



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 1532

Bogotá, D. C., miércoles, 27 de agosto de 2025

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 179 DE 2025 SENADO

por la cual se crea la Agencia Espacial de la República de Colombia y se establece su estructura.

PROYECTO DE LEY No. 179 DE 2025

"Por la cual se crea la Agencia Espacial de la República de Colombia y se establece su estructura"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETIVO

El presente Proyecto de Ley que busca la creación de la Agencia Espacial de la República de Colombia – AESCOL, que responde a la necesidad urgente de establecer un organismo autónomo que articule, coordine y promueva las iniciativas, recursos y capacidades espaciales del país, lo que permitirá la inserción estratégica de Colombia en el ecosistema espacial de la región y fomentará el desarrollo científico, tecnológico y económico de la Nación.

II. INTRODUCCIÓN

En la era contemporánea, el desarrollo espacial se ha convertido en un pilar fundamental para el progreso de las naciones. Las agencias espaciales más importantes del mundo, como la NASA (Estados Unidos), la ESA (Agencia Espacial Europea), la CNSA (China), ROSCOSMOS (Rusia) y la ISRO (India), entre otras, han demostrado que la exploración y la tecnología espacial no solo son vehículos para la expansión del conocimiento humano, sino también motores de desarrollo económico, científico y tecnológico. Estas instituciones han impulsado avances en telecomunicaciones, observación de la Tierra, seguridad nacional, meteorología, agricultura de precisión y resiliencia ante el cambio climático, entre muchas otras áreas.

Colombia, como nación emergente en el sector espacial, no puede permanecer ajena a esta revolución tecnológica y científica. La ausencia de una institucionalidad sólida para gestionar y coordinar las actividades espaciales ha limitado el aprovechamiento del espacio ultraterrestre como un activo estratégico del país. En un contexto donde el acceso al espacio es cada vez más democrático y la industria espacial mundial crece exponencialmente, es imperativo que el Estado colombiano dé un paso decidido hacia la consolidación de su capacidad espacial.

El presente proyecto de ley busca crear la Agencia Espacial de la República de Colombia (AESCOL), una entidad especializada que permita al país articular esfuerzos públicos y privados, impulsar el desarrollo tecnológico espacial, fomentar la cooperación internacional y garantizar el acceso soberano a tecnologías clave para el bienestar y seguridad de la nación. Con ello, Colombia no solo avanzará en la exploración y uso pacífico del espacio, sino que también se posicionará como un actor relevante en el contexto latinoamericano y global, alineándose con las mejores prácticas de las agencias espaciales más avanzadas del mundo.

En la actualidad, el acceso y la gestión del espacio han demostrado ser herramientas clave para el desarrollo sostenible y la modernización de los países. Contar con una agencia espacial no es un tema exclusivo de

exploración o de visión futurista; es una inversión estratégica que impacta áreas fundamentales como la seguridad nacional, la conectividad, la gestión del territorio, la respuesta ante desastres naturales y el fortalecimiento del sector productivo. A través de tecnologías espaciales aplicadas, Colombia puede optimizar el monitoreo de cultivos, mejorar la planificación urbana, fortalecer sus sistemas de telecomunicaciones y generar oportunidades de innovación para su industria. Países de la región, como México, Brasil y Argentina, han desarrollado agencias espaciales con un enfoque práctico, obteniendo resultados concretos en la generación de conocimiento, desarrollo tecnológico y autonomía en el uso de información satelital.

La creación de la AESCOL representa una oportunidad para consolidar un marco institucional que coordine y potencie los esfuerzos nacionales en este campo, garantizando que las capacidades espaciales se integren en las estrategias de desarrollo del país. Su implementación permitirá optimizar la toma de decisiones basada en datos, fomentar la innovación tecnológica y abrir nuevas oportunidades de cooperación internacional, alineando a Colombia con una tendencia global donde el espacio se ha convertido en un factor clave para la competitividad y el bienestar de las naciones.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO

El presente Proyecto de Ley Estatutaria tiene tres Capítulos y trece artículos, incluido el de la vigencia, así:

CAPÍTULOS	ARTÍCULOS
I. Creación de la Agencia Espacial de la República de Colombia	Artículo 1. Establece la creación y naturaleza de la AESCOL.
	Artículo 2. Dispone el objeto de la AESCOL.
	Artículo 3. Establece el domicilio de la AESCOL en Bogotá.
	Artículo 4. Establece el patrimonio de la AESCOL y su constitución.
II. Organización, estructura y funciones de la Agencia Espacial de la República De Colombia (AESCOL)	Artículo 5. Crea la Junta Directiva de la AESCOL.
	Artículo 6. Establece el cargo de Dirección de la AESCOL.
	Artículo 7. Establece el cargo de Subdirección de la AESCOL.
	Artículo 8. Establece la creación de la Oficina de Control Interno de la AESCOL.
	Artículo 9. Dispone las funciones de la AESCOL.
III. Disposiciones finales	Artículo 10. Establece la reglamentación AESCOL.
	Artículo 11. Establece la entrega de archivos.
	Artículo 12. Dispone que las referencias normativas externas a la norma que hagan referencia a las funciones de la AESCOL se entenderán como referidas a esta entidad.
	Artículo 13. Dispone la entrada en vigencia de la Ley.

IV. MARCO CONSTITUCIONAL, INTERNACIONAL, LEGAL Y NORMATIVO

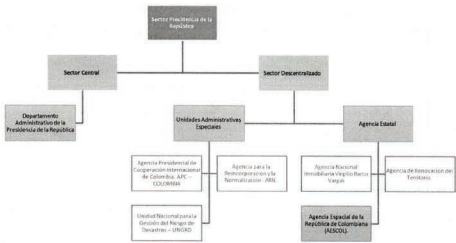
La Constitución Política de Colombia establece principios fundamentales que respaldan el desarrollo del sector espacial. En particular:

<i>"Artículo 2: Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.</i> <i>Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares."</i> <i>"Artículo 9: Las relaciones exteriores del Estado se fundamentan en la soberanía nacional, en el respeto a la autodeterminación de los pueblos y en el reconocimiento de los principios del derecho internacional aceptados por Colombia."</i> <i>"Artículo 70: Dispone que el Estado fomentará el acceso a la cultura y la ciencia, promoviendo el desarrollo de la enseñanza científica y tecnológica. Esto es clave para la consolidación de un sector espacial que impulse la investigación y la innovación."</i> <i>"Artículo 71: Reconoce la libertad en la búsqueda del conocimiento y obliga al Estado a ofrecer incentivos para la investigación científica y tecnológica, un fundamento esencial para la creación de una agencia espacial nacional."</i> <i>"Artículo 150: Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:</i> (...) <i>7. Determinar la estructura de la administración nacional y crear, suprimir o fusionar ministerios, departamentos administrativos, superintendencias, establecimientos públicos y otras entidades del orden nacional, señalando sus objetivos y estructura orgánica; reglamentar la creación y funcionamiento de las Corporaciones Autónomas Regionales dentro de un régimen de autonomía; así mismo, crear o autorizar la constitución de empresas industriales y comerciales del estado y sociedades de economía mixta."</i> <i>"Artículo 217: La Nación tendrá para su defensa unas Fuerzas Militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aeroespacial."</i> Estos principios constitucionales refuerzan la necesidad de una institucionalidad espacial que garantice el desarrollo del sector bajo un marco legal claro y alineado con los objetivos estratégicos del país. Por otra parte, Colombia es signataria de importantes tratados y acuerdos internacionales que regulan la exploración y el uso del espacio ultraterrestre (Naciones Unidas, 1967). Entre ellos destacan: • Tratado sobre los Principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes (1967). Aprobado en Colombia mediante la Ley 2107 de 2021, este tratado establece el principio de uso pacífico del espacio y la prohibición de su apropiación por parte de cualquier Estado.	• Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Espaciales (1972). Incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 1591 de 2012, este convenio establece la responsabilidad de los Estados por daños causados por sus objetos espaciales en la Tierra o en el espacio ultraterrestre. • Convenio sobre el Registro de Objetos Lanzados al Espacio Ultraterrestre (1976). Adoptado en Colombia por la Ley 1569 de 2012, obliga a los Estados a registrar sus lanzamientos espaciales y mantener información sobre los objetos en órbita. • Acuerdos de Artemisa (2022). Colombia firmó estos acuerdos promovidos por Estados Unidos, comprometiéndose a la cooperación internacional en exploración espacial y al uso responsable de los recursos en la Luna y otros cuerpos celestes. • Participación en el Comité de las Naciones Unidas para el Uso Pacífico del Espacio Ultraterrestre (COPUOS). Desde 1977, Colombia es miembro de este comité, que establece directrices internacionales sobre la exploración espacial, la seguridad en órbita y el desarrollo de capacidades espaciales en los países emergentes. La adhesión a estos tratados muestra el compromiso del país con la normativa internacional en materia espacial, pero también evidencia la necesidad de una entidad nacional que garantice su cumplimiento y represente los intereses de Colombia en foros internacionales. A nivel interno, Colombia ha promulgado diversas normas que regulan aspectos específicos del sector espacial, aunque sin una política nacional estructurada que integre estos esfuerzos: • Ley 2302 de 2023: Define la normativa para la defensa e integridad territorial en el ámbito espacial, asignando al Ministerio de Defensa Nacional y a la Fuerza Aeroespacial Colombiana la supervisión de actividades espaciales con implicaciones estratégicas para la seguridad del país. • Decreto 2258 de 2018: Establece normas y procedimientos para el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre, en cumplimiento de los compromisos internacionales adquiridos por Colombia. • Decreto 2442 de 2006: Creó la Comisión Colombiana del Espacio (CCE) como un órgano intersectorial de consulta y coordinación de las actividades espaciales. Sin embargo, su falta de atribuciones vinculantes ha limitado su capacidad para articular una política espacial efectiva. • CONPES 3983 de 2020: Establece la necesidad de fortalecer el marco de gobernanza espacial en el país, recomendando la creación de una entidad especializada que estructure y ejecute políticas de desarrollo espacial de manera articulada con el sector privado y la academia.
Si bien la normativa vigente y los compromisos internacionales han sentado las bases para el desarrollo del sector espacial en Colombia, la falta de una Agencia Espacial Colombiana ha impedido la implementación efectiva de una política nacional estructurada. En comparación con otros países de la región, como Brasil y Argentina, que cuentan con agencias espaciales que coordinan sus programas de desarrollo satelital, Colombia carece de una entidad con capacidad operativa, técnica y regulatoria para centralizar estos esfuerzos. La existencia de esta Agencia permitiría: • Regular y supervisar el cumplimiento de las normativas espaciales nacionales e internacionales. • Promover la innovación y el desarrollo tecnológico mediante el fomento de proyectos de investigación en universidades y el sector privado. • Gestionar la cooperación internacional, asegurando la participación activa del país en programas globales de exploración y desarrollo espacial. • Garantizar la seguridad y soberanía tecnológica, estableciendo mecanismos para la protección de datos satelitales y el fortalecimiento de la industria espacial nacional. En este contexto, la creación de la Agencia Espacial Colombiana (AESCOL) responde a una necesidad estratégica del país, no solo para el cumplimiento de sus compromisos internacionales, sino para la consolidación de un sector espacial que contribuya a la ciencia, la tecnología y el desarrollo económico de Colombia. V. CONTEXTO HISTÓRICO Y DESARROLLO ESPACIAL EN COLOMBIA En las últimas décadas, Colombia ha avanzado en el desarrollo espacial a través de iniciativas impulsadas por el gobierno, la academia y el sector privado. A pesar de impulsar estas iniciativas, el país no ha logrado consolidar una estructura gubernamental que articule de manera efectiva el desarrollo del sector. En 2006, con la creación de la Comisión Colombiana del Espacio (CCE), se estableció un órgano intersectorial de consulta y coordinación para la ejecución de la política nacional en esta materia. Sin embargo, la falta de un ente con autonomía y capacidad operativa ha limitado la implementación de una estrategia integral que permita aprovechar plenamente los beneficios del espacio. Desde hace décadas, el país ha explorado iniciativas para fortalecer su soberanía satelital y tecnológica. Desde la construcción de la estación terrestre en Chocotá en los años 70, hasta la formulación de documentos CONPES sobre satélites de comunicaciones y observación de la Tierra, han existido múltiples intentos de consolidar una política espacial. Sin embargo, la fragmentación de estos esfuerzos ha impedido el desarrollo de una estructura institucional robusta que garantice continuidad y sostenibilidad en el tiempo (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2020, p. 10). En 2007, se lanzó el primer satélite colombiano, el Satélite Libertad-1, a través	del cohete ruso-ucraniano Dniéper. Es un satélite de 10 cm de altura, 10 de ancho y 1 kg de peso. Fue lanzado desde Kazajistán y pudo enviar señales comprimidas, datos de temperatura. En el ámbito institucional, la Fuerza Aeroespacial Colombiana ha liderado varias iniciativas para la incorporación de capacidades espaciales en el país, con proyectos como el FACSAT-1, el primer nanosatélite de observación de la Tierra, puesto en órbita en 2018, y el desarrollo de FACSAT-2, puesto en órbita en 2023. En términos de infraestructura, la FAC ha desarrollado capacidades significativas. Un hito importante es la inauguración en 2022 del Centro de Operaciones Espaciales (SpOC), que fortalece la capacidad del país para gestionar y operar activos espaciales, así como el inicio de obras para la construcción de laboratorios para el Ensamble, Integración y Pruebas (AIT) de satélites. Adicionalmente, en 2013 se creó el Programa Presidencial para el Desarrollo Espacial Colombiano (PPDEC), con el propósito de liderar y coordinar estrategias en este ámbito, pero su alcance y continuidad han sido limitados por la falta de una estructura permanente y recursos suficientes. El Documento CONPES 3983 de 2020 sobre Competitividad Espacial reconoció la necesidad de una política nacional que articule el desarrollo del sector espacial con las estrategias de productividad y competitividad del país. Identificó como barreras principales la falta de un marco de gobernanza adecuado, la necesidad de una hoja de ruta estratégica y la ausencia de mecanismos para reducir fallas de mercado e incentivar la inversión en el sector. Por otra parte, Colombia ha fortalecido su posicionamiento internacional en el ámbito espacial mediante alianzas estratégicas con países que han desarrollado capacidades avanzadas en este sector. En 2021, el país firmó un Memorando de Entendimiento con Brasil para la cooperación y el uso pacífico del espacio ultraterrestre, abriendo la posibilidad de intercambiar conocimientos en aplicaciones satelitales y gestión del territorio. Con Estados Unidos, la relación con la NASA ha permitido generar espacios de cooperación en materia espacial, y en 2022, Colombia se unió a los Acuerdos de Artemisa, comprometiéndose con estándares internacionales en la exploración y el uso responsable del espacio. Por otra parte, en 2021, el país firmó un acuerdo con India, cuya agencia espacial, la ISRO (Indian Space Research Organisation), es reconocida mundialmente por su experiencia en el desarrollo de satélites y misiones de bajo costo. Aunque aún no se han materializado proyectos conjuntos en este ámbito, la cooperación con India representa una oportunidad valiosa para el fortalecimiento de las capacidades espaciales de Colombia. Estas alianzas reflejan la importancia de la integración del país en la comunidad espacial internacional y la necesidad de contar con una entidad nacional que estructure y canalice estos esfuerzos de manera estratégica. En este sentido, es importante señalar que Colombia se encuentra en desventaja a nivel regional en temas espaciales debido a la falta de una infraestructura desarrollada, la escasa inversión en I+D, y la limitada participación en proyectos internacionales, donde lentamente el país se ha quedado rezagado, ya no frente a las potencias globales, si no frente a los países en sur América y la región en términos de acceso, explotación y desarrollo espacial; y para citar algunos antecedentes, como:

