenarios en donde se trata la estabilidad de los fletes marítimos.</p> <p>También debemos recordar que cuando decayó o disminuyó nuestra marina mercante, perdimos la oportunidad de continuar empleando oficiales y tripulantes (que fueron y serán empleos muy calificados), disminuyó significativamente la formación y capacitación de la Gente de Mar, el agenciamiento de buques nacionales declinó el muy calificado sector metalmeccánico naval, que inclusive exportaba servicios y productos como los que exitosamente ofrecían los astilleros UNIAL y CONASTIL, que a pesar de lo que se pueda informar actualmente, hace más de 30 años se empezaron a construir los primeros buques <i>full</i> clase y de acuerdo a regulaciones internacionales, además de muchas modificaciones y modernizaciones de tanqueros y repotenciación de remolcadores y otras embarcaciones que dieron renombre a nuestra ingeniería naval y a la calidad de las tripulaciones colombianas.</p> <p>Al perder esa flota de buques, el país está pagando entre 1.700 y 2.000 millones de dólares al año por concepto de fletes, una de las razones por las cuales sería atractivo revivir la marina mercante nacional, ya que esto es uno de los problemas que hoy hace menos competitivos a los empresarios a la hora de exportar.</p> <p>Bajo el concepto de bandera, toda nave o artefacto naval se distingue en el</p>

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

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

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

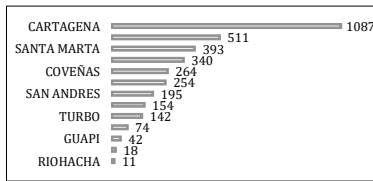
Luego del cierre de la mayoría de las navieras nacionales en el 2001, el Congreso de la República impulsó y aprobó la Ley 730 de 31 de diciembre de 2001, con la que se inició la modernización del registro colombiano de naves, e incluyó soluciones administrativas a algunos trámites con el objetivo de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

No obstante, lo anterior, después de 18 años de vigencia, los resultados no son muy alentadores, ya que en la actualidad Colombia cuenta con 3.569 naves y artefactos navales registrados, así:

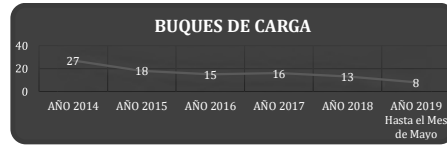
Al mes de junio de 2020, el registro colombiano cuenta con 3485 naves:

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

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



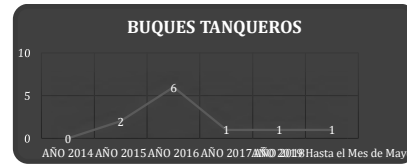
Entre los años 2014 a 2019, la tendencia de abanderamiento de naves mayores en Colombia ha tenido el siguiente comportamiento:



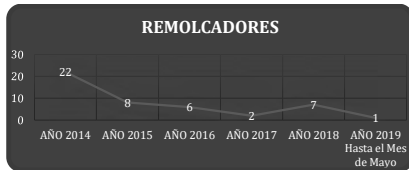
Fuente: Dirección General Marítima – 2019



Fuente: Dirección General Marítima – 2019



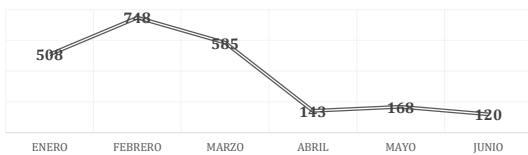
Fuente: Dirección General Marítima – 2019



Fuente: Dirección General Marítima – 2019

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

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



Fuente: Dirección General Marítima – 2020

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



Fuente: Asociación de Armadores de Colombia – ARMCOL – 2017

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

c. Conformación de la flota mundial de buques

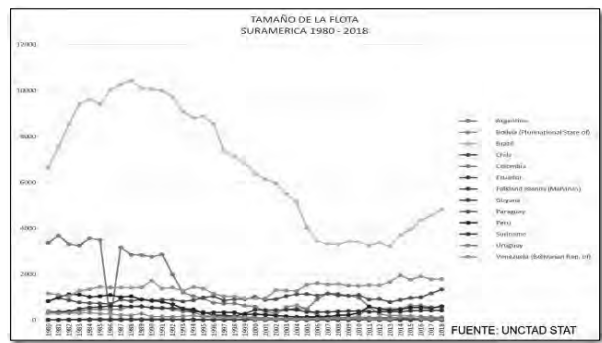
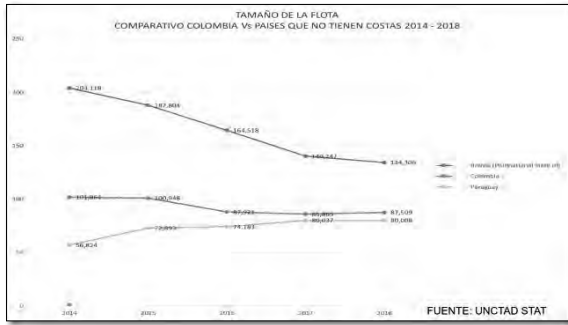
En la actualidad el mayor porcentaje de buques se encuentra repartido entre pocos países bandera, principalmente los dedicados al transporte marítimo internacional de contenedores y graneles líquidos como los hidrocarburos. De igual forma los Estados, en su mayoría, protegen el transporte interno y de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

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

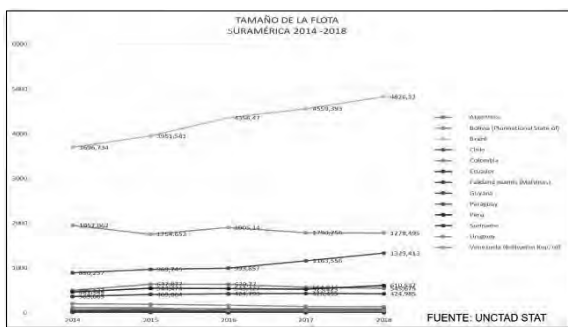
FLOTA TOTAL DE BUQUES POR PAISES (2011-2018)

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Argentina	153	143	145	150	159	168	181	187
Aruba (Pais Bajos)	97	75	76	88	99	55	48	48
Australia	575	602	619	666	692	728	768	791
China	172	178	175	188	193	202	217	222
Colombia	94	85	88	104	103	106	108	102
Costa Rica	78	78	80	131	132	139	142	137
Países Bajos (Países Bajos)	3	3	3	3	3	3	3	3
Corea del Sur	50	49	51	52	53	53	56	59
Corea del Norte	2 912	3 012	3 132	3 153	3 227	3 155	3 233	3 321
Países Bajos (Países Bajos)	1 588	1 858	2 054	2 263	2 508	2 929	3 159	3 418
Francia	8 326	8 299	8 424	8 163	8 601	7 966	7 978	7 914
Países Bajos	47	46	47	51	73	77	82	80
Italia	85	78	77	76	86	93	95	95
Reino Unido	18	18	18	18	18	18	18	18
Países Bajos	45	44	44	52	55	55	58	57
Países Bajos (Países Bajos)	241	236	245	249	252	259	264	269

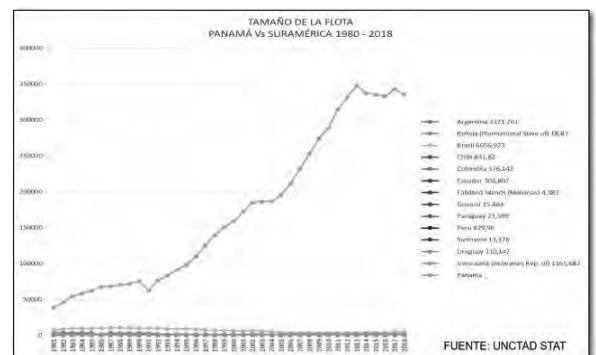
¹ ARMCOL, 2017.



TAMAÑO DE LA FLOTA EN SURAMERICA 2014 - 2018



COMPARATIVO DE LA FLOTA CON EL MAYOR REGISTRO DEL MUNDO



TAMAÑO DE LA FLOTA EN SURAMERICA 1980 - 2018



d. Flota pesquera

Por otra parte, según información de la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO³ por sus siglas en inglés), la flota pesquera mundial se estima en unos 4,6 millones de embarcaciones.

La flota de Asia era la más numerosa, formada por 3,5 millones de embarcaciones, las cuales representan el 75% de la flota mundial. En África y América del Norte, el número estimado de embarcaciones se redujo a partir del año 2014 en algo más de 30.000 embarcaciones y en aproximadamente 5.000 embarcaciones, respectivamente. En cuanto a Asia, América Latina y el Caribe y Oceanía, todas las cifras aumentaron, en su mayoría, como resultado de las mejoras en los procedimientos de estimación.

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

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



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

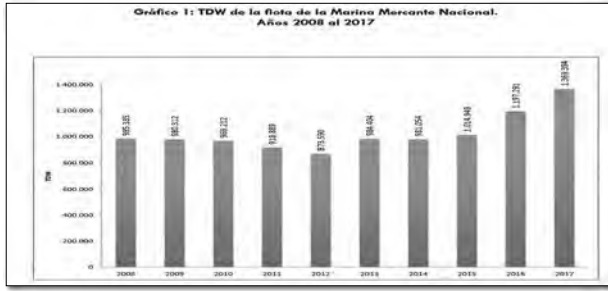
e. Comparación entre registro colombiano de buques y países de la región

CHILE

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

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

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



Fuente: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de Chile - DIRECTEMAR

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

Aunque se ha manifestado en varias ocasiones la necesidad de que exista un vínculo genuino entre la nacionalidad del armador del buque y el estado de abanderamiento, no se ha logrado establecer una reglamentación internacional que garantice que esto se cumpla, sin embargo, está presente en instrumentos como: la Convención de Altamar de 1958, la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 y la Convención de la UNCTAD sobre Condiciones para el Registro de Naves de 1986. El control por el

estado rector del puerto logra armonizar los estándares de calidad y seguridad de la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante las inspecciones llevadas a cabo por los estados miembros de los Acuerdos Regionales o Memorándums de Entendimiento que abarcan las distintas partes del globo. Estas inspecciones han resultado un mecanismo eficaz para reducir los riesgos que ocasiona la circulación de buques subestándar.