• Bolivia: Cuenta con un satélite de comunicaciones “Túpac Katari TKSat-1”, puesto en órbita en 2013 y que tuvo un costo aproximado de USD\$ 300 Millones (SpaceNews, 2015). • Venezuela: Ha efectuado el lanzamiento de tres satélites, dos de ellos de observación de la tierra puestos en órbita en 2012 y 2017, con un costo aproximado de USD\$ 140 Millones y 170 millones respectivamente; y uno de comunicaciones satelitales puesto en órbita en 2008, con un costo aproximado de USD\$ 400 Millones y que en la actualidad fue dado como pérdida total. • Perú: Cuenta con un satélite PERUSAT-1 puesto en órbita en 2016, con un costo aproximado de USD\$ 140 Millones. • Chile: Cuenta con tres satélites de observación de la tierra, el primero de ellos, el FASat-Alfa lanzado en 1995, el segundo el FASat-Bravo lanzado en 1998 y el tercero, el FASat-Charlie, también conocido como SSOT, que fue lanzado en 2011. La industria nacional chilena igualmente ha evolucionado desde la experiencia acumulada por estos satélites, generando el satélite experimental SUCHAI-1 el cual fue lanzado el 23 de junio del 2017. • Brasil: Cuenta con el Satélite CBERS-4, fabricado en consorcio Brasil y China, por el Instituto Nacional de Investigación Espacial de Brasil (INPE) y la Academia de Tecnología Espacial de China, puesto en órbita en Diciembre del 2014 con un costo aproximado de USD\$ 140 Millones; y un satélite de comunicaciones, el Satélite Geoestacionario de defensa y comunicaciones estratégicas (SGDC) fabricado por el consorcio Brasileño compuesto por la compañía estatal de telecomunicaciones Telebras (49 %) y el fabricante aeronáutico brasileño Embraer (51 %), puesto en órbita en el 2017, con un costo aproximado de USD\$ 640 Millones (FAPESP, 2018). • Argentina: Cuenta con el satélite SAOCOM-1B del programa de satélites de Radar de Apertura Sintética SAOCOM, para mejorar la producción agrícola, pesquera y gestión ambiental de Argentina (INVAP, 2020), puesto en órbita en Marzo del 2020, y aunque el programa ha tenido un valor aproximado de USD\$ 600 Millones, el satélite SAOCOM-1B tuvo un costo aproximado de USD\$ 142 Millones distribuidos a lo largo de 4 años para su construcción entre el 2016 y el 2019 respectivamente (De La Vega, 2019). • Uruguay: El primer satélite de observación de la tierra de este país, llamado ANTELSAT fue puesto en órbita en 2014 y a la fecha han lanzado 5 nuevos microsátélites, de una serie de 100 satélites que Uruguay busca poner en órbita antes de 2030, el proyecto en apoyo de Chile, España, Israel, Rusia y China entre otros (Castro, 2018). Si bien Colombia cuenta actualmente con el FACSAT-2, sus capacidades son limitadas en relación con las diversas necesidades de los sectores productivos. Al ser un satélite de observación de la Tierra con un enfoque	prioritario en la preservación del medio ambiente, su alcance no cubre de manera integral otras aplicaciones estratégicas como las telecomunicaciones, la gestión del territorio, la seguridad nacional o el desarrollo de infraestructura. Esto evidencia la necesidad de fortalecer las capacidades espaciales del país mediante un ecosistema satelital más robusto y diversificado, alineado con los desafíos y oportunidades del sector productivo. Ante este panorama, la creación de la AESCOL responde a una necesidad estructural del país. Más allá de un esfuerzo aislado, se busca consolidar una institución que lidere el desarrollo espacial de manera transversal, coordinando a los sectores público, privado y académico, garantizando la continuidad de los proyectos estratégicos y asegurando que las capacidades espaciales del país se conviertan en un activo para su desarrollo sostenible y su inserción en la economía del conocimiento. VI. AGENCIAS ESPACIALES EN EL MUNDO Y SU BENEFICIO PARA LOS PAÍSES Las agencias espaciales desempeñan un papel crucial en el desarrollo tecnológico, la exploración espacial y el avance científico de las naciones. Actualmente, existen más de 70 agencias espaciales gubernamentales en el mundo, además de entidades privadas y organizaciones civiles que participan en actividades relacionadas con el espacio. Su importancia radica en la mejora de la comunicación satelital, la observación terrestre, la exploración del universo y la cooperación internacional. Estas entidades han experimentado una notable evolución en las últimas décadas, adaptándose a un entorno global dinámico y a los avances tecnológicos. Tradicionalmente, estas instituciones se centraban en la exploración espacial y la investigación científica. Sin embargo, en la actualidad, su enfoque se ha ampliado para incluir el desarrollo de tecnologías que impulsan la economía y la seguridad nacional. Un ejemplo de esta evolución es la Agencia Espacial Europea (ESA), que, desde su creación en 1975, ha pasado de ser una organización intergubernamental enfocada en la investigación a convertirse en un actor clave en la coordinación del desarrollo de capacidades espaciales europeas, asegurando que la inversión en el sector espacial se traduzca en beneficios directos para los ciudadanos europeos. Estas son algunas de las agencias espaciales más importantes del mundo y su año de creación. <table><tr><th>Agencia Espacial</th><th>País</th><th>Año de Creación</th></tr><tr><td>NASA (Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio)</td><td>Estados Unidos</td><td>1958</td></tr><tr><td>ROSCOSMOS (Corporación Estatal de Actividades Espaciales)</td><td>Rusia</td><td>1992 (sucedió a la agencia soviética de 1955)</td></tr><tr><td>ESA (Agencia Espacial Europea)</td><td>Europa (22 países)</td><td>1975</td></tr><tr><td>CNSA (Administración Espacial Nacional China)</td><td>China</td><td>1993</td></tr><tr><td>ISRO (Organización de Investigación Espacial de la India)</td><td>India</td><td>1969</td></tr><tr><td>JAXA (Agencia de Exploración Aeroespacial de Japón)</td><td>Japón</td><td>2003 (fusionó tres agencias previas)</td></tr><tr><td>CSA (Agencia Espacial Canadiense)</td><td>Canadá</td><td>1969</td></tr><tr><td>CNES (Centro Nacional de Estudios Espaciales)</td><td>Francia</td><td>1961</td></tr><tr><td>DLR (Centro Aeroespacial Alemán)</td><td>Alemania</td><td>1969</td></tr></table>	Agencia Espacial	País	Año de Creación	NASA (Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio)	Estados Unidos	1958	ROSCOSMOS (Corporación Estatal de Actividades Espaciales)	Rusia	1992 (sucedió a la agencia soviética de 1955)	ESA (Agencia Espacial Europea)	Europa (22 países)	1975	CNSA (Administración Espacial Nacional China)	China	1993	ISRO (Organización de Investigación Espacial de la India)	India	1969	JAXA (Agencia de Exploración Aeroespacial de Japón)	Japón	2003 (fusionó tres agencias previas)	CSA (Agencia Espacial Canadiense)	Canadá	1969	CNES (Centro Nacional de Estudios Espaciales)	Francia	1961	DLR (Centro Aeroespacial Alemán)	Alemania	1969
Agencia Espacial	País	Año de Creación																													
NASA (Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio)	Estados Unidos	1958																													
ROSCOSMOS (Corporación Estatal de Actividades Espaciales)	Rusia	1992 (sucedió a la agencia soviética de 1955)																													
ESA (Agencia Espacial Europea)	Europa (22 países)	1975																													
CNSA (Administración Espacial Nacional China)	China	1993																													
ISRO (Organización de Investigación Espacial de la India)	India	1969																													
JAXA (Agencia de Exploración Aeroespacial de Japón)	Japón	2003 (fusionó tres agencias previas)																													
CSA (Agencia Espacial Canadiense)	Canadá	1969																													
CNES (Centro Nacional de Estudios Espaciales)	Francia	1961																													
DLR (Centro Aeroespacial Alemán)	Alemania	1969																													
<table><tr><th>Agencia Espacial</th><th>País</th><th>Año de Creación</th></tr><tr><td>UK Space Agency (Agencia Espacial del Reino Unido)</td><td>Reino Unido</td><td>2010</td></tr></table> Considerando el desarrollo espacial es esencial para el progreso nacional, permitiendo avanzar en ciencia, tecnología, economía, defensa, agricultura y medioambiente, en América Latina, algunos países han establecido agencias espaciales que han contribuido significativamente al desarrollo de misiones científicas, desarrollo industrial, tecnologías espaciales clave como las telecomunicaciones, meteorología, defensa nacional, agricultura inteligente, navegación, gestión ambiental, monitoreo del cambio climático y sostenibilidad global, algunas agencias de la región y sus funciones se observa a continuación: • Argentina posee la CONAE, institución que impulsa satélites y programas para ciencia, observación terrestre, comunicaciones y cooperación internacional constante. • Bolivia opera con la ABE, orientada a telecomunicaciones satelitales, desarrollo espacial autónomo y mejoramiento de servicios públicos mediante tecnología espacial. • Brasil cuenta con la AEB, pionera en Sudamérica, con capacidad de lanzar satélites, formar talento e impulsar su industria aeroespacial. • Canadá, con la CSA, participa activamente en misiones internacionales, robótica espacial y desarrollo de sistemas para exploración del espacio profundo. • El Salvador estableció la ESAI, apostando por educación, investigación espacial, innovación tecnológica y soberanía en gestión de datos satelitales. • México tiene la AEM, activa en cooperación internacional, formación de talento, monitoreo ambiental y diseño de infraestructura espacial nacional. • Paraguay creó la AEP, enfocada en gobernanza espacial, formación académica y uso de tecnología satelital en políticas públicas. • Perú lidera con CONIDA, un satélite propio, centro de control y formación técnica, utilizando tecnología espacial de origen europeo. • Venezuela gestiona la ABAE, con algo de experiencia en satélites de observación, promueve programas educativos en ingeniería espacial y ciencia aplicada.	Agencia Espacial	País	Año de Creación	UK Space Agency (Agencia Espacial del Reino Unido)	Reino Unido	2010	Las agencias espaciales no solo representan la capacidad tecnológica de un país, sino que también son una inversión estratégica en el futuro, impulsando la innovación y el conocimiento humano en la exploración del universo (López et al., 2019). VII. JUSTIFICACIÓN PARA LA CREACIÓN DE AESCOL En el marco del desarrollo del sector espacial en Colombia, la Comisión Colombiana del Espacio (CCE) ha sido la instancia encargada de coordinar las iniciativas relacionadas con el uso de tecnologías espaciales. Sin embargo, de acuerdo con el Documento CONPES 3983 de 2020, esta comisión presenta limitaciones estructurales que impiden su consolidación como una entidad eficaz para liderar el desarrollo de una política espacial integral en el país (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2020, p. 41). En primer lugar, la CCE fue creada sin contar con una política espacial nacional clara que guiara sus acciones, lo que ha dificultado su efectividad en la planificación y ejecución de estrategias para el desarrollo del sector. Además, no existe una diferenciación de roles entre las entidades que hacen parte de la comisión, lo que impide que haya una orientación estratégica enfocada en la investigación, el desarrollo y la promoción de capacidades espaciales. La mayoría de los miembros de la CCE son usuarios potenciales de tecnologías espaciales, pero no entidades especializadas en la formulación de políticas para su desarrollo (DNP, 2020, p. 29). Otro aspecto clave es que la CCE fue creada como un órgano intersectorial de consulta, sin contar con mecanismos que hagan vinculantes sus iniciativas. Esto significa que las decisiones dependen de las entidades que participan, pero no existe una instancia que rinda cuentas ni garantice la ejecución de las estrategias planteadas. Adicionalmente, la comisión no ha logrado articular efectivamente al sector privado dentro de su estructura, limitando su impacto en la competitividad y el desarrollo productivo del país (DNP, 2020, p. 29). Asimismo, la CCE no ha definido una agenda de cooperación nacional e internacional que facilite la implementación de buenas prácticas en materia de gobernanza espacial. Esto ha generado un rezago en la alineación de Colombia con los marcos regulatorios y las tendencias internacionales en el sector. Además, la comisión ha operado de manera aislada de los esquemas nacionales que promueven la competitividad, la ciencia y la tecnología, como el Sistema Nacional de Competitividad e Innovación (SNCI), lo que evidencia una falta de integración del ecosistema espacial dentro de la agenda de desarrollo del país (DNP, 2020, p. 29). Finalmente, la CCE no ha definido una división clara entre las líneas civil y militar dentro del sector espacial, lo que ha impedido establecer mecanismos efectivos de transferencia de conocimiento y coordinación entre entidades. En comparación con los modelos de gobernanza implementados en otros países, la falta de una estructura sólida en Colombia representa una brecha significativa en términos de formulación de políticas, desarrollo de la industria y promoción de la ciencia, tecnología e innovación en el sector espacial (DNP, 2020, p. 45).																								
Agencia Espacial	País	Año de Creación																													
UK Space Agency (Agencia Espacial del Reino Unido)	Reino Unido	2010																													

Por lo anterior, el CONPES 3983 concluye que el marco de gobernanza actual debe ser reforzado para garantizar el desarrollo del sector espacial en Colombia. Para ello, se hace necesario fortalecer la instancia más alta en temas espaciales, pero con un enfoque estratégico que contemple la creación de una Agencia Espacial Colombiana. Esta entidad deberá articular esfuerzos nacionales e internacionales, establecer políticas públicas que fomenten el crecimiento de la industria espacial y definir una estructura clara que permita diferenciar las funciones civiles y de defensa dentro del ecosistema espacial del país (DNP, 2020, p. 41). VIII. IMPACTO NACIONAL Y BENEFICIOS DEL DOMINIO ESPACIAL El desarrollo espacial no solo representa un avance en la exploración y uso del espacio, sino que también se ha convertido en un motor de crecimiento económico y tecnológico para las naciones. En este apartado, se abordarán los beneficios de contar con una agencia espacial en Colombia, considerando su impacto en diversas áreas clave. En primer lugar, se analizará el contexto de la economía espacial mundial, un sector en rápida expansión que genera oportunidades de inversión y empleo. Posteriormente, se destacará el papel de la observación de la Tierra, una herramienta esencial para la gestión del territorio, la seguridad alimentaria y la mitigación del cambio climático. Asimismo, se examinará el impacto del desarrollo tecnológico y la innovación, que impulsan el avance de la industria nacional y fomentan la competitividad. Finalmente, se abordará la importancia de las comunicaciones satelitales y la navegación, elementos fundamentales para la conectividad, el transporte y el desarrollo digital del país. • Economía Espacial Mundial La economía espacial está experimentando una transformación significativa, impulsada por la creciente participación del sector privado y la diversificación de aplicaciones tecnológicas. Tradicionalmente dominada por iniciativas gubernamentales, la industria espacial ha visto una afluencia de empresas privadas que invierten en áreas como el turismo espacial, la minería de asteroides y las constelaciones de satélites para comunicaciones globales. Esta tendencia ha democratizado el acceso al espacio y ha fomentado la innovación en múltiples sectores. En este sentido, este sector ha experimentado un crecimiento notable en los últimos años. Según un informe de Euroconsult, en 2023 alcanzó un valor de 570.000 millones de dólares, lo que representa un incremento del 7,4% respecto al año anterior (Euroconsult, 2023). Este crecimiento está impulsado por la creciente demanda de servicios satelitales, el desarrollo de nuevas tecnologías y la entrada de nuevos actores en el mercado. Se prevé que la economía espacial global continúe su expansión, con estimaciones que la sitúan en 1,8 billones de dólares para 2035 (Foro Económico Mundial, 2024). Países con capacidades espaciales desarrolladas, como Estados Unidos, China y miembros de la Unión Europea, han integrado el sector espacial como un componente clave de sus economías. Estas naciones no solo lideran en	inversión y desarrollo tecnológico, sino que también cosechan beneficios significativos en términos de innovación, empleo y competitividad global. En términos de inversión, se observa un aumento tanto en el gasto público como en el privado en programas espaciales. Por ejemplo, en Europa, la inversión pública en el sector espacial alcanzó los 6.600 millones de euros en 2024, mientras que la inversión privada llegó a los 4.200 millones de euros en el mismo año (A21, 2025). Para Colombia, participar activamente en la economía espacial representa una oportunidad estratégica para diversificar su economía, fomentar la innovación tecnológica y mejorar su posición en el escenario internacional. • Observación de la Tierra La Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible destaca la importancia y el valor de la información geoespacial para una toma racional de decisiones, la cual debe ser basada en datos confiables en términos de actualidad, oportunidad y calidad, clasificados además por variables tales como ingresos, género, edad, raza, etnia, estado migratorio, discapacidad, ubicación geográfica y otras características relevantes en contextos nacionales, que permita plantear acciones responsables soportadas en evidencias concretas, (UN-GGIM, 2020). En este aspecto, en la cadena de valor que constituye el sector espacial, el segmento de Observación de la Tierra-OT es un componente que ha tomado una importancia estratégica para los países desde su comienzo en la década de los 60 (Labrador, Évora, & Arbelo, 2012), fundamentalmente por sus múltiples aplicaciones en el desarrollo productivo y la generación de ingresos en sectores como el agrícola, medioambiental, marítimo, transporte, entre otros, impulsando la competitividad (Sadlier, Flytkjaer, Sabri, & Robin, 2018). Esto ha dado lugar a que la mayor cantidad de manufactura y lanzamiento de satélites en la actualidad se realice en el componente de OT, por encima de los componentes de navegación y comunicaciones (Concini & Toth, 2019). Sin embargo, en nuestro país, el pleno aprovechamiento de los datos e imágenes provenientes de la infraestructura de OT requiere del fortalecimiento de capacidades en capital humano y tecnológico que, mediante diversas herramientas tales como minería de datos, inteligencia artificial, <i>machine learning</i>, entre otras, puedan proveer valor agregado y generar información para la toma de decisiones. Para este fortalecimiento, las instituciones del Estado y las instituciones académicas tienen un papel preponderante en la definición de estrategias de investigación, promoviendo la creación de programas y grupos de investigación que generen innovación y emprendimiento con este conocimiento (Rathnasabapathy, Stober, & Wood, 2018). Algunas áreas relevantes que pueden ser promovidas a través de las aplicaciones espaciales, son: • Gestión ambiental, ecosistemas y diversidad La información obtenida con la tecnología de OT (observación de la Tierra) se ha utilizado en la identificación de las propiedades estructurales y funcionales de los ecosistemas, la cuantificación de la biodiversidad, el modelado de la distribución de especies, la vigilancia y control de eventos o acciones que conlleven a la pérdida de
ecosistemas, o que deterioran la oferta y calidad de servicios ecosistémicos o que representan riesgos para las poblaciones, así como en la planificación y el diseño de estrategias efectivas de conservación, uso sostenible de la biodiversidad, reducción del riesgo y manejo de desastres relacionados con recursos naturales (Ancira-Sánchez & Treviño Garza, 2015; Rocchini et al., 2015; Sánchez-Díaz, 2018; Shirley et al., 2013). A largo plazo, la disponibilidad de datos satelitales puede contribuir a la restauración de ecosistemas y a la gestión eficiente de los recursos naturales, garantizando un equilibrio entre el desarrollo y la conservación del planeta. • Gestión del riesgo Los satélites desempeñan un papel clave en la gestión del riesgo de desastres, ya que permiten la detección temprana de fenómenos naturales como huracanes, incendios forestales, erupciones volcánicas y movimientos sísmicos. A través de imágenes satelitales y modelos predictivos, es posible generar mapas de alerta temprana que ayudan a la toma de decisiones y a la implementación de medidas preventivas. Asimismo, los datos espaciales permiten evaluar el impacto de los desastres en tiempo real, facilitando una respuesta rápida y efectiva para la atención de emergencias y la reconstrucción de áreas afectadas. Estas capacidades fortalecen la resiliencia de las comunidades y reducen la vulnerabilidad del país ante amenazas naturales, protegiendo vidas humanas y bienes materiales. Con el fin de mejorar el entendimiento de dichos fenómenos, la Observación de la Tierra, desde una perspectiva interdisciplinar, provee una serie de métodos para soportar las estrategias locales, regionales y nacionales que faciliten la implementación de las fases del ciclo de la gestión del riesgo de conformidad con el Plan Nacional de la Gestión del Riesgo de Desastres, la Política de Gestión del Riesgo de Desastres para el sector Minero Energético y otros planes y políticas sectoriales. • Ordenamiento Territorial El uso de imágenes satelitales es fundamental para el ordenamiento territorial, ya que proporciona información detallada sobre la ocupación del suelo, la expansión urbana y el crecimiento poblacional. Gracias a esta tecnología, se pueden identificar patrones de urbanización descontrolada, prevenir asentamientos en zonas de alto riesgo y diseñar planes de desarrollo sostenible basados en datos geoespaciales. Además, los satélites permiten monitorear la infraestructura vial y evaluar el impacto de proyectos de desarrollo en el entorno, garantizando una planificación eficiente y equitativa del territorio. La implementación de estrategias basadas en datos espaciales permite un crecimiento ordenado y sostenible, optimizando el uso del suelo y asegurando la calidad de vida de las generaciones futuras. • Desarrollo rural integral (Ordenamiento social y productivo)	La política de ordenamiento productivo y social de la propiedad, es el conjunto de acciones que realiza el gobierno para propiciar una gestión multisectorial de carácter técnico, administrativo y político, el cual contribuye a resolver las problemáticas asociadas a la gestión de usos agropecuarios y la tenencia de la tierra rural, de manera que se mejore o mantenga un adecuado equilibrio entre la producción agrícola, pecuaria, forestal, acuícola, pesquera, y el uso eficiente del suelo y la competitividad, de manera articulada con los instrumentos de ordenamiento territorial, que con su implementación han logrado mejores condiciones jurídicas de la tenencia, gestión del suelo, mercado inmobiliario, y crecimiento económico. La información de observación de la tierra permite generar a través de los sensores remotos información importante para la toma de decisiones sobre el territorio, tal como la generación de cartografía básica, con el fin de construir y complementar diversas temáticas que son soporte para los procesos de ordenamiento social de la propiedad rural y mecanismos de acceso a tierras, formalización, legalización de la propiedad, entre otros. Es indispensable implementar estrategias que permitan optimizar recursos desde el punto de vista tecnológico, técnico, y organizacional, por lo que el establecimiento de especificaciones técnicas para los productos cartográficos básicos, busca entre otras cosas, la producción articulada, que parta de las necesidades comunes que eviten la duplicidad de esfuerzos entre entidades, así como la disposición y uso de estos en el ámbito local, regional y nacional, permitiendo generación de valor sobre el territorio. • Seguridad y Defensa Las capacidades satelitales son un elemento estratégico para la seguridad y defensa nacional, ya que facilitan la vigilancia del territorio, el monitoreo de fronteras y la detección de actividades ilícitas, como el tráfico de drogas, la minería ilegal y la deforestación no autorizada. A través de la observación satelital, las fuerzas de seguridad pueden mejorar la respuesta ante amenazas, optimizar operaciones militares y garantizar la soberanía territorial. Asimismo, el acceso a imágenes de alta resolución permite reforzar la seguridad marítima, controlando la actividad en aguas jurisdiccionales y previniendo delitos como la pesca ilegal. Contar con un sistema propio de observación de la Tierra fortalecería la capacidad del Estado para la toma de decisiones estratégicas y la protección de los recursos naturales y la infraestructura crítica del país. En el contexto regional de centro y sur América, la estabilidad regional es vital para los esfuerzos de desarrollo socioeconómico sostenible y progresivo, lo que aumenta la presión sobre los países de la región para responder colectivamente a todas las amenazas transnacionales descritas por la Organización de los Estados Americanos como: a. Terrorismo b. Narcotráfico c. Explotación ilícita de yacimientos mineros d. Extorsión

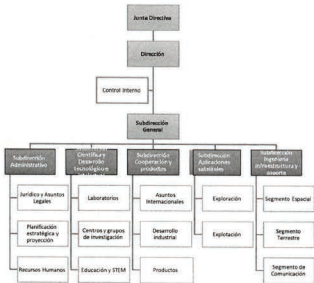
e. Secuestro. f. Tráfico de armas, municiones y explosivos g. Migración irregular h. Tráfico de migrantes y trata de blancas i. Presencia de Grupos armados transnacionales j. Minas antipersona k. Cualquier interferencia o bloqueo al transporte que afecte el flujo comercial l. Cibercrimen m. Lavado de activos n. La corrupción o. La pobreza extrema p. Pandemias y otras enfermedades endémicas de la región q. Desastres Naturales y cambio climático r. Cualquier tipo de afectación, degradación o destrucción del medio ambiente • Desarrollo Tecnológico e Innovación En Colombia, el desarrollo tecnológico relacionado con el sector espacial ha estado fragmentado, con iniciativas aisladas desde la academia, el sector privado y algunas entidades gubernamentales. Esta dispersión de esfuerzos ha generado limitaciones en la consolidación de una industria nacional competitiva y en la optimización de los recursos destinados a la investigación y el desarrollo. Contar con una Agencia Espacial Colombiana permitiría la creación de un ecosistema tecnológico unificado, donde se articulen las capacidades de la academia, la industria y el sector público. A través de una política de innovación bien estructurada, se podrían impulsar programas de investigación en áreas como el diseño y fabricación de satélites, el desarrollo de sensores remotos, el procesamiento de datos espaciales y la generación de aplicaciones para diferentes sectores productivos. Además, la agencia facilitaría el acceso a financiamiento y cooperación internacional, promoviendo la transferencia de tecnología y la creación de alianzas estratégicas con otras agencias espaciales. Un aspecto clave de la innovación espacial es su efecto multiplicador en la economía. Tecnologías desarrolladas para el sector espacial han tenido aplicaciones disruptivas en la vida cotidiana, como los sistemas de posicionamiento global (GPS), las comunicaciones satelitales y los sensores avanzados para la agricultura de precisión. En Colombia, una agencia espacial permitiría que estos avances no solo se adopten, sino que también se adapten a las necesidades específicas del país, fomentando el desarrollo de una industria tecnológica con alto valor agregado. Además, la existencia de una entidad especializada evitaría la duplicidad de esfuerzos y permitiría establecer una hoja de ruta clara para la innovación, asegurando que los proyectos de desarrollo tecnológico tengan continuidad • Fomento de la Industria Espacial Nacional La creación de la Agencia Espacial de la República de Colombia (AESCOL) no solo tiene el propósito de coordinar la política espacial del país, sino también de fomentar la creación de una industria espacial nacional que dinamice la economía y reduzca la dependencia tecnológica del exterior. Actualmente, Colombia carece de un ecosistema empresarial sólido en este sector, lo que limita la capacidad del país para desarrollar tecnologías propias y generar empleo especializado. La AESCOL desempeñará un papel clave en la estructuración de incentivos para el sector privado, mediante la promoción de fondos de inversión en tecnología espacial, incentivos fiscales para empresas emergentes y programas de colaboración público-privada. Estos mecanismos permitirán fortalecer la capacidad de las empresas colombianas para diseñar, fabricar y operar satélites, desarrollar software espacial y generar aplicaciones basadas en datos satelitales. El modelo de desarrollo adoptado por países como Estados Unidos, donde la NASA ha facilitado el crecimiento de compañías privadas como <i>SpaceX</i>, <i>Blue Origin</i> y <i>Rocket Lab</i>, demuestra que una política de apoyo al sector privado puede acelerar el crecimiento del ecosistema espacial. En América Latina, Argentina ha logrado avances significativos mediante la articulación de empresas nacionales en el desarrollo de satélites de telecomunicaciones y observación terrestre. En este contexto, AESCOL permitirá que Colombia pase de ser un usuario pasivo de tecnologías espaciales a un país con capacidades propias y la integración del país en la economía espacial global. • Impulso a la Educación y Formación de Talento Humano en el Sector Espacial El desarrollo de capacidades espaciales en Colombia no puede depender exclusivamente de la adquisición de tecnología extranjera, sino que requiere una apuesta decidida por la formación de talento humano altamente calificado en áreas como ingeniería aeroespacial, astrofísica, telecomunicaciones, geociencias, inteligencia artificial aplicada al espacio y derecho espacial. Actualmente, el país enfrenta un déficit de programas especializados en estas áreas, lo que limita la capacidad de desarrollar una industria espacial propia. La creación de la AESCOL permitirá impulsar la formación de talento humano, así: - Alianzas con universidades y centros de investigación para la creación de programas de educación superior en tecnologías espaciales. - Becas y programas de intercambio con agencias espaciales extranjeras para la capacitación de profesionales colombianos en misiones espaciales, diseño satelital y análisis de datos espaciales. - Pasantías y convenios con el sector privado y organismos internacionales, permitiendo que estudiantes y jóvenes investigadores accedan a experiencias prácticas en la industria espacial. - Iniciativas de divulgación científica y educación STEM (ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas), incentivando el interés por las carreras espaciales desde la educación básica y media. y financiamiento a largo plazo. En este sentido, la agencia actuaría como un eje coordinador, evitando inversiones innecesarias en iniciativas desconectadas y promoviendo un modelo de desarrollo basado en la colaboración intersectorial. • Comunicaciones Las comunicaciones satelitales son esenciales para garantizar conectividad en Colombia, especialmente en regiones de difícil acceso donde las redes terrestres son limitadas. Actualmente, el país depende de infraestructura satelital extranjera, lo que implica costos elevados y falta de autonomía tecnológica. La creación de una Agencia Espacial Colombiana permitiría coordinar el desarrollo de capacidades propias en telecomunicaciones espaciales, optimizando la inversión en servicios satelitales y promoviendo la innovación en transmisión de datos. Además de mejorar la conectividad en zonas rurales, los satélites desempeñan un papel clave en la telemedicina, educación a distancia, gestión de emergencias y seguridad nacional, garantizando comunicación continua en crisis. Asimismo, la integración con tecnologías emergentes como 5G impulsaría sectores estratégicos como el transporte y la automatización industrial. Fortalecer la infraestructura de comunicaciones satelitales con una agencia especializada garantizaría la continuidad de programas nacionales y reduciría la dependencia de servicios externos. Esto permitiría a Colombia avanzar hacia una mayor independencia tecnológica y mejorar su competitividad en la era digital. • Navegación Los sistemas de navegación satelital GNSS (<i>Global Navigation Satellite System</i>) son fundamentales para la movilidad, la seguridad y el desarrollo de infraestructuras en el mundo. Tecnologías como el GPS, Galileo y GLONASS permiten la localización precisa de personas, vehículos y mercancías, facilitando la gestión del transporte, la logística y la planificación urbana. Sin embargo, el país depende en gran medida de sistemas extranjeros, lo que limita su capacidad para optimizar estas tecnologías según sus propias necesidades. La creación de una Agencia Espacial Colombiana permitiría articular estrategias para mejorar la adopción y desarrollo de aplicaciones de navegación satelital en sectores clave como el transporte, la agricultura de precisión y la seguridad nacional. Además, fortalecería la investigación en posicionamiento y georreferenciación, facilitando el monitoreo de infraestructura vial, el control fronterizo y la gestión del territorio. Con una estructura institucional adecuada, Colombia podría aprovechar mejor los datos de navegación satelital para optimizar la movilidad, reducir costos logísticos y mejorar la eficiencia en múltiples sectores productivos. Consolidar capacidades nacionales en este ámbito impulsaría la soberanía tecnológica y fortalecería la competitividad del país en el escenario global. La educación en el sector espacial no solo es una inversión en el futuro del país, sino una herramienta clave para la transformación productiva, el avance científico y la consolidación de Colombia como un actor relevante en la economía del conocimiento. IX. ORGANIZACIÓN Y PROYECCIÓN DE AESCOL La Agencia Espacial de la República de Colombia tendrá su sede en Bogotá, D.C., y contará con una Junta Directiva como máximo órgano de decisión. Esta junta estará integrada por representantes del Gobierno Nacional, el sector defensa y la planeación estratégica del país, garantizando una coordinación interinstitucional efectiva. Su estructura permitirá que expertos en temas espaciales contribuyan con asesoría técnica en la toma de decisiones. El Director General de la Agencia, de libre nombramiento y remoción, será el responsable de ejecutar las directrices de la Junta Directiva y de representar a la institución ante organismos nacionales e internacionales. Su liderazgo será clave para la implementación de proyectos estratégicos y el fortalecimiento de capacidades nacionales en materia espacial. La (AESCOL) operará en coordinación con los ministerios y entidades estatales responsables del desarrollo tecnológico, la seguridad, la industria y la innovación, asegurando el cumplimiento de la política espacial nacional. Su Junta Directiva supervisará la alineación estratégica de sus acciones con las prioridades del país. Como órgano rector y ejecutor del sector espacial, AESCOL tendrá funciones orientadas a la planificación, regulación y promoción de actividades espaciales, facilitando la cooperación internacional, el desarrollo tecnológico y la participación del sector privado. Además, fomentará alianzas nacionales e internacionales, promoviendo la transferencia de tecnología y el acceso a plataformas satelitales para fortalecer la industria espacial colombiana. X. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL Y BENEFICIOS ESTRATÉGICOS En cumplimiento del artículo 7 de la Ley 819 de 2003, se presenta un análisis detallado de impacto fiscal para la creación de la Agencia Espacial de la República de Colombia (AESCOL), adscrita a la Presidencia de la República. A continuación, se explica cada componente financiero, la sostenibilidad en el tiempo y las bondades estratégicas de contar con una agencia espacial estatal. Planta inicial (vigencia fiscal 2026) La agencia estará adscrita a la Presidencia de la República como entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera.



La agencia estará compuesta por la junta directiva, dirección, subdirección general, quienes liderarán y coordinarán con las subdirecciones las cuales se consideran dependencias misionales y de apoyo claves.

- Científica y Desarrollo tecnológico e intelectual.
- Aplicaciones satelitales espaciales.
- Ingeniería infraestructura y soporte.
- Subdirección Administrativo.
- Cooperación y Comercialización

Cada dependencia inicia con un Subdirector y un profesional sénior para formar los equipos técnicos. Los cargos asistenciales aseguran funcionamiento administrativo y atención al ciudadano.



8	\$ 31,982,020.00	\$ 17,284,531.00	\$ 5,912,927.00	\$ 3,263,351.00
9		\$ 18,888,793.00	\$ 6,537,356.00	\$ 3,447,749.00
10		\$ 21,352,543.00	\$ 7,413,445.00	\$ 3,673,103.00
11			\$ 8,024,309.00	\$ 4,073,262.00
12			\$ 8,594,770.00	\$ 4,478,171.00
13			\$ 9,244,691.00	
14			\$ 9,855,556.00	
15			\$ 11,208,416.00	
16			\$ 12,176,137.00	
17			\$ 13,169,922.00	
18			\$ 14,413,246.00	
19			\$ 15,924,140.00	

Con base a lo anterior se determinan las siguientes necesidades:

Grado	Nivel	Cargo	Salario mensual	Empleos	Costo anual básico
5	DIRECTIVO	Director General	\$ 24,540,396	1	\$ 294,484,752
3		Subdirector General	\$ 21,352,543	1	\$ 256,230,516
6	ASESOR	Control Interno Subdirectores	\$ 14,492,939	5	\$ 869,576,340
4	ASESOR	Profesional sénior	\$ 11,102,372	6	\$ 799,370,784
8	PROFESIONAL	Profesional	\$ 5,912,927	5	\$ 354,775,620
11	TÉCNICO	Técnico	\$ 4,073,262	6	\$ 293,274,864
4	TÉCNICO	Asistencial	\$ 2,668,263	4	\$ 127,980,624
TOTALES			\$ 84,140,702	28	\$ 2,995,693,500

Los costos incluyen sueldos más prestaciones (30 %). El costo total de personal para 2026 asciende a \$ 3.894.401.550 Millones COP, mientras que los gastos operativos (arrendamiento, TIC, servicios) \$ 1.100.000.000 Millones COP, para un total de \$ 4.994.401.550,00 Millones COP totalmente cubiertos por el PGN.

Proyección financiera 2026-2035

La siguiente tabla resume la evolución proyectada de la planta de personal y los costos asociados. Las columnas se explican así:

- **Planta Personal:** número total de funcionarios.
- **Nómina:** costo anual de nómina + prestaciones (millones COP).
- **Operación:** gastos de funcionamiento distintos a personal.
- **Total PGN:** suma de personal y operación, que da como resultado los recursos requeridos del Presupuesto General de la Nación.

La siguiente tabla despliega la composición de la planta mínima requerida para que la Agencia inicie sus funciones. Esta configuración garantiza un equilibrio entre liderazgo estratégico (director general), capacidad misional (directores y profesionales sénior) y soporte operativo (técnicos y asistenciales).