HONDURAS

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

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

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

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

BOLIVIA

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

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

En cuanto a la Hidrovía Paraná-Paraguay, el sistema que vincula la zona oriental del país con el océano Atlántico, existen 350 barcasas y 26 remolcadores⁵.

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

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

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

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

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

- 5) Fotocopia de cese de bandera anterior o documento que certifique que está en trámite, notariado y legalizado en el Consulado Boliviano.
- 6) Fotocopias de los certificados estatutarios y de registro de la bandera anterior, notariado y legalizado en el Consulado Boliviano.

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

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

V. ESTUDIO DE DERECHO COMPARADO

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

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

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



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

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

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

Si bien con la pasada expedición de Ley de Financiamiento No. 1943 del 28 de diciembre de 2018 y en la Ley 2010 de 2019, se realizaron importantes esfuerzos en materia tributaria con el fin de retornar la competitividad al sector empresarial, tales como la disminución gradual del impuesto sobre la renta, de la renta presuntiva, el descuento en el impuesto sobre la renta del IVA pagado en la adquisición de bienes de capital, entre otros importantes beneficios, aún no resulta atractivo el sistema fiscal colombiano para este tipo de inversiones.

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

Brasil:

- El sector marítimo brasileño está sujeto a la contribución de renovación de la marina mercante (AFRMM). (...). En circunstancias específicas, se puede

recamar una exención de la contribución, como en el caso de carga relacionada con la exploración de petróleo y gas en la costa brasileña y la importación bajo un régimen aduanero especial.

- Los ingresos por fletes relacionados con la exportación de bienes desde Brasil se encuentran exentos de contribuciones federales como PIS y COFINS (generalmente gravados al 9,25%).

Islas Canarias:

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

China:

- Para las compañías de transporte marítimo internacional extranjeras, los ingresos derivados de exportaciones que salen de los puertos de China están sujetos a una tasa del CIT chino favorable del 1.25% (en lugar de la tasa del CIT chino estándar del 25%), a menos que califiquen para una exención bajo los respectivos acuerdos de transporte internacional y ADT firmados entre China y países/regiones extranjeras.

Curazao y San Martín:

- Curazao y San Martín también tienen un régimen alterno al régimen fiscal de tonelaje. En dicho régimen alterno, el régimen fiscal regular se aplica al 20% de las ganancias, pero el 80% de las ganancias derivadas de los envíos internacionales se encuentran gravadas en 1/10 de la tarifa estándar del impuesto corporativo.

- Curazao y San Martín tienen dos provisiones para inversiones de capital, incluidos los buques que permiten una depreciación acelerada de 1/3 de la inversión, así como un subsidio de inversión del 16%.

(...)

Hong Kong:

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

Holanda:

- Las compañías de transporte marítimo que no hagan uso del régimen fiscal de tonelaje, pero que se encuentren sujetas al régimen ordinario del CIT, pueden aplicar una depreciación acelerada a los buques que hubieran calificado en el

régimen fiscal de tonelaje. Esto permite a los contribuyentes utilizar hasta el 20% de la depreciación potencial de un buque por año.

- Para embarcaciones marítimas (nuevas y usadas) a las que no aplica el régimen fiscal de tonelaje, la depreciación de saldo decreciente es permitida.

Panamá:

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

Filipinas:

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

Suecia:

- La tasa estándar del CIT en Suecia es del 22%.
- Las normas generales sobre depreciación fiscal de maquinaria y equipo, incluidas las embarcaciones, permiten una depreciación del 30% en saldo decreciente o del 20% en línea recta, en correspondencia con las cuentas (exceso de depreciación). Si el valor fiscal y contable neto de maquinaria y equipo no corresponde, la depreciación del 25% en saldo decreciente estará permitida.⁶⁵

VI. NECESIDAD DE UNA POLÍTICA FISCAL EN COLOMBIA PARA EL SECTOR MARÍTIMO EN LO REFERENTE A LA ATRACCIÓN DE INVERSIÓN EN NAVES O ARTEFACTOS NAVALES DE TRÁFICO INTERNACIONAL.

Conforme al anterior análisis de derecho comparado, Colombia no presenta una política fiscal especial para el sector marítimo en lo referente a la atracción de inversión en naves o artefactos navales de tráfico internacional.

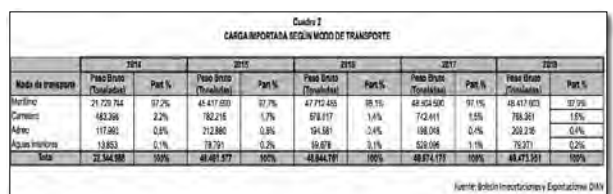
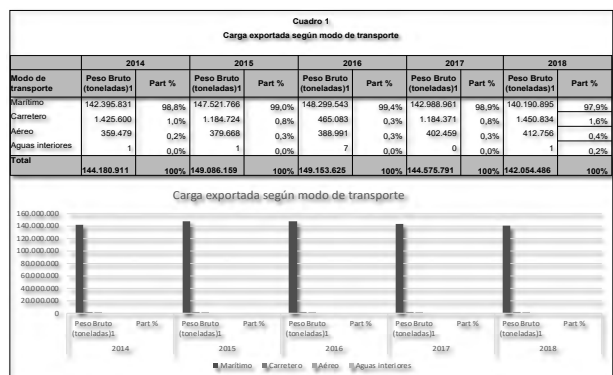
En la actualidad la contribución del impuesto sobre la renta y complementarios del sector marítimo por tráfico internacional de carga es obtenido a través de dos fuentes: i) una primera, por las rentas obtenidas de las tres únicas naves de tránsito internacional y ii) una segunda, por las retenciones en la fuente aplicadas al transporte internacional del cinco (5%) como lo dispone el artículo 414-1 del Estatuto Tributario

⁶⁵ PricewaterhouseCoopers, "Choosing your Course: Corporate taxation of the shipping industry around the globe", PWC, Marzo, 2015, <https://www.pwc.com/kr/ko/publications/industry/pwc-choosing-your-course.pdf>, Págs. 26, 27 y 28. Traducción libre.

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

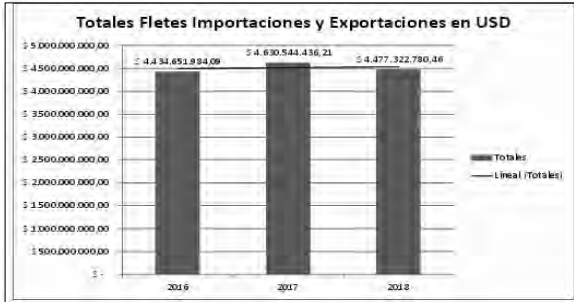
De las fuentes de recaudo, la primera realiza una contribución ínfima a la hacienda nacional, lo que genera la necesidad de crear una política tributaria competitiva para las rentas provenientes de las naves o artefactos de tráfico internacional, para lograr un mayor recaudo, tal como se describe a continuación.

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



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

Fletes:	2016	2017	2018	2019
Exportación	\$ 3.035.634.806,85	\$ 3.210.555.922,05	\$ 2.954.753.341,30	\$ 1.278.960.814,10
Importación	\$ 1.398.965.161,24	\$ 1.419.976.457,16	\$ 1.571.567.420,96	
Totales:	\$ 4.434.600.968,09	\$ 4.630.532.379,21	\$ 4.526.320.762,26	\$ 1.278.960.814,10



Fuente: Boletín de Importaciones y Exportaciones DIAN - septiembre 2018

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

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

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

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

Fuente: Asociación de Armadores de Colombia – ARMCOL

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

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

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

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

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

De igual forma, se busca fomentar la actualización de flotas de transporte marítimo

como la del Pacífico colombiano, de la cual depende más del 80% del abastecimiento básico de alimentos, combustible y transporte de esta región.

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

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

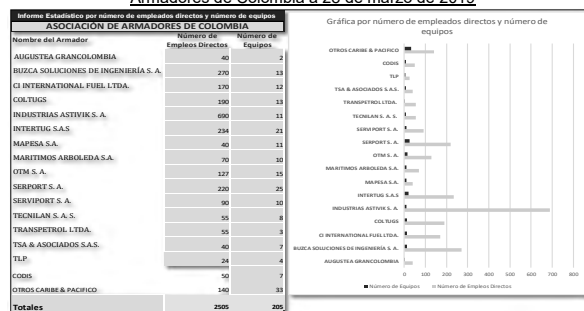
El monto de las inversiones que realizarían armadores y/o propietarios de naves y artefactos serían altas, teniendo en cuenta los equipos que se adquieren y sus características. A modo de ejemplo, se tiene la siguiente relación de los últimos buques adquiridos por armadores colombianos a precio de mercado:

TIPO DE BUQUE	AÑO CONSTRUCCIÓN	CARACTERÍSTICAS - SERVICIO	VALOR EN \$USD
CONTAINER FEEDER	2019	5,000 DWT - DOS GRUAS	15,000,000
CONTAINER FEEDER	2010	5,000 DWT - DOS GRUAS	6,000,000
CONTAINER FEEDER	2000 - 2005	5,000 DWT - DOS GRUAS	2,500,000
OCEAN GOING TUG	2019	ESLORA 30 M - 75 TONS BP - FIFI1	8,000,000
OCEAN GOING TUG	2015	ESLORA 30 M - 75 TONS BP	4,500,000
OCEAN GOING TUG	2000	ESLORA 30 M - 50 TONS BP	1,500,000
OCEAN GOING TUG	1995	ESLORA 35 M - 40 TONS BP	1,000,000
SUPPLY & AHTS	2019	ANCHOR HANDLING & TOWING	12,000,000
SUPPLY & AHTS	2015	ANCHOR HANDLING & TOWING	10,000,000
SUPPLY & AHTS	2000	ANCHOR HANDLING & TOWING	1,500,000
SUPPLY & AHTS	1995	ANCHOR HANDLING & TOWING	1,000,000
OFFSHORE SUPPLY	2019	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	15,000,000
OFFSHORE SUPPLY	2015	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	12,000,000
OFFSHORE SUPPLY	2000	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	2,500,000
OFFSHORE SUPPLY	1995	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	1,500,000
OIL TANKER	2018	5,000 DWT	18,000,000
OIL TANKER	2015	5,000 DWT	10,000,000
OIL TANKER	2010	5,000 DWT	8,000,000
OIL TANKER	2000	5,000 DWT	4,000,000

Fuente: Asociación de Armadores de Colombia – ARMCOL

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

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



Fuente: Asociación de Armadores de Colombia – ARMCOL

Impacto de la industria naval en Colombia

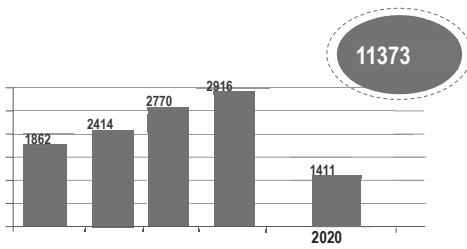


Fuente: Ruta Competitiva Sector Astillero (Min. Comercio, PTP, Cámara Fedemetal de la ANDI)

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

La Gente de Mar dedicada a los trabajos a bordo de las naves, igualmente se constituyen en un factor esencial para este aporte a la economía, dado que, a mayor cantidad de buques de bandera nacional, necesariamente necesitarán de personal especializado, capacitado y formado para hacer parte de dichas tripulaciones.

Lo anterior igualmente constituye un especial renglón en la reactivación del empleo, principalmente en las zonas costeras, para ello se tiene la siguiente estadística de licenciamiento para tripulaciones a nivel nacional:



Fuente: DIMAR – 2020

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



Fuente: DIMAR – 2020

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

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

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

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

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

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

Las citadas tarifas se fijarán en UVT y el pago estará a cargo de la persona natural o jurídica que solicite la prestación del servicio.

VII. IMPACTO FISCAL

Este proyecto de ley no ordena gasto público, ya que tiene como finalidad actualizar y fortalecer el registro colombiano de naves y artefactos navales, para lograr que Colombia abandere más buques. De igual manera, 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%, en aras de que sea atractivo para los armadores invertir o abanderar sus buques en Colombia, en el entendido que no percibimos recursos por ese concepto.

El proyecto de ley cumple con lo estipulado en la Ley 819 de 2003 "Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones", no afectando el marco fiscal de mediano plazo.

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

VIII. CONFLICTO DE INTERESES

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

El congresista que tenga intereses en personas jurídicas o que como persona natural sea propietario y/o armador, registren naves y artefactos navales bajo la bandera colombiana, podría estar impedido para debatir y votar esta iniciativa de ley.

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

IX. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, se presenta ponencia positiva y en consecuencia se solicita a los miembros de la Comisión Segunda del Senado de la República dar Primer Debate al **Proyecto de Ley N° 436/2021 Senado – 464/2020 Cámara** "Por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo", acogiendo el texto aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes.

Cordialmente,

JOSE LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República

LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY
Senador de la República
Ponente coordinador

JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS
Ponente
Senador de la República

JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
Ponente
Senador de la República