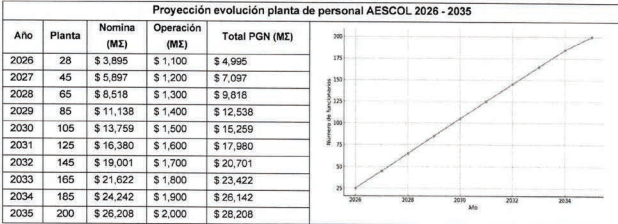
Nivel	Cargo	Número de empleos
Directivo	Director	1
	Subdirección General	1
Asesor	Control interno	1
	Subdirectores de dependencia	5
	Profesional sénior	5
Profesional	Profesionales subdirecciones	5
Técnico	Técnicos subdirecciones y Control interno	6
Técnico	Asistente dirección y subdirecciones	4
Total		28

Escala salarial y costos 2026

Se utilizó la escala salarial del documento "Decretos Salariales 611 de 2025" Departamento Administrativo de la Función Pública por el cual se fijan las remuneraciones de los empleos que sean desempeñados por empleados públicos de la Rama Ejecutiva, Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible, y se dictan otras disposiciones. Así como el ajuste por el incremento oficial del 7 % para 2025. La tabla muestra el salario básico mensual en millones de pesos (M COP), el número de empleados por categoría y el costo anual básico.

"Artículo 40. Asignaciones básicas. A partir del 1 de enero de 2025, fíjese las siguientes escalas de asignaciones básicas mensuales para los empleos públicos de las Agencias Estatales de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional:

GRADO	DIRECTIVO	ASESOR	PROFESIONAL	TÉCNICO
1	\$ 17,284,531.00	\$ 8,828,884.00	\$ 2,915,041.00	\$ 1,842,350.00
2	\$ 18,888,789.00	\$ 9,661,962.00	\$ 3,245,930.00	\$ 2,185,702.00
3	\$ 21,352,543.00	\$ 10,382,171.00	\$ 3,618,351.00	\$ 2,386,100.00
4	\$ 22,431,974.00	\$ 11,102,372.00	\$ 4,007,598.00	\$ 2,666,263.00
5	\$ 24,540,396.00	\$ 12,784,946.00	\$ 4,469,935.00	\$ 2,862,071.00
6	\$ 27,765,188.00	\$ 14,492,939.00	\$ 4,856,651.00	\$ 2,950,995.00
7	\$ 28,757,232.00	\$ 16,156,737.00	\$ 5,202,951.00	\$ 3,075,194.00



Beneficios de crear la Agencia Espacial

- **Soberanía y seguridad nacional:** disponer de capacidad interna para generar imágenes satelitales y datos estratégicos (desastres, fronteras, agricultura) sin depender de proveedores externos.
- **Impulso a la ciencia y la innovación:** promueve investigación en materiales avanzados, inteligencia artificial aplicada a teledetección y sistemas de lanzamiento.
- **Transferencia tecnológica a la industria local:** oportunidades para pymes en electrónica, software, metalmecánica y servicios ingenieriles.
- **Cooperación internacional:** la Agencia actuará como contraparte única ante APSCO, ESA, NASA, JAXA y agencias latinoamericanas, atraerá proyectos de cooperación y capital semilla.
- **Educación en matemáticas, física y ciencias básicas:** inspira vocaciones científicas y fortalece programas técnicos, tecnólogos y de pregrado en diferentes áreas del conocimiento, incluyendo la ingeniería aeroespacial.

XI. CONFLICTO DE INTERESES – ARTÍCULO 291 DE LA LEY 5 DE 1992

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", el Ministerio de Defensa Nacional estima que de la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no se deriva un conflicto de interés particular, actual y directo de las y los autores, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 286 de la Ley citada, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019:

- Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.*
- a) *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*

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

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

Lo anterior se soporta, además, en lo señalado por el Consejo de Estado, Sala Especial de Decisión Seis, en sentencia del Magistrado Ponente Carlos Enrique Moreno Rubio, con radicado 2019-02830-00:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, es decir, que per se le alogado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna."

No obstante, se señala que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente Proyecto de Ley, conforme a las normas citadas previamente no exime a los y las congresistas de su deber de identificar causales adicionales.

XII. CONCLUSIÓN

El desarrollo del sector espacial representa una oportunidad estratégica para Colombia, no solo en términos de innovación y crecimiento económico, sino también como un factor clave para la seguridad, la competitividad y la sostenibilidad del país en el largo plazo. La creciente importancia de la economía espacial mundial, el avance de la observación de la Tierra, el impacto de las comunicaciones satelitales, la evolución de la navegación satelital y la necesidad de un modelo de gobernanza estructurado evidencian la urgencia de consolidar una política espacial nacional robusta y efectiva.

La actual Comisión Colombiana del Espacio (CCE) ha demostrado ser un paso inicial para la coordinación interinstitucional, pero sus limitaciones estructurales, la falta de atribuciones vinculantes y la ausencia de una hoja de ruta clara han impedido que el sector espacial colombiano alcance su verdadero potencial. En comparación con otros países de la región, como Brasil y Argentina, que han consolidado agencias espaciales con capacidad operativa y regulatoria, Colombia aún carece de una entidad que garantice la continuidad y el crecimiento de sus capacidades espaciales.

La creación de la Agencia Espacial de la República de Colombia (AESCOL) responde a esta necesidad estructural. Como una entidad descentralizada, con autonomía administrativa y financiera, AESCOL será el eje central de la política espacial del país, encargada de diseñar estrategias para el desarrollo productivo, la ciencia, la tecnología

y la innovación en el sector. Su labor permitirá articular esfuerzos con el sector privado, la academia y organismos internacionales, promoviendo una cooperación eficaz que fortalezca la soberanía tecnológica del país.

Además, la agencia garantizará la adecuada regulación y supervisión del sector espacial, asegurando el cumplimiento de los compromisos internacionales adquiridos por Colombia en el marco de tratados como el Tratado sobre el Uso Pacífico del Espacio Ultraterrestre. A través de un modelo de financiamiento diversificado, que incluye recursos del Presupuesto General de la Nación y cooperación internacional, AESCOL podrá liderar iniciativas de alto impacto para el país.

El espacio no es solo un escenario de exploración, sino una herramienta fundamental para el desarrollo sostenible, la seguridad y la autonomía tecnológica. La creación de AESCOL garantizará que Colombia deje de ser un usuario pasivo de tecnologías espaciales y se convierta en un actor activo en la construcción de capacidades estratégicas que permitan mejorar la gestión del territorio, la comunicación, la defensa y la innovación en sectores productivos clave.

Con este proyecto de ley, se da un paso definitivo hacia la consolidación del sector espacial colombiano, asegurando que el país cuente con una entidad que estructure y ejecute políticas alineadas con las mejores prácticas internacionales. La implementación de esta agencia permitirá a Colombia insertarse en la nueva era espacial global, aprovechando sus beneficios y asegurando un desarrollo sostenible e incluyente para futuras generaciones.

El Ministro.

Pedro Arnulfo Sánchez Suárez
Ministro de Defensa Nacional

Las y los congresistas

Maria del Mar Pizarro
Representante por Bogotá
Pacto Histórico


AGMETH JOSÉ ESCAF TIJERINO
Representante a la Cámara
Pacto Histórico


MARY ANNE ANDREA PERDOMO
 Representante por Santander
 Congreso de la República
maryperdomo@camara.gov.co

Gloria Inés Flórez Schneider
Senadora de la República
Pacto Histórico

ALIRIO URIBE MUÑOZ
Representante de la Cámara


INGRID JOHANA AGUIRRE
JUVINAO

PROYECTO DE LEY No. _____ DE 2025

"Por la cual se crea la Agencia Espacial de la República de Colombia y se establece su estructura"

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA

CAPÍTULO I. CREACIÓN DE LA AGENCIA ESPACIAL DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

Artículo 1. Creación y naturaleza. Créase la Agencia Nacional denominada Agencia Espacial de la República de Colombia (AESCOL), entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera; adscrita al Sector de la Presidencia de la República.

Artículo 2. Objeto. La Agencia Espacial de la República de Colombia (AESCOL), tendrá como objeto establecer la gobernanza nacional en el sector espacial, a través de la coordinación y ejecución de una política pública en materia espacial, promoviendo el desarrollo pacífico, equitativo y sostenible del espacio ultraterrestre, en concordancia con los fines del Estado, los compromisos internacionales, así como los planes, políticas y programas del Gobierno Nacional. La Agencia orientará sus funciones a fortalecer las capacidades nacionales en ciencia, tecnología e innovación en el ámbito espacial, mediante la planificación, desarrollo, gestión y seguimiento de programas, proyectos e iniciativas de carácter científico, tecnológico, educativo y estratégico. Todo lo anterior, con el fin de contribuir al desarrollo económico, social y ambiental del país, así como a la soberanía, seguridad y defensa nacional.

La Agencia Espacial de la República de Colombia (AESCOL), articulará sus acciones con las entidades públicas, privadas, académicas y del sector defensa, fomentando la cooperación internacional, la formación de talento humano especializado y el uso del espacio ultraterrestre con fines pacíficos.

Artículo 3. Domicilio. La Agencia Espacial de la República de Colombia (AESCOL), tendrá como sede principal la ciudad de Bogotá, D. C.

Artículo 4. Patrimonio. El patrimonio de la Agencia Espacial de la República de Colombia (AESCOL), estará constituido por:

1. Los recursos que le sean asignados en el Presupuesto General de la Nación.
2. Los recursos provenientes de crédito interno y externo, previa incorporación en el Presupuesto General de la Nación.
3. Los recursos provenientes de la cooperación nacional e internacional, previa incorporación en el Presupuesto General de la Nación.

CAPÍTULO III. DISPOSICIONES FINALES

Artículo 10. Reglamentación. El Gobierno Nacional tendrá un plazo no mayor a un (1) año para expedir los Actos Administrativos requeridos para la reglamentación de la presente ley, para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Espacial de la República de Colombia (AESCOL).

Artículo 11. Entrega de archivos. Los archivos de los cuales sea el titular la Comisión Colombiana del Espacio, a la entrada en vigor de la presente Ley y que tengan relación con las competencias de la Agencia Espacial de la República de Colombia (AESCOL), deberán ser transferidos a esta una vez entre en funcionamiento, en los términos señalados por la Ley y acorde con las indicaciones que sobre el particular fije el Director General de la Agencia.

Artículo 12. Referencias normativas. Todas las referencias que hagan las disposiciones legales y reglamentarias vigentes a la Comisión Colombiana del Espacio, relacionadas con las funciones de la Agencia Espacial de la República de Colombia, se entenderán referidas a la Agencia.

Artículo 13. Vigencia. La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

El Ministro

Pedro Arnulfo Sánchez Suárez
Ministro de Defensa Nacional

Las y los congresistas

María del Mar Pizarro
Representante por Bogotá
Pacto Histórico


AGMETH JOSÉ ESCAF TIJERINO
Representante a la Cámara
Pacto Histórico

MARY ANNE ANDREA PERDOMO
Representante por Santander
Congreso de la República
mary.perdomo@camara.gov.co

Gloria Inés Flórez Schneider
Senadora de la República
Pacto Histórico

ALIRIO RUBEN MUÑOZ
Representante a la Cámara


INGRID JOHANA AGUIRRE
JUVINAO
Representante a la Cámara
Magdalena


ERMES EVELIO PETE VIVAS
Representante a la Cámara por el
Cauca
Pacto Histórico- MAIS


PEDRO JOSÉ SUÁREZ VACCA
Representante a la Cámara
Pacto Histórico - Boyacá

Fuerza Ciudadana

**DAVID ALEJANDRO TORO
RAMÍREZ**
Representante a la Cámara por
Antioquia Pacto Histórico


Martha Isabel Peralta Epieyú
Senadora de la República
Pacto Histórico - MAIS

ROBERT DAZA GUEVARA
Senador de la República
Pacto Histórico - PDA


SANDRA YANETH JAIMES CRUZ
Senadora de la República
PDA- Pacto Histórico

Jael Quiroga
JAEI QUIROGA CARRILLO
Senadora de la República
Pacto Histórico- UP

Senadora de la República
Pacto Histórico - UP

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 14 de Agosto del año 2025
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo
No. 179 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
Ministro de Defensa, Dr. Pedro Sánchez Savat,
Con el acompañamiento de la H. S. Gloria Flores,
Abogada General y Jefa de Asesoría

SECRETARIO GENERAL

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN
LEYES

Bogotá D.C., 19 de Agosto de 2025

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.179/25 Senado "POR LA CUAL SE CREA LA AGENCIA ESPECIAL DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y SE ESTABLECE SU ESTRUCTURA", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Ministro de Defensa Nacional, DR. PEDRO ARNULFO SÁNCHEZ SUÁREZ, con el acompañamiento de los Honorables Senadores GLORIA INÉS FLOREZ SCHNEIDER, MARTHA PERALTA EPIEYU, ROBERT DAZA GUEVARA, SANDRA YANETH JAIMES CRUZ, JAHIEL QUIROGA CARRILLO; y los Honorables Representantes MARÍA DEL MAR PIZARRO, AGMETH ESCAF TIJERINO, OLGA LUCÍA VELÁSQUEZ, MARY ANNE ANDREA PERDOMO, ALIRIO URIBE MUÑOZ, JOHANA AGUIRRE JUVINAO, ERMES PETE VIVAS, PEDRO JOSÉ SUÁREZ VACCA, DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ, DAVID RACERO MAYORCA. La materia de qué trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión PRIMERA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – AGOSTO 19 DE 2025

De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **PRIMERA** Constitucional y enviase copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