<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO PROYECTO DE LEY N° 436 DE 2021 SENADO - 464 DE 2020 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;">“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 style="text-align: center;">“El Congreso de Colombia, DECRETA”</p> <p style="text-align: center;">TITULO I DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>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:</p> <p>Propietario. La persona natural o jurídica, que aparece como tal en el registro de naves.</p> <p>Armador. Persona natural o jurídica que, siendo o no propietaria de la nave, la aparea, 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>posesión y el control, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el período de vigencia del contrato.</p> <p>Industria naval. Empresas dedicadas a la construcción y/o reparación de naves, artefactos navales, plataformas o estructuras marinas.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Tráfico internacional marítimo: Navegación realizada desde o hacia puerto extranjero, fuera de las aguas jurisdiccionales del país.</p> <p>Tripulación. El conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave, provistas de sus respectivas licencias de navegación.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">TITULO II DEL REGISTRO ÚNICO COLOMBIANO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES</p> <p>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.</p> <p>Artículo 4°. Clasificación del Registro. El registro único colombiano de naves y artefactos navales tendrá la siguiente clasificación:</p> <p>a. Naves y artefactos navales;</p>
<p>b. Naves y artefactos navales de cabotaje; c. Naves menores; d. Naves dedicadas a la pesca industrial; e. Naves dedicadas a la pesca artesanal; f. Naves de recreo o deportivas.</p> <p>Las anteriores clasificaciones serán reglamentadas por la Dirección General Marítima, con base en sus características técnicas, el servicio al cual se destinarán y las disposiciones de la presente Ley.</p> <p>Artículo 5°. Individualización de las naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales colombianas se individualizan en el orden interno y para todos los efectos legales, por su nombre, número de registro, puerto de registro y arqueo.</p> <p>Artículo 6°. Nombre de las naves y artefactos navales. El nombre de la nave o artefacto naval no puede ser igual al de otra nave o artefacto registrado. A tal efecto, la Dirección General Marítima reglamentará la imposición, uso y cese de dicho elemento de individualización.</p> <p>Artículo 7°. Número de registro de las naves y artefactos navales. El número de registro de una nave o artefacto naval es el de su inscripción. La Dirección General Marítima depurará y organizará el registro colombiano de naves y artefactos navales, con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en la presente Ley.</p> <p>Artículo 8°. Certificado de Matrícula de las naves y artefactos navales. La Dirección General Marítima otorgará a toda nave o artefacto naval que se inscriba en el registro único colombiano un Certificado de Matrícula provisional o definitivo, según corresponda, en el que conste el nombre de la nave o artefacto naval, el de su armador y/o propietario, el número de registro, el servicio para el cual está autorizado y los arqueos bruto y neto, así como los demás datos contenidos en su inscripción</p> <p>Artículo 9°. Pabellón de las naves y artefactos navales. Toda nave o artefacto naval con registro y matrícula colombiana debe 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>Artículo 10°. Doble registro. En Colombia podrán registrarse, de manera provisional, las naves y artefactos navales que se encuentren matriculados en el Registro de Naves de otro Estado, única y exclusivamente mientras realizan el trámite de cancelación de dicho registro y les sea expedido el certificado correspondiente.</p> <p>No obstante, lo anterior, deberán enarbolar la bandera colombiana para todos los efectos, desde que le sea expedida la correspondiente matrícula provisional.</p> <p>Artículo 11°. Actos sujetos a registro sobre naves y artefactos navales. En el</p>	<p>registro de naves y artefactos navales se inscribirán los siguientes actos y negocios jurídicos:</p> <p>a. Los contratos de construcción, adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos del dominio, las hipotecas, demás gravámenes y embargos. b. Los contratos de fletamento a casco desnudo. c. Los contratos de arrendamiento financiero. d. Las decisiones expedidas por autoridades judiciales y administrativas, que por expresa disposición legal, sean objeto de registro. e. Cualquier otro acto o contrato relativo a las naves y artefactos navales cuando la ley exija dicha formalidad.</p> <p>Parágrafo. -Con excepción de las hipotecas, los actos y contratos a que se refieren los literales a), b) y c) del presente artículo no requerirán de escritura pública, siendo suficiente el registro del documento privado 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>Artículo 12°. Compra, Venta e Hipoteca de naves y artefactos navales. La compra, venta e hipoteca de naves y artefactos navales no requerirá de permiso o autorización alguna.</p> <p>Artículo 13°. Licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI). La Licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI) dentro del trámite de registro de naves y artefactos navales, serán expedidos por la Dirección General Marítima en el mismo plazo en que se otorga la matrícula provisional. Esta licencia se otorgará a nombre de la nave, no del propietario, y tendrá una vigencia indefinida mientras se conserven todas las condiciones tenidas en cuenta para su expedición.</p> <p>Para lo anterior se coordinará lo correspondiente con el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO III</p>

DE LA BANDERA COLOMBIANA

Capítulo I

MATRICULA PROVISIONAL

Artículo 14°. Matricula Provisional de naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales que se inscriban en el registro colombiano, por primera vez, podrán obtener una matrícula provisional mientras se completan los requisitos para que sea expedida la matrícula definitiva, dependiendo de la solicitud del interesado y del cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley.

Artículo 15°. Requisitos para el registro y expedición de Matricula Provisional de naves y artefactos navales. Los propietarios y/o armadores o sus representantes directamente o por conducto de apoderado presentarán, de manera presencial o electrónica, solicitud de registro a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima, indicando:

- a) El nombre de la nave o artefacto naval que pretende inscribir;
- b) Nombre y dirección del propietario;
- c) Constructor, fecha y lugar de construcción;
- d) Servicio al cual se propone destinaria.

Artículo 16°. Documentación para el registro y expedición de la Matricula Provisional de naves y artefactos navales. La solicitud de que trata el artículo anterior deberá ir acompañada de la siguiente documentación en medio físico o digital:

- a. Certificados de navegabilidad y seguridad vigentes los cuales pueden haber sido expedidos por la anterior bandera o por una organización reconocida por ella, u otra que cuente con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.
- b. Certificado de cancelación del registro anterior o constancia de inicio de dicho trámite.
- c. Copia del acto o contrato de compra, si corresponde;
- d. Seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare el riesgo de contaminación súbita a favor de terceros afectados, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima-Ministerio de Defensa Nacional, según la clase, el porte y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval. El mencionado seguro podrá ser contratado con compañías aseguradoras colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P & I que ofrezcan dichas coberturas.
- e. Pago de la tarifa establecida para el trámite.

Parágrafo 1°: El requisito del literal d) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que no desarrollen actividades comerciales.

Parágrafo 2°: Para el trámite de registro y expedición de Matricula Provisional para remolcadores, la Dirección General Marítima conjuntamente con la expedición de la Matricula Provisional, expedirá un Permiso de Operación Provisional, mientras se surten los trámites que determine la reglamentación por parte de la Dirección General Marítima.

Artículo 17°. Expedición de la Matricula Provisional. Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima dentro de los tres días hábiles siguientes, inscribirá la nave o artefacto naval en el registro colombiano y expedirá el certificado de matrícula provisional y la licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI). No es necesario que la nave o artefacto naval se encuentre en territorio colombiano para que le sea expedida matrícula provisional.

El certificado de matrícula provisional tendrá una vigencia de seis (6) meses, no prorrogables. Una vez vencido este término sin que se haya tramitado el certificado de matrícula definitiva, se procederá a la cancelación del registro.

Capítulo II

MATRICULA DEFINITIVA

Artículo 18°. Requisitos para el registro y expedición de Matricula definitiva de naves y artefactos navales. Los propietarios y/o armadores o sus representantes directamente o por conducto de apoderado presentarán, de manera presencial o electrónica, solicitud de registro de matrícula definitiva a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima.

Siempre que no se haya solicitado inicialmente la matrícula provisional de la que trata el artículo 16, se deberá aportar la siguiente documentación:

- a. Copia del documento de compra de la nave o artefacto naval.
- b. Certificado de cancelación del registro anterior.
- c. Seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare el riesgo de contaminación súbita a favor de terceros afectados, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima-Ministerio de Defensa Nacional, según la clase, el porte y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval. El mencionado seguro podrá ser contratado con compañías aseguradoras colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P & I que ofrezcan dichas coberturas.
- d. Si se trata de persona jurídica, su certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio social, cuya fecha de expedición no sea superior a tres (3) meses.
- e. Certificados de navegabilidad y seguridad expedidos en nombre de la República de Colombia por la Dirección General Marítima o por una Organización

Internacional de clasificación u otra reconocida por ésta, que cuente con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.

- f. La documentación técnica que determine la reglamentación de la Dirección General Marítima, según la clasificación del registro establecida en la presente Ley.

En caso de haber solicitado y obtenido la matrícula provisional de la que trata el artículo 16 de esta ley, solo se deberá aportar la documentación exigida en los literales d, e y f.

Dicha documentación deberá ser aportada por lo menos dos meses antes del término de vigencia o duración de la matrícula provisional de que trata el artículo 16.

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

Artículo 19°. Término para la expedición de la matrícula definitiva. Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima expedirá, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, la matrícula definitiva.

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,

Artículo 20°. Nombramiento de Inspectores para la expedición de la Matricula Provisional o Definitiva de naves y artefactos navales. El trámite para la expedición de la Matricula Provisional o Definitiva no requerirá el nombramiento de un inspector por parte de la Autoridad Marítima, si la nave y/o artefacto naval está debidamente certificado por una organización reconocida con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.

Capítulo III

CAMBIO DE DOMINIO Y CANCELACIÓN DE REGISTRO

Artículo 21°. Cambio de dominio de naves y artefactos navales. El cambio de dominio de naves y artefactos navales inscritos en el registro único colombiano no requerirá cancelación de matrícula. Para el efecto el nuevo propietario allegará, de manera presencial o electrónica, el documento de compraventa y solicitará el cambio del certificado para que la nave o artefacto naval quede a su nombre, sin modificar el número de inscripción.

Igual procedimiento se aplicará para el cambio de nombre, cambio de puerto de registro, cambio de motores y modificaciones que alteren sus características.

Parágrafo. La Dirección General Marítima organizará el registro único colombiano de naves y artefactos navales, con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el

presente artículo.