PROYECTO DE LEY NÚMERO 180 DE 2025 SENADO

Por medio del cual se expide el Código de Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de la Armada Nacional - PEIMAR y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY N° 180 DE 2025 Por medio del cual se expide el Código de Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de la Armada Nacional - PEIMAR y se dictan otras disposiciones EXPOSICIÓN DE MOTIVOS I. OBJETO El presente Proyecto de Ley tiene como propósito regular el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima (en adelante PEIMAR) adelantado por la Armada Nacional de Colombia, con la finalidad de mantener en el área marítima las unidades de superficie por el tiempo programado desde su inicio en el cumplimiento de las órdenes de operaciones, aun cuando en el desarrollo de éstas se adelanten capturas por posibles conductas delictivas identificadas por la Armada Nacional en aguas jurisdiccionales o internacionales. Para ello, se dispondrán medios telemáticos y tecnológicos que garanticen la puesta a disposición desde el mar el capturado ante las autoridades competentes, así como los elementos materiales probatorios, y se desarrollen las audiencias concentradas virtuales, garantizando todos los derechos fundamentales de los capturados, quienes permanecerán en las unidades de superficie durante el tiempo programado de la operación sin desproteger el área. Para estos efectos, por medio de este Proyecto de Ley se otorgan funciones de Policía Judicial especiales y restringidas a personal del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional de Colombia para ejercer actividades de primer responsable para la plena identificación e individualización de las personas aprehendidas, y el manejo adecuado de actos urgentes aplicables a los delitos que se comentan en aguas jurisdiccionales e internacionales. II. CONTENIDO DEL PROYECTO El presente Proyecto de Ley tiene tres títulos y once artículos, así: <table><tr><th>TÍTULOS</th><th>ARTÍCULOS</th></tr><tr><td>Título I. Objeto, ámbito de aplicación y prevalencia normativa. consta de tres artículos</td><td>Artículo 1. Objeto. Define el objeto de la ley para regular el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de la Armada Nacional – PEIMAR en cumplimiento de la misión constitucional encomendada a la Armada Nacional, conforme al artículo 217 constitucional. Artículo 2. Ámbito de aplicación. Define que lo establecido en la norma propuesta se implementará en aguas jurisdiccionales e internacionales en las que la Armada Nacional de Colombia adelante operaciones navales para prevenir la comisión de delitos en estas áreas marítimas. Artículo 3. Prevalencia normativa. Establece que los mandatos contenidos en la Ley propuesta tendrán fuerza vinculante y preferente. Así, se constituyen en normas rectoras esenciales y de orientación del PEIMAR.</td></tr></table>	TÍTULOS	ARTÍCULOS	Título I. Objeto, ámbito de aplicación y prevalencia normativa. consta de tres artículos	Artículo 1. Objeto. Define el objeto de la ley para regular el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de la Armada Nacional – PEIMAR en cumplimiento de la misión constitucional encomendada a la Armada Nacional, conforme al artículo 217 constitucional. Artículo 2. Ámbito de aplicación. Define que lo establecido en la norma propuesta se implementará en aguas jurisdiccionales e internacionales en las que la Armada Nacional de Colombia adelante operaciones navales para prevenir la comisión de delitos en estas áreas marítimas. Artículo 3. Prevalencia normativa. Establece que los mandatos contenidos en la Ley propuesta tendrán fuerza vinculante y preferente. Así, se constituyen en normas rectoras esenciales y de orientación del PEIMAR.	<table><tr><th>TÍTULOS</th><th>ARTÍCULOS</th></tr><tr><td>Título II. Procedimiento Especial de Interdicción Marítima realizado por la Armada Nacional, consta de dos capítulos y cinco artículos:</td><td>Capítulo I. PEIMAR y Funciones de policía judicial especiales y restringidas del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional Artículo 4. Procedimiento Especial de Interdicción Marítima realizado por la Armada Nacional – PEIMAR, que define el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de competencia de la Armada Nacional y las condiciones para su aplicación. Artículo 5. Funciones de Policía Judicial especiales y restringidas asignadas a un personal del Cuerpo de Guardacostas. Para la adecuada implementación del PEIMAR, se asignan funciones de policía judicial especiales y restringidas al personal del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional de Colombia Artículo 6. Articulación interinstitucional en el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima. Se incluyen disposiciones de articulación con la Fiscalía General de la Nación y la Rama Judicial para capacitar al personal de Guardacostas y adelantar las actuaciones procesales en el marco del Código Penal cuando se adelanten capturas en operaciones navales de interdicción marítima. CAPÍTULO II. FASES DEL PEIMAR Artículo 7. Señal de parar máquinas, primera fase del PEIMAR que establece la definición de la señal para verificar si se debe adelantar el procedimiento de interdicción. Artículo 8. De la visita e inspecciones a la nave o artefacto naval, segunda fase del PEIMAR que corresponde al abordaje e inspección de la nave o artefacto naval. Artículo 9. Sosténimiento de las Operaciones Navales, tercera fase que establece el mantenimiento de la operación naval en un radio superior a las 24 millas náuticas cuando se implemente el PEIMAR, se incaute material ilícito y se capture transitoriamente a personas por la posible comisión de delitos en aguas jurisdiccionales, como aguas internacionales. Título III. Disposiciones finales, consta de dos artículos Artículo 10. Tránsito al procedimiento PEIMAR, que establece el término de seis meses para que la Armada Nacional cuente con las capacidades necesarias para adelantar el PEIMAR. Artículo 11. Vigencia y derogatorias.</td></tr></table> III. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL Y LEGAL DEL PROYECTO DE LEY 1. Jurisprudencia sobre el Procedimiento Especial de Interdicción marítima – PEIMAR El eje central de la iniciativa legislativa es la necesidad de mantener las Unidades de Superficie en el cumplimiento de las órdenes de operaciones, garantizando el debido proceso del capturado o capturados en flagrancia en el mar, desarrollando audiencias concentradas virtuales, y respetando todos los derechos fundamentales de los capturados y se continúe la operación sin desproteger el área. iii) El cumplimiento de la integridad de formas y garantías que reglan el procedimiento de interdicción marítima; iv) La diligente y pronta comunicación y coordinación con las autoridades competentes, en particular la Fiscalía General de la Nación para que provea lo necesario para recibir con prontitud en puerto la nave, las sustancias transportadas sobre las que se sospecha de modo razonable su ilicitud y naturalmente las personas a bordo capturadas. A su vez, se determina que La Fiscalía General de la Nación deberá arreglar todo lo necesario para que una vez llegados a puerto, de inmediato verifique con su cuerpo técnico la ilicitud de las sustancias y examine si dicha captura fue o no legal, cumpliendo o no rigurosamente con el procedimiento de interdicción marítima, o se vulneraron o no derechos fundamentales de los involucrados, es decir, "si se presentaron o no, en el caso concreto, las condiciones legales de la flagrancia [...] así como los requisitos exigidos por la jurisprudencia constitucional". En caso de no verificarse la legalidad de la captura, la o las personas afectadas deben ser liberadas "imponiéndosele bajo palabra un compromiso de comparecencia cuando sea necesario". En el caso de estimarse legal la captura por la situación de flagrancia, la Fiscalía deberá remitir con las formalidades correspondientes ante el juez de control de garantías a los capturados para que decreta si se dan las condiciones del artículo 308 del Código de Procedimiento Penal. Todas las anteriores actividades deberán asegurar que la garantía del artículo 28 constitucional se preserve y, en todo caso, transcurra el menor tiempo posible desde el momento de la captura en flagrancia producto de la interdicción marítima y el control efectivo de la restricción de la libertad de los implicados por el juez competente, de modo que no supere las 36 horas contadas desde el arribo a puerto colombiano, como forma de proteger la libertad personal y la garantía de reserva judicial de la primera palabra, así como los demás bienes jurídicos que protege el precepto constitucional. 2. Sosténimiento de las operaciones navales por el tiempo programado en las órdenes de operaciones y utilización de medios telemáticos y tecnológicos para la garantía del debido proceso en el procedimiento penal Como se ha dicho, el objetivo principal de este Proyecto de Ley es establecer un marco normativo que regule el PEIMAR y permita la continuidad operativa de las unidades de superficie en las áreas determinadas para una operación naval, lo cual constituye un imperativo estratégico para la afectación a la cadena de más alto valor del narcotráfico que es la exportación de sustancias ilegales, pero también corresponde al ejercicio legítimo de la soberanía en el territorio marítimo del país que representa el 40% de todo el territorio de este Estado, al prevenir y perseguir de manera eficaz los delitos cometidos en el marítimo.	TÍTULOS	ARTÍCULOS	Título II. Procedimiento Especial de Interdicción Marítima realizado por la Armada Nacional, consta de dos capítulos y cinco artículos:	Capítulo I. PEIMAR y Funciones de policía judicial especiales y restringidas del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional Artículo 4. Procedimiento Especial de Interdicción Marítima realizado por la Armada Nacional – PEIMAR, que define el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de competencia de la Armada Nacional y las condiciones para su aplicación. Artículo 5. Funciones de Policía Judicial especiales y restringidas asignadas a un personal del Cuerpo de Guardacostas. Para la adecuada implementación del PEIMAR, se asignan funciones de policía judicial especiales y restringidas al personal del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional de Colombia Artículo 6. Articulación interinstitucional en el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima. Se incluyen disposiciones de articulación con la Fiscalía General de la Nación y la Rama Judicial para capacitar al personal de Guardacostas y adelantar las actuaciones procesales en el marco del Código Penal cuando se adelanten capturas en operaciones navales de interdicción marítima. CAPÍTULO II. FASES DEL PEIMAR Artículo 7. Señal de parar máquinas, primera fase del PEIMAR que establece la definición de la señal para verificar si se debe adelantar el procedimiento de interdicción. Artículo 8. De la visita e inspecciones a la nave o artefacto naval, segunda fase del PEIMAR que corresponde al abordaje e inspección de la nave o artefacto naval. Artículo 9. Sosténimiento de las Operaciones Navales, tercera fase que establece el mantenimiento de la operación naval en un radio superior a las 24 millas náuticas cuando se implemente el PEIMAR, se incaute material ilícito y se capture transitoriamente a personas por la posible comisión de delitos en aguas jurisdiccionales, como aguas internacionales. Título III. Disposiciones finales, consta de dos artículos Artículo 10. Tránsito al procedimiento PEIMAR, que establece el término de seis meses para que la Armada Nacional cuente con las capacidades necesarias para adelantar el PEIMAR. Artículo 11. Vigencia y derogatorias.
TÍTULOS	ARTÍCULOS								
Título I. Objeto, ámbito de aplicación y prevalencia normativa. consta de tres artículos	Artículo 1. Objeto. Define el objeto de la ley para regular el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de la Armada Nacional – PEIMAR en cumplimiento de la misión constitucional encomendada a la Armada Nacional, conforme al artículo 217 constitucional. Artículo 2. Ámbito de aplicación. Define que lo establecido en la norma propuesta se implementará en aguas jurisdiccionales e internacionales en las que la Armada Nacional de Colombia adelante operaciones navales para prevenir la comisión de delitos en estas áreas marítimas. Artículo 3. Prevalencia normativa. Establece que los mandatos contenidos en la Ley propuesta tendrán fuerza vinculante y preferente. Así, se constituyen en normas rectoras esenciales y de orientación del PEIMAR.								
TÍTULOS	ARTÍCULOS								
Título II. Procedimiento Especial de Interdicción Marítima realizado por la Armada Nacional, consta de dos capítulos y cinco artículos:	Capítulo I. PEIMAR y Funciones de policía judicial especiales y restringidas del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional Artículo 4. Procedimiento Especial de Interdicción Marítima realizado por la Armada Nacional – PEIMAR, que define el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de competencia de la Armada Nacional y las condiciones para su aplicación. Artículo 5. Funciones de Policía Judicial especiales y restringidas asignadas a un personal del Cuerpo de Guardacostas. Para la adecuada implementación del PEIMAR, se asignan funciones de policía judicial especiales y restringidas al personal del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional de Colombia Artículo 6. Articulación interinstitucional en el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima. Se incluyen disposiciones de articulación con la Fiscalía General de la Nación y la Rama Judicial para capacitar al personal de Guardacostas y adelantar las actuaciones procesales en el marco del Código Penal cuando se adelanten capturas en operaciones navales de interdicción marítima. CAPÍTULO II. FASES DEL PEIMAR Artículo 7. Señal de parar máquinas, primera fase del PEIMAR que establece la definición de la señal para verificar si se debe adelantar el procedimiento de interdicción. Artículo 8. De la visita e inspecciones a la nave o artefacto naval, segunda fase del PEIMAR que corresponde al abordaje e inspección de la nave o artefacto naval. Artículo 9. Sosténimiento de las Operaciones Navales, tercera fase que establece el mantenimiento de la operación naval en un radio superior a las 24 millas náuticas cuando se implemente el PEIMAR, se incaute material ilícito y se capture transitoriamente a personas por la posible comisión de delitos en aguas jurisdiccionales, como aguas internacionales. Título III. Disposiciones finales, consta de dos artículos Artículo 10. Tránsito al procedimiento PEIMAR, que establece el término de seis meses para que la Armada Nacional cuente con las capacidades necesarias para adelantar el PEIMAR. Artículo 11. Vigencia y derogatorias.								
La Corte Constitucional en sentencia C-239 de 2012, fijó las bases del debido proceso en el Procedimiento de Interdicción Marítima, definió los bienes jurídicos a proteger como el derecho a la libertad personal, el derecho al habeas corpus y las garantías que fijan condiciones para limitar este derecho, así como los elementos sustanciales que debe reunir la orden de captura y la detención preventiva en el Procedimiento de Interdicción Marítima. En dicha sentencia, la Corte Constitucional definió por primera vez la interdicción marítima, y fijó las condiciones y motivos de sospecha para su aplicación en los siguientes términos de razonabilidad, de acuerdo con lo establecido en el artículo 298 del Código de Procedimiento Penal, adicionado por la Ley 1453 de 2011, a través del párrafo 2 del artículo 56: (i) Se determina la condición fáctica de que los motivos de sospecha para aplicar la interdicción marítima deben ser razonables (ii) Se dispone el mandato de que la conducción a puerto de la nave objeto de interdicción y de las personas que se encuentran a bordo de ella, debe ser inmediata (iii) La conducción a puerto se hace con el objeto de que "se verifique el carácter ilícito de las sustancias transportadas" (iv) En los casos en que la interdicción marítima efectuada sobre una barca o nave que transporta sustancias que se sospecha razonadamente contienen estupefacientes o sustancias psicotrópicas, el término de 36 horas que se prevé para poner a la persona a disposición del juez de control de garantías, "se contará a partir del momento en el cual se verifique que las sustancias transportadas son ilícitas en el puerto". (v) El conteo específico del término para llevar ante el juez a las personas capturadas se aplicará siempre y cuando se reúnan dos condiciones: 1) Que se cumpla el procedimiento de interdicción marítima y 29 que "se hayan respetado los derechos fundamentales de los involucrados. De acuerdo con la anterior, el Alto Tribunal Constitucional, se manifestó frente al derecho a la libertad personal reiterando la jurisprudencia derivada del artículo 28 superior sobre este derecho fundamental, las siguientes reglas constitucionales de acuerdo con ese precepto "nadie puede ser molestado en su persona o familia, ni reducido a prisión o arresto, ni detenido, ni su domicilio registrado", sino: • En virtud de mandamiento escrito de autoridad judicial competente, • Con las formalidades legales y • Por motivo previamente definido en la ley Así, se concluye que, para el cumplimiento de estos preceptos, en lo que refiere a las capturas efectuadas en naves sujetas a una operación de interdicción marítima, la Armada Nacional deberá procurar: i) El inmediato desvío de la nave objeto de interdicción marítima, dentro de las condiciones que razonablemente lo permitan para la mayor seguridad de los capturados y de la operación naval; ii) La estricta protección de los derechos fundamentales de las personas capturadas en flagrancia;									

Por ello, la necesidad de mantener dichas unidades en el área asignada durante el tiempo previsto en las órdenes de operaciones responde a criterios de eficiencia táctica, seguridad nacional y cobertura territorial, especialmente en escenarios de alta movilidad del delito transnacional, además del narcotráfico, el contrabando, la pesca ilegal, el tráfico ilegal de personas y todas las conductas derivadas de este; el tráfico de flora, fauna, armas, hidrocarburos, así como el lavado de activos y la contaminación de las aguas marítimas, perseguidos en cumplimiento de la misión constitucional de la Armada Nacional. No obstante, esta misión debe armonizarse con las garantías de derechos propias del Estado Social, por lo cual, se pretende que en los eventos en que existan motivos razonables de la utilización de naves o artefactos navales para actividades ilícitas en el mar, se hace indispensable que el procedimiento penal pueda iniciarse directamente en las unidades de superficie, mediante el uso de medios telemáticos que permitan la puesta a disposición ante las autoridades competentes, sin que ello implique la interrupción de la operación naval en curso. La situación jurídica de estas personas será definida por un juez de garantías destinado para esta labor, a quien se contactará de manera inmediata, para dar cumplimiento al término de 36 horas para la legalización de la captura en audiencias concentradas. Asimismo, se justifica la permanencia temporal de las personas capturadas a bordo de las unidades de superficie hasta el término de la operación, siempre que se garantice el respeto al debido proceso, la protección de los derechos fundamentales y la coordinación funcional con la Fiscalía General de la Nación. Esta medida busca evitar que el regreso inmediato a puerto comprometa la eficacia de la operación, la seguridad del área marítima, la tripulación o la integridad de la misión encomendada. Como se indicó previamente, la Corte Constitucional ya se ha pronunciado sobre la captura en altamar durante operaciones de interdicción marítima, advirtiendo que el término de las 36 horas para poner a disposición del juez de control de garantías a la persona capturada debe acatarse al término de la distancia una vez la unidad arriba a puerto. Por lo tanto, con esta modificación legal, se pretende que dicho término se cumpla a cabalidad en la unidad de superficie y con todas las garantías procesales. Frente al uso de medios telemáticos, la realización de las audiencias concentradas debe garantizar el respeto al debido proceso y los derechos fundamentales, así como la participación efectiva del capturado, quien deberá contar con acceso a su defensa, justificando la virtualidad como mecanismo excepcional y necesario por condiciones operativas establecidas en el medio marítimo. En este procedimiento, la Armada Nacional de Colombia, a través del Cuerpo de Guardacostas podrá adelantar las actuaciones pertinentes para asegurar el material probatorio y el mantenimiento de las personas capturadas en las unidades de superficie, ejerciendo funciones de policía judicial especiales y restringidas a la plena identificación e individualización de las personas aprehendidas, y el <u>manejo adecuado de actos urgentes</u> aplicables a los delitos que se comentan en aguas jurisdiccionales e internacionales, como se explicará en el siguiente apartado.	En consecuencia, el PEIMARC establece un marco normativo que permite conjugar la necesidad operativa de sostenimiento de las unidades navales con las exigencias constitucionales del procedimiento penal, asegurando que las actuaciones judiciales se desarrollen de manera oportuna, legal y proporcional en contextos marítimos complejos. 3. Asignación de funciones de Policía Judicial especiales y restringidas al Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional En el marco del Procedimiento Especial de Interdicción Marítima – PEIMAR, se reconoce la necesidad de fortalecer las facultades operativas del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional de Colombia para garantizar la eficacia de las acciones de control en aguas jurisdiccionales e internacionales; En este sentido, se parte del principio de que las embarcaciones y artefactos navales identificados en aguas internacionales o jurisdiccionales constituyen espacios de interés público para el Estado colombiano, en tanto pueden ser utilizados como medios para la comisión de delitos transnacionales, como el narcotráfico, el tráfico de armas o la trata de personas, en armonía con lo dispuesto en Las Normas de Marina Mercante (NMM). Por lo anterior, se establece que el Cuerpo de Guardacostas podrá realizar inspecciones exhaustivas a bordo de dichas embarcaciones, con el fin de verificar la legalidad de su operación, la identidad de sus tripulantes y la posible existencia de elementos materiales probatorios relacionados con conductas delictivas. Esta facultad se ejerce en cumplimiento de los compromisos internacionales en materia de seguridad marítima y protección de los derechos humanos, y se encuentra limitada por los principios de necesidad, proporcionalidad y respeto al debido proceso. La presente ley, por tanto, incorpora esta prerrogativa como parte integral del PEIMAR, reconociendo que la inspección preventiva y la verificación técnica de embarcaciones en mar abierto son herramientas esenciales para la protección de la soberanía nacional y la lucha contra el crimen organizado en el ámbito marítimo. Adicionalmente, para el sostenimiento de las operaciones navales, uno de los elementos determinantes que incluye este Proyecto de Ley es el otorgamiento de funciones de policía judicial especiales y restringidas al Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional, en implementación del PEIMAR, tendiendo como principios rectores la proporcionalidad y razonabilidad, que responde de forma especial a la naturaleza de la labor que cumple en Cuerpo de Guardacostas a la luz de lo establecido en el Código de Convivencia y Seguridad Ciudadana –Ley 1801 de 2016, artículo 160, parágrafo 4, que lo define como “La Policía del mar”: <i>Parágrafo 4. En las aguas jurisdiccionales colombianas la actividad de Policía será ejercida por el cuerpo de guardacostas de la Armada Nacional; excepcionalmente podrá hacerlo la Policía Nacional, previa coordinación con la Armada Nacional. En la interfase buque-puerto ejercerán concurrentemente las diferentes autoridades de acuerdo a sus competencias.</i>
Aunado a lo anterior, la Dirección General Marítima – DIMAR es la autoridad encargada de la seguridad marítima integral por disposición del artículo 4 del Decreto 2324 de 1984, el cual establece <i>“La Dirección General Marítima y Portuaria es la Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas, en los términos que señaló este Decreto y los reglamentos que se expidan para la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país”.</i> La DIMAR confió en el Cuerpo de Guardacostas funciones ciertas, precisas y específicas para el mantenimiento del orden público y la consecuente materialización de los medios y medidas correctivas de acuerdo con las atribuciones constitucionales, legales y reglamentarias que le fueron otorgadas a aquella. En virtud de lo anterior, expidió la Resolución No. 520 de 1999, por medio de la cual se reglamentaron los procedimientos para que el Cuerpo de Guardacostas pudiera realizar actuaciones policivas. Estas funciones fueron reiteradas a nivel legal en el Código de Convivencia y Seguridad Ciudadana, tan y como se indicó previamente. Desde 1979 el cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional ha tenido como funciones, entre otras: el control de la pesca, colaborar con la Dirección de Aduanas para reprimir el contrabando, controlar y prevenir la migración o emigración clandestinas, contribuir al mantenimiento del orden interno, controlar el tráfico marítimo y colaborar en todas aquellas actividades que los organismos del Estado realicen en el mar. Posteriormente, en 1999 y con base en la Resolución 520 de 1999 emitida por la DIMAR, el Cuerpo de Guardacostas ha visto desarrollando los siguientes procedimientos: • Restringir y controlar el tránsito en las aguas territoriales. • Inmovilizar naves o artefactos navales impidiéndoles el zarpe o navegación. • Visita (subir a bordo) de la nave o artefacto naval con el propósito de verificar los documentos de la nave o artefacto y/o de la tripulación, o comprobar el desarrollo de actividades ilegales, para lo cual podrán realizar la inspección y registro de la totalidad o parte de la misma. • Perseguir a la nave que no atienda la orden de detenerse e incluso ordenarle parar máquinas y si no atiende proceder a su inmovilización. • Disponer de bienes y personas. En caso de encontrarse pruebas o indicios que impliquen la nave o artefacto, la carga o su tripulación con un delito y/o contravención, estos serán puestos a disposición de la autoridad competente, mediante acta acompañada de fotografías o filmaciones, si ello es pertinente, relación de presuntos responsables e identificación, e información que se considere necesaria para que las autoridades competentes puedan determinar las circunstancias de modo y lugar como acaecieron los hechos.	Así, si bien la Constitución Política de Colombia en su artículo 113 establece que los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, éstos colaboran armónicamente para la realización de sus fines, por lo tanto, en desarrollo del principio de colaboración armónica entre entidades del Estado se hace necesario actuar articuladamente en la lucha contra la criminalidad con todas las entidades públicas. La Armada Nacional, más allá de la función militar cumple con la actividad de policía en el mar, control y vigilancia, supervisión de la navegación, pesca y otras actividades marítimas para asegurar el cumplimiento de las normas en el mar, entre otras funciones como la protección del medio ambiente marino, y aplica medidas para prevenir la contaminación y proteger los recursos marinos. De esta manera, si bien el Cuerpo de Guardacostas hace parte de la Armada Nacional y cumple con la misión constitucional de la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional, establecida en el artículo 217 superior, en lo que refiere a su ejercicio en aguas jurisdiccionales también desarrolla la actividad de Policía en los términos establecidos legalmente. Es de recordar entonces que la Corte Constitucional ha definido que la actividad de Policía, en sus diversos aspectos, busca preservar el orden público, entendido este no solamente como un valor en sí mismo, sino como el conjunto de condiciones de seguridad, tranquilidad y salubridad que permiten la prosperidad general y el goce de los derechos humanos. Por lo tanto, en cuanto a su rol en las operaciones navales, es posible habilitar las funciones de policía judicial especiales y restringidas exclusivamente ejercidas por personal del Cuerpo de Guardacostas que hagan parte de las operaciones navales, las cuales se activarían en caso de flagrancia y se restringirían al desarrollo de los actos urgentes en la fase correspondiente del PEIMAR garantizando el debido proceso y todos los derechos fundamentales de los implicados. Finalmente, las funciones de Policía Judicial especiales y restringidas en cabeza del Cuerpo de Guardacostas encuentran su fundamento jurídico en el Decreto 908 de 1997, con el cual se promulga el «Acuerdo entre la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América para suprimir el tráfico ilícito por mar», que reconoce el ejercicio de funciones de policía judicial para el control de sustancias psicotrópicas, en armonía con la Convención de las Naciones Unidas sobre el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas; y en armonía con la Convención del Mar de 1982, aunque Colombia no es país parte de la CONVEMAR. En este contexto, y con la finalidad de contribuir con la misión constitucional que cumple la Armada Nacional en la defensa y seguridad nacional, esta Fuerza Militar requiere un Procedimiento Especial de Interdicción Marítima que consolide las operaciones navales y otorgue facultades transitorias de policía judicial al cuerpo de Guardacostas. Esto busca asegurar la validez probatoria de sus actuaciones y evitar inseguridades jurídicas durante las operaciones. El legislador debe proteger legalmente las operaciones navales para garantizar la seguridad nacional, la defensa, la soberanía, y la protección del medio ambiente y la salud. Esto permitirá combatir eficazmente delitos como el

tráfico de sustancias para narcóticos, narcotráfico, contrabando, pesca ilegal, tráfico de armas, trata de personas, tráfico de hidrocarburos, falsificación de medicamentos, lavado de activos, y contaminación del medio ambiente, entre otros. Para fortalecer la investigación de los delitos cometidos en aguas jurisdiccionales de Estado colombiano es preciso que la autoridad que ejerce la actividad de policía en el territorio marítimo, en este caso, al Cuerpo de Guardacostas le sean concedidas funciones de policía judicial especiales y restringidas al personal para que realice los actos previos a la indagación o investigación formal por la comisión de delitos en aguas jurisdiccionales e internacionales, que incluyen la plena identificación de las personas que se encuentren en flagrancia, así como el registro y verificación de las sustancias presuntamente ilegales o los materiales ilícitamente transportados en naves o artefactos navales. En cuanto al marco internacional, la Convención de Naciones Unidas para el derecho del mar de 1982 establece una nueva responsabilidad en lo referente a la protección de los derechos de los estados ribereños en sus aguas jurisdiccionales, así como la protección de buques civiles de su país, frente a situaciones que afectan la seguridad en la navegación y el deber de cooperar en la represión de conductas hoy conocidas como delitos transnacionales, como la piratería, el tráfico de estupefacientes, la trata de esclavos, entre otras. Dicha responsabilidad en Colombia fue delegada a la Armada Nacional, en particular al Cuerpo de Guardacostas. En cumplimiento de las obligaciones internacionales que surgen de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988; la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional; el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional; así como todas aquellas normas internacionales de carácter convencional y consuetudinario que sancionan delitos transnacionales, las autoridades del Estado colombiano deben perseguir, investigar y sancionar los delitos que sean cometidos en el mar en los términos del derecho internacional público. Ahora bien, es preciso aclarar que la asignación de funciones de policía judicial especiales y restringidas al personal del Cuerpo de Guardacostas a bordo de las unidades de superficie de la Armada Nacional que adelanta operaciones navales, se fundamenta en una interpretación sistemática y funcional del ordenamiento constitucional, que permite armonizar la jurisprudencia de la Corte Constitucional con las exigencias operativas del control marítimo. Si bien la Corte Constitucional ha establecido la prohibición expresa de que las Fuerzas Militares ejerzan funciones de policía judicial, puesto que su misión es la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional, conforme lo señala el artículo 217 superior y, en ningún caso, ni siquiera durante los estados de excepción, los militares pueden investigar a los civiles (sentencia C-1024 de 2002 y C-179 de 1994), dicha prohibición debe ser interpretada conforme al principio de especialidad funcional y a la naturaleza diferenciada del Cuerpo de Guardacostas, puesto que, aunque el Cuerpo de Guardacostas hace parte de la Armada Nacional, cumple funciones administrativas y policivas permanentes en aguas	jurisdiccionales, como lo reconoce el artículo 160 del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana al definirlo como la “Policía del mar”. Para la Armada Nacional de Colombia, el Cuerpo de Guardacostas es una habilidad, la cual es adquirida por el personal que es designado a este Cuerpo por auto administrativo y que, previo a adquirir dicha habilidad deben cumplir los requisitos exigidos de los cursos básicos, intermedios y avanzados de Guardacostas que, adicionalmente, han sido le extendidos a integrantes de los cuerpos de Guardacostas de países de Centro América y el Caribe. Siendo así, esta especialidad habilita al personal del Cuerpo de Guardacostas a ejercer funciones de policía judicial, no de manera general, sino circunscritas a las operaciones navales llevadas a cabo en aguas jurisdiccionales e internacionales, en los casos en que se requiere preservar la cadena de custodia, proteger los derechos fundamentales de los capturados y garantizar la legalidad de las actuaciones judiciales en altamar. La habilitación se limita a: • Actos urgentes en casos de flagrancia • Ejercicio como primer respondiente Asimismo, estas funciones se ejercerán en estricta coordinación funcional con la Fiscalía General de la Nación, conforme al artículo 251 de la Constitución, que capacitará y certificará al personal de Guardacostas que participe en las operaciones navales. Así, en el caso concreto del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional no se presenta un conflicto entre las funciones de defensa con las de apoyo a la investigación penal. Muy por el contrario, existe una complementación de las funciones desde la creación misma del cuerpo de Guardacostas mediante el Decreto 1874 del 02 de agosto de 1979 en desarrollo de lo dispuesto en la ley 10 de 1978, lo que implica que no se distorsiona su naturaleza. En consecuencia, la presente ley no vulnera la jurisprudencia constitucional, sino que propone una habilitación especial y restringida, que resulta proporcional y necesaria, y responde a las condiciones operativas del entorno marítimo y a la obligación del Estado de garantizar la legalidad y el debido proceso en todos los escenarios de actuación institucional. 4. Necesidad y razonabilidad del alcance del Procedimiento de Interdicción Marítima – PEIMAR La jurisprudencia de la Corte Constitucional ha desarrollado los principios de necesidad y proporcionalidad como criterios esenciales para evaluar la validez de las normas y actuaciones estatales. Estos principios exigen que cualquier restricción a derechos fundamentales sea justificada, idónea, necesaria y proporcionada en sentido estricto.
En cuanto al Principio de necesidad, se ha señalado que la medida restrictiva debe ser idónea para alcanzar el fin deseado, es decir, debe ser apta para lograr el objetivo propuesto; además, debe ser necesaria, lo que implica que no debe existir otra medida menos restrictiva que pueda lograr el mismo objetivo de manera igualmente eficaz. Este principio busca evitar que se impongan restricciones innecesarias a los derechos fundamentales. En cuanto al Principio de proporcionalidad, este va más allá de la necesidad y análisis de si la medida, además de ser idónea y necesaria, resulta adecuada en relación con el fin que se busca y los derechos afectados. Para identificar dicha proporcionalidad, se aplica un test que implica una valoración entre los beneficios que la medida otorga y los perjuicios que causa. Se busca ponderar derechos y establecer un equilibrio entre estos, para asegurar la protección de los intereses generales respecto a los derechos individuales. En el caso del PEIMAR, se consideran los principios y la necesidad de que el Estado Colombiano cuenten con este Procedimiento Espacial aplicable de manera exclusiva en las operaciones navales ponderando la eficacia, eficiencia y efectividad de las operaciones navales con el ejercicio y las garantías de los derechos fundamentales de personas involucradas en presuntas actividades delictivas en aguas jurisdicciones. Esta norma se considera desde el mismo origen por el vacío legal existente, puesto que el Procedimiento de Interdicción Marítima actualmente se implementa en virtud de lo establecido en el artículo 298 del Código de Procedimiento Penal y el Manual de Interdicción Marítima de 2018 basado en la Doctrina Naval de la época que, a pesar de ser un compendio de buenas prácticas de algunos procedimientos de interdicción marítima que buscan reprimir delitos de gran escala tanto nacionales como trasnacionales cometidos en el mar, la naturaleza de este Procedimiento exige contar con un cuerpo normativo propio, legislativa y jurídicamente fuerte. En consecuencia, la restricción que se propone en el PEIMAR a algún derecho, como la libertad en caso de delito de flagrancia estricta en el mar, narcotráfico, contrabando, trata de personas, falsedad marcaría, hurto de flora y fauna en el mar, transporte de alcaloides y precursores químicos, armas, pesca ilegal, tráfico de migrantes, entre otras amenazas, ha sido ponderada, buscando causar un daño menor que el beneficio que se pretende obtener. Este procedimiento operacional debe ser proporcional y razonable, atendiendo las circunstancias de cada caso y la finalidad de la norma, con fundamento estadístico del auge del crimen nacional y transnacional en áreas marítimas. Por lo tanto, se debe procurar que la afectación de derechos y libertades no sea superior al beneficio perseguido y evitar todo exceso innecesario. Asimismo, el principio de necesidad es obligatorio para el Cuerpo de Guardacostas en cumplimiento de las funciones especiales y restringidas de policía judicial en las operaciones navales. En cumplimiento de la misión constitucional, los integrantes del cuerpo podrán adoptar solo los medios y medidas rigurosamente necesarias e idóneas para la preservación y el restablecimiento del orden constitucional, cuando la aplicación de otros mecanismos de protección y prevención resulten ineficaces para alcanzar el fin propuesto.	Los principios enunciados en esta ley fueron considerados en el análisis de interpretación y aplicación de esta ley cuando se trate de operaciones navales. IV. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA REGULACIÓN DEL PROCEDIMIENTO ESPECIAL DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA DE LA ARMADA NACIONAL – PEIMAR La comisión de conductas delictivas en territorio marítimo por parte del crimen organizado interno y transnacional es creciente, hecho que pone en riesgo la seguridad y la defensa nacional, deterioran el orden público, la paz y el orden constitucional. En la actualidad, la Armada Nacional enfrenta dichas actividades ilícitas mediante el Procedimiento de interdicción marítima, con fundamento en lo previsto por el artículo 298 parágrafos 2 y 3 del Código de Procedimiento Penal. No obstante, esta es una normativa que no le confiere funciones de policía judicial al Cuerpo de Guardacostas que permitan mantener las operaciones navales a través de las Unidades de Superficie de manera sostenida en el mar. Esta situación conlleva desgaste de las capacidades de esta Fuerza al tener que interrumpir operaciones para conducir inmediatamente la nave (macroelemento material probatorio) y las personas que estén a bordo (en calidad de capturados) al puerto para que se verifique la ilicitud de las conductas y ponerlas a disposición ante las entidades competentes en el término de 36 horas. La Corte Constitucional se pronunció en materia de tráfico de estupefacientes por vía marítima a través de la sentencia C-239 de 2012, en cuanto a la captura efectuada en naves sujetas a una operación de interdicción marítima, disponiendo los deberes que le asiste a la Armada Nacional y Fiscalía General de la Nación así: <i>“La Armada Nacional deberá celosamente procurar: i) el inmediato desvío de la nave objeto de interdicción marítima, dentro de las condiciones que razonablemente lo permitan para la mayor seguridad de los capturados y de la operación naval; ii) la estricta protección de los derechos fundamentales de las personas capturadas en flagrancia; iii) el cumplimiento de la integridad de formas y garantías que reglan el procedimiento de interdicción marítima; iv) la diligente y pronta comunicación y coordinación con las autoridades competentes, en particular la Fiscalía para que provea lo necesario para recibir con prontitud en puerto la nave, las sustancias transportadas sobre las que se sospecha de modo razonable su ilicitud y naturalmente las personas a bordo capturadas. La Fiscalía por su parte, deberá arreglar todo lo necesario para que una vez llegados a puerto, de inmediato verifique con su cuerpo técnico la ilicitud de las sustancias, y conforme lo señalado por la Corte en sentencia C-591 de 2005 con relación al art. 302 del C.P.P., examine si dicha captura fue o no legal, es decir, “si se presentaron o no, en el caso concreto, las condiciones legales de la flagrancia (...) así como los requisitos exigidos por la jurisprudencia constitucional”.</i> <i>En concreto, para que verifique, conforme a lo previsto en el parágrafo 2º del art. 56 de la ley 1453 de 2011, que las sustancias analizadas fueren ilícitas o no, se cumplió o no rigurosamente con el procedimiento de interdicción marítima, o se vulneraron o no derechos fundamentales de los involucrados. Pues en caso negativo, como entonces se dijo, por tratarse de una captura ilegal, la o las personas afectadas deben ser</i>

liberadas por la Fiscalía, “imponiéndosele bajo palabra un compromiso de comparecencia cuando sea necesario”, como lo establece el art. 302. inc. 3º del C.P.P. Y finalmente, en caso de estimarse legal la captura por la situación de flagrancia, la Fiscalía deberá remitir con las formalidades del inciso 4º de ese último precepto, ante el juez de control de garantías a los capturados en flagrancia por la Armada Nacional, para que decrete, si se dan las condiciones del artículo 308 C.P.P., la medida de aseguramiento. Todas las anteriores actividades, deberán asegurar que la garantía del artículo 28 constitucional se preserve y en todo caso transcurra el menor tiempo posible desde el momento de la captura en flagrancia producto de la interdicción marítima y el control efectivo de la restricción de la libertad de los implicados por el juez competente, de modo que no supere las 36 horas contadas desde el arribo a puerto colombiano, como forma de proteger la libertad personal y la garantía de reserva judicial de la primera palabra, así como los demás bienes jurídicos que protege el precepto.”

Actualmente, la Armada Nacional adelanta el procedimiento de interdicción marítima desde la Doctrina Naval de 2018. Esto, con aplicación del MANUAL DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA, que describe buenas prácticas de algunos procedimientos de interdicción, para reprimir los hechos ilícitos cometidos en el mar y tipificados en el Código Penal. Sin embargo, es necesario modernizar la normativa que regula este procedimiento, con el objetivo de hacer más eficiente las tareas desplegadas por la Armada. Con la regulación del PEIMAR aquí propuesta, la Armada Nacional podrá desplegar de manera eficiente todas sus capacidades para adelantar las acciones y etapas de este procedimiento en cumplimiento de los principios constitucionales y la garantía del debido proceso, a la luz de los preceptos que la Corte ya ha establecido.