Artículo 22°. Cancelación del registro y matrícula de las naves y artefactos navales. El registro y matrícula de una nave o artefacto naval será cancelada por la Dirección General Marítima directamente, previo procedimiento administrativo; o a solicitud del propietario y/o armador, acompañando el certificado del Registro Colombiano que acredite que no existen gravámenes que afecten a la nave o artefacto naval, en los siguientes casos:

- a. Cuando adquiera bandera en otro país, previa cancelación del registro; o por enarbolar bandera de otro estado de registro, en el evento de tener ya matrícula provisional como lo dispone la presente ley.
- b. Cuando así lo solicite el propietario, por causa justificada o lo ordene autoridad competente, por causas legales;
- c. Cuando ocurra su pérdida, debidamente comprobada;
- d. Al efectuarse el desguace voluntario de la nave, aunque se construya con los mismos materiales;
- e. Por sentencia judicial que así lo ordene dictada en el país o en el extranjero, si esta fuere reconocida legalmente en Colombia.
- f. Por acto administrativo que así lo ordene, emitido por autoridad competente como resultado a la infracción de las leyes ambientales y de pesca.

Cumplidos los requisitos exigidos en cada caso, la Dirección General Marítima, dentro de un plazo de setenta y dos (72) horas hábiles siguientes, otorgará la cancelación de registro y matrícula colombiana.

Capítulo IV

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 23°. Operación de naves y artefactos navales. La operación de las naves y artefactos navales con matrícula provisional o definitiva se limitará al servicio que puedan prestar de acuerdo a sus condiciones técnicas y de seguridad, así como a los requerimientos legales o reglamentarios que se exijan para la actividad que pretendan desarrollar.

Artículo 24°. Certificados estatutarios y/o de seguridad. Los certificados estatutarios y/o seguridad hacen parte de los documentos exigidos a las naves y artefactos navales y deben ser presentados cuando la Dirección General Marítima y otra autoridad competente los solicite.

El vencimiento de los certificados implica para la nave o artefacto naval la imposibilidad de navegar y de prestar los servicios a los cuales está destinado. La Capitanía de Puerto no expedirá zarpe sin la presentación de los certificados vigentes.

Parágrafo. Las naves y artefactos navales a los que hace referencia la presente ley serán inspeccionados y certificados por la Dirección General Marítima o por una

organización reconocida debidamente delegada para ello por la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 25°. Condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad previstas en la legislación nacional y en los convenios internacionales ratificados por Colombia, según corresponda al ámbito de su operación.

Artículo 26°. Determinación de condiciones de seguridad de naves y artefactos navales. Las condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales a que se refiere este capítulo serán determinadas por la Dirección General Marítima de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y la navegación que efectúen, atendiendo lo establecido en las normas nacionales e internacionales que rigen la materia.

TÍTULO IV

GARANTÍAS MARÍTIMAS E HIPOTECA NAVAL

Artículo 27°. Hipoteca Naval. Podrán hipotecarse todas las naves y artefactos navales de bandera colombiana, las cuales se entenderán para todos los efectos como garantías reales.

Artículo 28°. Garantías Marítimas. Las garantías marítimas de las naves y artefactos navales con arqueo bruto superior a 500 toneladas a los cuales se refiere la presente ley se registrarán por la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques o por las normas que la modifiquen o reemplacen.

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.

Artículo 29°. Registro de Hipotecas y gravámenes sobre naves y artefactos navales. En el registro colombiano se especificará, como mínimo, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o el gravamen, o el hecho de que haya sido constituida para garantizar obligaciones al portador, el importe máximo garantizado o si ese importe se especificare en el documento de constitución de la hipoteca o del gravamen, y la fecha y otras circunstancias que determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos.

TÍTULO V

DE LOS TRIBUTOS Y TASAS

Artículo 30°. Adiciónese el parágrafo 8° al artículo 240 del Estatuto Tributario, el cual

quedará así:

"Parágrafo 8°. Las rentas provenientes del servicio de transporte marítimo internacional, que realicen naves o artefactos navales inscritos en el registro colombiano, estarán gravadas a la tarifa del impuesto sobre la renta del 2%".

Artículo 31°. Adiciónese el parágrafo 6° al artículo 114-1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:

"Parágrafo 6°. Los contribuyentes personas jurídicas del impuesto sobre la renta y complementarios, que liquiden la tarifa prevista en el 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."

Artículo 32°. Adiciónese el numeral 12 del artículo 2 de la Ley 1115 de 2006, el cual quedará así:

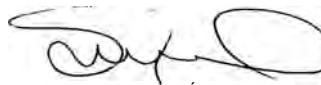
"12. Registro en Colombia de una nave o artefacto naval destinado al tráfico internacional marítimo. Expedición y cancelación de matrícula de naves."

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

Cordialmente,


JOSE LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República


LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY
Senador de la República
Ponente coordinador


JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS
Ponente
Senador de la República


JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
Ponente
Senador de la República

CONTENIDO

Gaceta número 492 - Martes, 25 de mayo de 2021

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para primer debate en el Senado de la República y pliego de modificaciones del Proyecto de ley número 458 de 2021 Senado, número 019 de 2020 Cámara, por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones..... 1

Informe de ponencia para primer debate en Senado y texto propuesto al Proyecto de ley número 436 de 2021 Senado, 464 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo..... 10