El procedimiento PEIMAR, permitirá fortalecer la tarea que cumple esta Institución en asuntos de seguridad y defensa de la soberanía, al dotarla de una ley que dé seguridad jurídica a las operaciones navales y garantice el debido proceso constitucional, a las partes vinculadas en el procedimiento y, al tiempo, controlar la amenaza criminal y eliminar riesgos de pérdida de la certeza probatoria de los hallazgos, registros, entre otros hechos que puedan generar inseguridad jurídica al desplegar las operaciones navales y arriesgar logros operacionales en el procedimiento.

Así, el PEIMAR permite blindar jurídicamente la acción de la Armada Nacional en las operaciones navales para garantizar la seguridad nacional, la defensa, la soberanía, la protección del medio ambiente y el orden constitucional y legal. En efecto, con este procedimiento se fortalecerán las capacidades estatales para perseguir las siguientes conductas delictivas:

Conductas ilegales que se combaten mediante el PEIMAR
1. Tráfico ilegal de sustancias para el procesamiento de narcóticos.
2. Narcotráfico y delitos comunes.
3. Contrabando de mercancías.
4. Pesca ilegal.
5. Tráfico, porte o tenencia de armas de fuego, accesorios, partes o municiones.
6. Fabricación, tráfico y porte o tenencia de armas de fuego, explosivos, municiones,

- **Tráfico ilegal de estupefacientes:** Como sustancias sicotrópicas y precursores químicos para fabricar alucinógenos y otras sustancias controladas.
- **Tráfico de pesca ilegal:** Transporte de productos pesqueros extraídos ilegalmente de los ríos y mares.
- **Tráfico sustancias peligrosas:** sustancias químicas que representan graves riesgos para el medio ambiente, como desechos tóxicos.
- **Tráfico de armas:** Como municiones y explosivos.
- **Tráfico de dinero ilícito:** Producto del lavado de activos, así como la construcción de una red financiera ilícita transnacional.

A continuación, se presentan algunos datos estadísticos de resultados operacionales bajo la modalidad de interdicción marítima adelantados por la Armada Nacional entre 2019 y 2024, relacionados con conductas ilícitas y un breve análisis por cada tipo de conducta.

Resultados operacionales bajo la modalidad de interdicción marítima ejecutadas por la Armada Nacional							
INDICADOR - MATERIAL	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
COCAÍNA ACUERDO MARÍTIMO (kg)	147.079	22.480	236.690	207.113	268.862	505.715	1.387.949
COCAÍNA CONDOR (kg)	44.571	51.656	65.467	53.988	69.931	66.454	351.467
TOTAL COCAÍNA (kg)	191.650	272.136	302.158	260.901	338.793	572.179	1.917.417
MARIHUANA CONDOR	14.740	20.738	18.169	21.105	49.659	43.207	168.178
MARIHUANA POR ACUERDO MARÍTIMO (kg)	13.753	24.173	38.587	46.679	66.137	55.951	245.280
TOTAL MARIHUANA (kg)	28.493	44.911	56.756	67.784	115.796	99.658	413.458
CONTRABANDO \$	\$ 1.213.549.252	\$ 2.796.621.017	\$ 4.316.021.999	\$ 527.782.153	\$ 12.626.480	\$ 98.755.648.463	\$ 777.099.251.368
PESCA ILEGAL (kg)	10.439	34.551	28.421	36.540	18.394	12.652	160.990
HIDROCARBUROS (litros)	245.129	288.252	559.251	1.056.580	485.003	219.531	2.863.248
INCAUTACIÓN ARMAMENTO	246	283	388	389	417	636	2.359
TRAFICO ILEGAL DE FUELA	3.650	3.204	4.044	1.377	1.039	3.204	16.520
MUNICIÓN DE CALIBRE (unidades)	24.620	29.291	54.729	77.321	51.712	93.236	330.910
MIGRANTES IRREGULARES	103	100	137	757	586	411	2.094

INDICADOR - PERSONAL	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
CAPTURADOS POR NARCOTRÁFICO	420	344	441	375	584	667	2.831
CAPTURADOS POR PESCA ILEGAL	15	19	3	3	29	72	141
CAPTURADOS POR CONTRABANDO	3	4	5	4	12	29	57
CAPTURADOS POR ARMAMENTO - MUNICIÓN	11	29	38	3	10	45	136
CAPTURADOS POR TRÁFICO DE MIGRANTES	2	2	16	100	46	33	199

INDICADOR	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
M/N INSPECCIONADAS						35938	35.938
PERSONAS INSPECCIONADAS						260340	260.340
AFECCIÓN PATRIMONIO CULTURAL SUMERGIDOS	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Sistema de Información geográfico Operacional - SIGO (corte a 31 de diciembre de 2024)

2. Análisis de indicadores de resultados operacionales bajo la modalidad de interdicción marítima ejecutadas por la Armada Nacional

Cocaína. En 2019 se incautó un total de 191.650 kg, hecho que se ha incrementado en 299%, frente al año 2024, cuando que logró la incautación de 572.179 kg	Marihuana. En 2019, se reportó la incautación de un total de 28.493 kg, hecho que se ha incrementado en 350%, frente al año 2024, cuando se logró la incautación de 99.658 kg
--	--

Conductas ilegales que se combaten mediante el PEIMAR
7. Tráfico y esclavitud de personas, niños, mujeres, trata de personas mediante el tráfico ilegal de migrantes,
8. Tráfico ilegal de hidrocarburos,
9. Falsificación marcaría de medicamentos,
10. Lavado de activos,
11. Actos de abandono de elementos y sustancias peligrosos en mares, ríos, y sus afluentes,
12. Contaminación, deterioro, manipulación de las aguas marítimas en actividades de minería ilegal y
13. Tráfico de flora y fauna, y otros ilícitos tipificados en el código penal colombiano, controlados desde una labor interinstitucional conjunta.

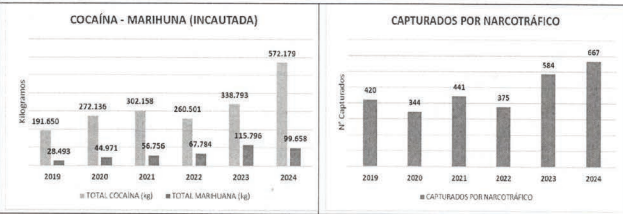
1. Nueva Política Antidrogas 2023-2033, para luchar contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, de acuerdo con los compromisos internacionales derivados de la Convención de 1988

Para el Gobierno de Colombia es prioritario cumplir los compromisos internacionales en la lucha contra el crimen organizado transnacional. por esta razón, la Nueva Política Antidrogas 2023-2033 cambió las estrategias y acciones que se han venido implementando desde que el Estado suscribió la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas de 1988, para focalizar las operaciones en ubicar, judicializar y atacar los eslabones más fuertes de la cadena de tráfico y comercio regional y transnacional de las drogas ilegales.

La Armada Nacional ejecuta el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima PEIMAR en cumplimiento de su misión constitucional de actuar como autoridad garante de la independencia, la soberanía y el orden. Esto, con el fin de contrarrestar todas las amenazas derivadas de las crecientes economías ilícitas, tanto nacionales como internacionales.

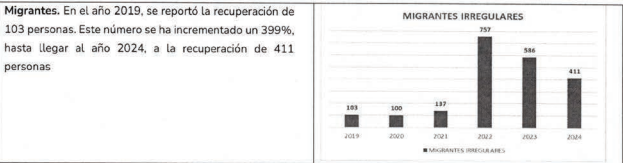
Para la Armada Nacional es evidente que las económicas criminales transnacionales y domésticas desafían el orden constitucional democrático y amenazan bienes jurídicos como la dignidad humana, la vida e integridad, la salud pública, la seguridad nacional, regional y global. Dichas acciones ilícitas amenazan el orden constitucional, orden público, institucional, la seguridad nacional, y exigen un actuar contundente de las Fuerzas Militares para frenar y combatir los diferentes tráficoes ilegales:

- **Tráfico ilegal de flora y fauna:** Hecho ilícito que vulnera bienes jurídicos ambientales, como el agua (aguas continentales y marítimas), desde actos como la captura de especies nativas de animales y plantas, así como la deforestación de manglares y el tráfico de maderas.
- **Tráfico ilegal de minerales:** Entre otros, oro, plata, coltán y otras: cuya actividad, por demás, implica contaminar con metales pesados y otras sustancias, las quebradas, y aguas superficiales, tanto en mares como ríos, y el deterioro y destrucción de la tierra.
- **Tráfico ilícito de seres humanos:** Se presenta en el contexto de las migraciones humanas, con un foco evidente la trata de personas y la esclavitud.
- **Tráfico de contrabando de mercancías:** Como medicamentos adulterados, que implica delitos marcarios en la mayoría de los casos.



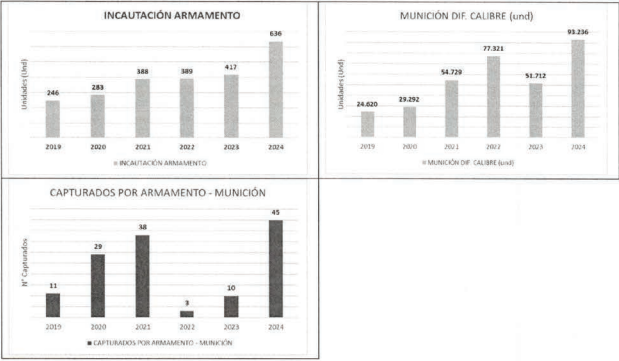
Comparativamente, se observa que la cantidad de kilogramos de cocaína incautada en 2019 fue de 191.650 kg; en 2024 fue superior con 572.179 kg. De manera inversa, el total de marihuana fue menor en 2019 con 28.493 kg y en el 2024 obtuvo un total incautado de 99.658 kg, frente a los mismos años en incautación de cocaína. Asimismo, la incautación de cocaína y marihuana es proporcional a las capturas por estos hechos.

Con todo, es necesario dotar a la Armada Nacional de las funciones necesarias para adelantar un Procedimiento Especial de Interdicción Marítima fortalecido, ajustado al debido proceso de manera expedita. Esto, con el fin de destinar mayores recursos presupuestales, tecnológicos y humanos más capacitados, así como adquirir, dar adecuado mantenimiento y adaptar las naves dedicadas a las operaciones de interdicción marítima, para incrementar así los resultados operacionales.

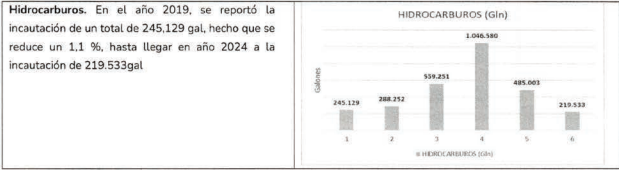


Los resultados de la Armada para combatir el tráfico irregular de personas se han incrementado, pasando de la recuperación de 103 personas víctimas de este ilícito en 2019 a 411 en 2024.

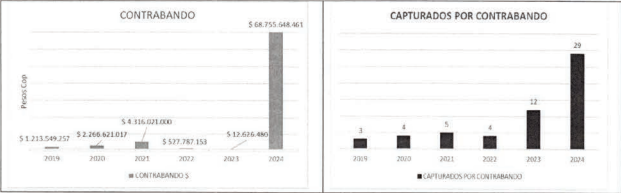
Armamento. En el año 2019, se reportó la incautación de un total de 246 armas, hecho que se ha incrementado un 259%, hasta llegar en año 2024 como pico máximo de la incautación con 636 armas	Munición de diferente calibre. En el año 2019, se reportó la incautación de un total de 24.620 unidades, hecho que se ha incrementado en un 379%, hasta llegar en año 2024 a la incautación de 93.236 unidades como pico máximo y un total a 2024 de 93.236 Unidades.
---	--



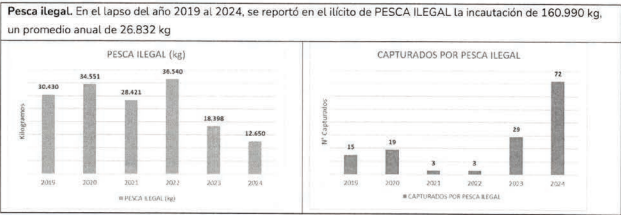
Se observa que la incautación de armamento y municiones ha desestimulado el ilícito desde hace cinco años. Esto se evidencia al pasar de 11 capturados, en el año 2019, a 45 capturados, en el año 2024. No obstante, la incautación de municiones de distintos calibres ha aumentado al pasar de 24.620 unidades en 2019 a 93.236 unidades en 2024.



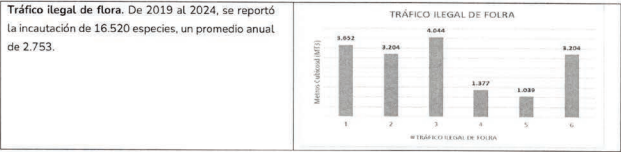
Contrabando. De 2019 al 2024, se reportó la incautación por valor superior a los \$68.755.648.461 millones, un promedio anual de \$12.848.708.895 millones



El número de capturados por contrabando ha aumentado, pasando de tres capturas en 2019 a 29 en 2024.



Se ha logrado disminuir el volumen de incautación por pesca ilegal. Sin embargo, el número de capturados es creciente.



Se ha logrado reducir el tráfico ilegal de flora, pasando de 3.652 especies incautadas en 2019 a 3.204 especies en el año 2024.

Los ilícitos reportados en estas estadísticas, dan cuenta de los diferentes y crecientes delitos que amenazan la seguridad nacional, la salud pública, el medio ambiente y biodiversidad, la seguridad humana, entre otras. El PEIMAR se propone modernizar y dota de herramientas a la Armada Nacional, para cumplir de manera más eficiente su misión de seguridad y defensa nacional, con el fin de proteger los bienes jurídicos vulnerados y amenazados. De igual forma, con este cambio normativo, se avanza en la implementación de convenciones y tratados internacionales para combatir el crimen organizado transnacional, así como en el cumplimiento de los objetivos para el desarrollo - ODS 2030 de la ONU, con el propósito de fortalecer economías lícitas y favorecer el flujo de capitales lícitos, fortalecer la macro política pública y la seguridad nacional.

V. CONSIDERACIONES FRENTE A LA DEFENSA Y SEGURIDAD DEL ESTADO Y EL MARCO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD MARÍTIMA

1. Misión constitucional: Defensa y Seguridad de la Armada Nacional

El Plan de Desarrollo 2024 de la Armada Nacional desarrolla sus actividades en cumplimiento de del pentágono estratégico naval el cual que incorpora cinco estrategias puntuales Este plan se constituye en la carta de navegación sobre la cual permanentemente actualiza su derrotero en concordancia con los acontecimientos, que demandan de la institución el estar preparada, con una disposición permanente que le permita desplegar toda su capacidad con elevados niveles de dinamismo y de flexibilidad para adaptarse a múltiples escenarios y situaciones en el cumplimiento de su misión, desde el Pentágono Naval (figura 1).De acuerdo con el diagnóstico del presente documento, se redefine con un enfoque orientado en los lados del pentágono naval, el cual tiene de base el lado de "Defensa y seguridad", como fundamento de la existencia de la Armada y el que da sentido a los lados restantes como se muestra a continuación:



Para la Amada Nacional, el PEIMAR contribuye al cumplimiento de la misión constitucional de defensa y seguridad nacional. Esto, con el objetivo de avanzar en la disuasión estratégica, la gestión de la defensa de la soberanía, la independencia y la integridad territorial, así como del orden constitucional.

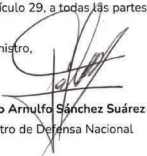
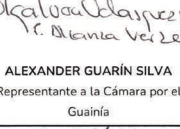
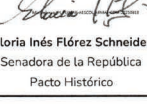
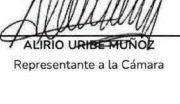
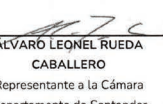
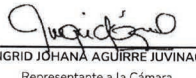
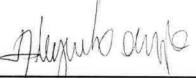
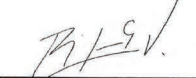
- *Seguridad integral marítima y fluvial:* tiene como propósito la protección de la vida humana y la seguridad de las embarcaciones en las aguas jurisdiccionales colombianas, así como la protección y preservación de los espacios y los intereses marítimos y fluviales de la nación.
- *Seguridad ambiental:* Tiene que ver con la protección de los mares y ríos, la prevención de la contaminación, así como el combate del tráfico ilícito de especies, el control estricto de la explotación irracional de recursos que afecta el medio ambiente y la protección de las especies en peligro de extinción o sobre las cuales existen vedas.
- *Contribución al desarrollo integral del país:* Se establece para promover los beneficios del aprovechamiento del mar y los ríos para el progreso del país. Así mismo, busca contribuir en la generación de escenarios que favorezcan la inserción de la cultura marítima en el quehacer nacional, impulsando la sostenibilidad, el desarrollo integral, la competitividad de los mares y ríos, y el desarrollo de los intereses marítimos y fluviales nacionales.
- *Proyección internacional:* Tiene como finalidad proteger y proyectar los intereses nacionales en apoyo a la diplomacia del Estado, fortaleciendo los vínculos con países de la región o aliados estratégicos, contribuyendo en la acción exterior del Estado para proteger, mantener, establecer o imponer la paz, la seguridad y la estabilidad marítima y fluvial del país y la región.

2. El Plan de Desarrollo Naval 2042 focalizado en aspectos del proyecto de ley del procedimiento especial de interdicción marítima de la Armada Nacional

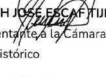
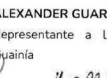
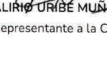
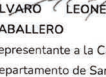
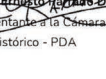
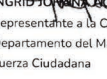
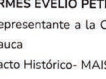
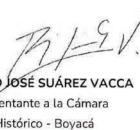
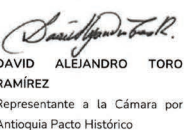
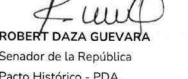
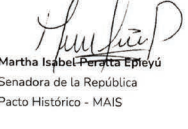
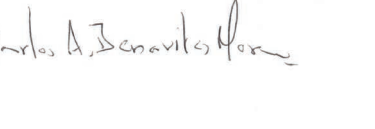
Colombia tiene una posición geográfica privilegiada, siendo un país rodeado de espacios marítimos que representan el 44% del territorio colombiano y que han sido declarados un activo estratégico de la Nación en el Plan Nacional de Desarrollo. Adicionalmente, cuenta con más de 14 mil kilómetros de ríos navegables. Por el territorio marítimo circula el 98% del comercio internacional del país y aproximadamente el 85% del tráfico marítimo del canal de Panamá. Esta situación representa una serie de retos al Estado colombiano que, a través de la Armada Nacional, tiene el compromiso de velar y salvaguardar la soberanía, la integridad territorial y la seguridad de sus espacios marítimos. Así mismo, la cuarta revolución industrial ha traído consigo una serie de avances tecnológicos que presentan una serie de retos y oportunidades al mundo. Para Colombia, y en especial para la Armada Nacional, esta dinámica requiere de un adecuado manejo de su estructura de fuerza, que debe ser actualizada en función de los nuevos desarrollos tecnológicos.

Estos avances también pueden generar amenazas a las actividades marítimas y a la soberanía nacional cuando son aprovechadas por actores ilegales. Por ende, el desarrollo de estos conocimientos le permitirá a la Armada Nacional reducir esos riesgos a través del adecuado uso de las capacidades institucionales. Para contener estas amenazas, la institución desarrolla Operaciones Navales en su jurisdicción y área de responsabilidad.

La Armada cumple sus funciones a través de sus cuatro Fuerzas Navales, haciendo uso de los componentes Naval, de Infantería de Marina y Guardacostas. Todos desarrollan sus actividades soportados en un sistema logístico que ha permitido la continuidad operacional y un sistema de educación, formación y entrenamiento que ha mantenido un personal preparado, responsable, comprometido y profesional en el desempeño de sus funciones. Durante el año 2019, la Institución activó el Grupo de Análisis Político Estratégico Naval (Grapen V), para construir el plan de Desarrollo Naval 2042. Este documento es vinculante para durante los próximos cinco cuatrienios. Para cumplir con este plan, la revisión de la estrategia en el marco del Plan de Desarrollo Naval ha evidenciado la necesidad de hacer ajustes necesarios para garantizar su cumplimiento. Por ejemplo, la Aviación Naval ha identificado una oportunidad de mejora, dentro de su estructura de fuerza, que impacta directamente a una eficiencia de los medios que permiten alcanzar la misión institucional. En la última década, la OTAN y algunos organismos adscritos a los ministerios de Defensa de diferentes países de Europa y Norteamérica han desarrollado estudios prospectivos que identifican y analizan las tendencias políticas y sociales que impactan las dinámicas de la defensa y seguridad, dentro de un horizonte temporal que oscila entre el 2030 y el 2045 (Jordán Enamorado, 2017). Se proyectan cambios en el sistema mundial por el auge y el declive de grandes potencias, y nuevos escenarios de conflicto o cooperación entre algunos países, debido al ambiente multipolar que genera la distribución del poder relativo. Sin embargo, todos estos estudios prospectivos asumen que el Estado continuará siendo el principal protagonista en la defensa y seguridad (Chief of Force Development, 2010). En el mismo sentido, las Armadas de América desarrollan anualmente la operación UNITAS, que ya cuenta con 60 versiones. Colombia, desde 1985, ha participado con sus unidades de guerra en todas las operaciones, entrenamiento tiene como objetivo lograr el más alto grado de alistamiento de una fuerza multinacional para afrontar una amenaza internacional. Los tripulantes se enfrentan en escenarios reales de guerra naval, antiaérea, antisubmarina, y hacen operaciones de interdicción marítima, entre otras. Con este ejercicio coordinado, se tiene la certeza de la capacidad de proteger la soberanía nacional y que las unidades a flote están listas para enfrentar y combatir cualquier amenaza que atente contra el orden regional internacional y mundial (Armada Nacional, 2019). Por su parte, las capacidades con las que cuenta la Armada Nacional a través de sus Unidades de Superficie, aviación naval, guardacostas, submarinos, equipamiento en desastres y emergencias, elementos de combate fluvial y grupos comando— contribuyen a la seguridad y a las actividades <i>offshore</i>, a la construcción naval, a tener mares seguros, a las actividades subacuáticas y a la pesca, a la protección ambiental, al transporte marítimo y el turismo náutico, entre otros. (Plan Naval 2042).	Todo esto se hace con el firme propósito de tratar de tener mares limpios, navegación segura, puertos protegidos y gente de mar idónea, fortalecer el país marítimo (Armada Nacional, 2018). De igual modo, la Armada se consolida como una fuerza estratégica para la defensa y seguridad integral de la Nación, que contribuye a estabilizar y consolidar el territorio nacional, a defender los intereses marítimos y ejercer el poder naval en el espacio marítimo, fluvial y terrestre, dentro de las normas establecidas y conservando el respeto por los Derechos Humanos y el Derecho Internacional Humanitario. (Plan Naval 2042). La Armada Nacional, a través de sus componentes, ha contribuido en forma eficiente al Plan de Guerra Bicentenario Héroes de la Libertad, con sus cuatro fuerzas navales y las fuerzas de tarea contra el narcotráfico "Poseidón" y "Neptuno", en su jurisdicción asignada en el Pacífico, Caribe, Oriente y Sur del país. Este plan y el rol activo de la Armada Nacional en su desarrollo, estimula el progreso regional marítimo y fluvial, en medio de condiciones de seguridad adecuadas para enfrentar las amenazas transnacionales y proteger los intereses estratégicos de la nación. 3. La Organización Marítima Internacional – OIM y la prevención de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima El informe la OMI indica que, en noviembre de 1985, la Asamblea de la OMI examinó la prevención de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y respaldó una propuesta formulada por los Estados Unidos de que la OMI elaborara medidas para prevenir que se produjeran tales actos ilícitos. La Asamblea adoptó la resolución A.584(14), Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación, y posteriormente, en 1986, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) publicó una circular (MSC/Circ.443): <i>Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques</i>. En noviembre de 1986, los Gobiernos de Austria, Egipto e Italia propusieron que la OMI elaborara un convenio sobre actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima "a fin de lograr la supresión global de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima que ponen en peligro vidas humanas inocentes, comprometen la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios marítimos y constituyen una grave preocupación para la comunidad internacional en su conjunto". En marzo de 1988, una conferencia celebrada en Roma adoptó el <i>Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima</i>. El objetivo principal del Convenio es garantizar que se imponen las oportunas sanciones a las personas que cometen actos ilícitos contra los buques. Tales actos consisten en apoderarse de los buques por la fuerza, actos de violencia contra las personas a bordo, y la colocación de artefactos a bordo que pueden destruirlos o dañarlos. El Convenio obliga a los Contratantes, bien a extraditar o enjuiciar a los presuntos delincuentes.
En la Conferencia diplomática sobre la revisión de los instrumentos SUA, celebrada del 10 al 14 de octubre de 2005, se adoptaron enmiendas importantes al Convenio de 1988 y a su Protocolo anexo. Las enmiendas se adoptaron en la forma de Protocolos a los instrumentos SUA (Protocolos de 2005). 4. Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima – SUA El PEIMAR adopta las reglas internacionales aplicables al transporte marítimo, y les corresponde a los Gobiernos implantarlas. La OMI ha creado el <i>Programa integrado de cooperación técnica (PICT)</i> que está concebido para prestar asistencia técnica a los Gobiernos que carecen de los conocimientos técnicos y los recursos necesarios para gestionar un sector del transporte marítimo de manera segura y eficaz. A comienzos de la década de 1980 empezó a hacerse más presente la preocupación por los actos ilícitos que suponían una amenaza para la seguridad de los buques y la protección de sus pasajeros y tripulantes, a la vista de los informes en los que se señalaba que se habían producido casos de secuestros de tripulantes, casos de sustracciones de buques que de forma deliberada eran embarrancados o volados mediante el uso de explosivos. Los pasajeros eran amenazados y en ocasiones asesinados. Entre los actos ilícitos abarcados por el Convenio SUA, en el artículo 3 se contemplan la toma mediante la fuerza de un buque, actos de violencia contra personas a bordo de los buques y la colocación de dispositivos a bordo de un buque que puedan destruirlo o dañarlo. En el Protocolo de 2005 relativo al Convenio SUA se añade un nuevo artículo 3bis en el que se establece que comete un delito en el sentido del Convenio toda persona que ilícita e intencionadamente: - Cuando el propósito de dicho acto, por su naturaleza o contexto, sea intimidar a una población u obligar a un Gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo; - Use en un buque, o en su contra, o descargue desde él, cualquier tipo de explosivo, material radioactivo o arma BQN (biológica, química y nuclear) de forma que cause o pueda causar la muerte o daños o lesiones graves; - Descargue, desde un buque, hidrocarburos, gas natural licuado u otra sustancia nociva y potencialmente peligrosa, en cantidad o concentración tal que cause o pueda causar la muerte o daños o lesiones graves; - Utilice un buque de forma que cause la muerte o daños o lesiones graves; - Transporte a bordo de un buque cualquier tipo de explosivos o de material radiactivo, conociendo que la finalidad es usarlos para causar, o para amenazar con causar, la muerte o daños o lesiones graves con el	propósito de intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o abstenerse de hacerlo; - Transporte a bordo de un buque cualquier arma BQN, conociendo que es un arma BQN; - Transporte cualquier material básico, material fisionable especial o equipos o materiales especialmente concebidos o preparados para el tratamiento, utilización o producción de materiales fisionables especiales, conociendo que están destinados a ser utilizados en la actividad nuclear explosiva o en cualquier otra actividad nuclear no sometida a las salvaguardias de conformidad con un acuerdo amplio de salvaguardias del OIEA; y - Transporte a bordo de un buque cualquier equipo, materiales o software o Tecnología conexa que contribuyan de forma importante al proyecto, fabricación o envío de un arma BQN con la intención de que se use para ese fin. - No constituirá delito el transporte de material nuclear si ese artículo o material se transporta desde o hacia el territorio de un Estado Parte en el Tratado sobre la no proliferación de las armas nucleares, o se transporta de otro modo bajo su control (sujeto a condiciones). En virtud del nuevo instrumento, comete un delito en el sentido del Convenio una persona que ilícita e intencionadamente transporte a bordo de un buque a una persona de la que sepa que ha cometido un acto que constituye un delito en virtud de lo dispuesto en el Convenio SUA o un delito con arreglo a lo dispuesto en cualquiera de los tratados enumerados en el anexo. De conformidad con el nuevo instrumento, también constituye delito lesionar o matar ilícita e intencionadamente a cualquier persona en relación con la comisión de cualquiera de los delitos enunciados en el Convenio, intentar cometerlos, participar como cómplice, organizar o dar órdenes a otros para cometerlos, o contribuir a la comisión de estos. Además, se establece que las Partes adoptarán las medidas necesarias para que pueda establecerse la responsabilidad de una entidad jurídica (que podría ser una empresa u organización, por ejemplo) y hacer frente a sanciones cuando una persona responsable de su dirección o control cometa, en esa calidad, un delito en virtud del presente Convenio. En el contexto del PEIMAR, existen disposiciones relativas al derecho de visita. El artículo 8 del Convenio SUA trata de las responsabilidades y funciones del capitán del buque, el Estado de abanderamiento y el Estado receptor en relación con la entrega a las autoridades de cualquier otro Estado Parte de cualquier persona que considere que ha cometido un delito en virtud del Convenio, incluida la facilitación de pruebas relacionadas con el supuesto delito.

El nuevo artículo 8bis del Protocolo de 2005 se ocupa de la cooperación y los procedimientos que deben observarse en caso de que un Estado Parte quiera subir a bordo de un buque que enarbola el pabellón de otro Estado Parte cuando la Parte solicitante tenga motivos razonables para sospechar que el buque o una persona a bordo de este ha participado, participa o va a participar en la comisión de un delito en virtud del Convenio. Sostiene la OMI, es necesario contar con la autorización y cooperación del Estado de abanderamiento antes de realizar tal visita. Un Estado Parte podrá notificar al Secretario General de la OMI que se concede autorización para visitar y registrar un buque que enarbola su pabellón, su carga y las personas a bordo, si no hay respuesta del Estado de abanderamiento transcurridas cuatro horas. Asimismo, un Estado Parte podrá notificar que se autoriza a la Parte solicitante a visitar y registrar el buque, su carga y las personas a bordo e interrogar a las personas a bordo a fin de determinar si se ha cometido o se va a cometer un delito. Así, se evitará el uso de fuerza excepto cuando sea necesario para garantizar la seguridad de los funcionarios y de las personas a bordo, cuando se obstaculice a los funcionarios la puesta en práctica de las medidas autorizadas. Argumenta la OMI, que en el artículo 8bis, se incluyen importantes cláusulas de salvaguardia cuando un Estado Parte adopta medidas contra un buque, incluida la subida a bordo. Entre ellas cabe mencionar: no poner en peligro la seguridad de la vida humana en el mar; velar por que todas las personas a bordo sean tratadas de modo que se preserve su dignidad humana, de conformidad con lo dispuesto en la legislación sobre derechos humanos; tener debidamente en cuenta la seguridad y la protección del buque y de su carga; velar por que las medidas adoptadas sean ecológicamente razonables; y hacer todo lo posible por evitar la demora o retención indebidas de un buque. Recuerda la OMI que en el artículo 12 del Convenio se establece que los Estados Parte se presten auxilio en lo que respecta a cualquier procedimiento penal relativo a los delitos mencionados. El nuevo artículo 12bis abarca las condiciones de acuerdo con las que una persona que se encuentre detenida o cumpliendo una condena en el territorio de un Estado Parte pueda ser trasladada a otro Estado Parte para los fines de prestar testimonio, de identificación o para que ayude a obtener pruebas necesarias para la investigación o el enjuiciamiento de dichos delitos”. VI. IMPACTO FISCAL DE LA INICIATIVA El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone que “[l]os proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público”. Al respecto, se informa que este proyecto de ley no tiene impacto fiscal ni implica gastos adicionales a los contemplados en el presupuesto del sector Defensa. Esto, por cuanto se circunscribe a regular un procedimiento que hace parte de las operaciones navales ordinarias de la Armada Nacional, con lo que no afecta el presupuesto proyectado y, por lo tanto, es consistente con el Marco Fiscal de Mediano Plazo vigente y el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector Defensa. Con todo, se informa al	Congreso de la República que este proyecto fue enviado al Ministerio de Hacienda y Crédito Público con la finalidad de que estudie su contenido y las condiciones por las cuales este proyecto no representa un impacto fiscal para el Estado. VII. CONFLICTO DE INTERESES – ARTÍCULO 291 DE LA LEY 5 DE 1992 Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, “Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992”, el Ministerio de Defensa Nacional estima que de la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no se deriva un conflicto de interés particular, actual y directo de las y los autores, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 286 de la Ley citada, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019: <i>Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.</i> a) <i>Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</i> b) <i>Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</i> c) <i>Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</i> Lo anterior se soporta, además, en lo señalado por el Consejo de Estado, Sala Especial de Decisión Seis, en sentencia del Magistrado Ponente Carlos Enrique Moreno Rubio, con radicado 2019-02830-00: <i>“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que por se le alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna.”</i> No obstante, se señala que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente Proyecto de Ley, conforme a las normas citadas previamente no exime a los y las congresistas de su deber de identificar causales adicionales. VIII. CONCLUSIONES ACERCA DE LA IMPORTANCIA DE REGULAR EL PROCEDIMIENTO ESPECIAL DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA – PEIMAR
Para el Ministerio de Defensa esta iniciativa legislativa resulta importante y necesaria porque: (i) regula el procedimiento especial de interdicción marítima PEIMAR, con garantías para los actores vinculados dentro del procedimiento; (ii) potencializa de forma efectiva y eficaz las operaciones navales; (iii) permite que el país cumpla de manera adecuada las convenciones y tratados internacionales; (iv) reduce y controla las actividades delictivas en aguas jurisdiccionales colombianas y, por último, (v) contribuye a combatir el crimen organizado transnacional reduciendo los corredores de tráfico ilegales y el lavado de activos. Para el Ministerio de Defensa Nacional, el Proyecto de Ley para regular el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima PEIMAR, es ejecutado a través de operaciones navales de la Armada Nacional, con el objeto de perseguir las actividades ilegales cometidas en aguas nacionales e internacionales. Así mismo, con el PEIMAR, se pretende, llenar un vacío jurídico, armonizar y otorgar seguridad jurídica a los procedimientos de las operaciones navales de interdicción marítima, y garantizar el debido proceso constitucional de conformidad con el artículo 29, a todas las partes vinculadas en éste. El Ministro,  Pedro Arrieta Sánchez Suárez Ministro de Defensa Nacional El Ministro,  Luis Eduardo Montealegre Lynett Ministro de Justicia y del Derecho Las y los congresistas  AGMETH JOSÉ ESCOBAR TUERINO Representante a la Cámara Pacto Histórico  ALEXANDER GUARÍN SILVA Representante a la Cámara por el Guainía  MARY ANNE ANDREA PERDOMO Representante por Santander Congreso de la República maryperdomo@camara.gov.co  Gloria Inés Flórez Schneider Senadora de la República Pacto Histórico  ALIRIO URIBE MUÑOZ Representante a la Cámara  ALVARO LEONEL RUEDA CABALLERO Representante a la Cámara Departamento de Santander	 GABRIEL ERNESTO PÁRRADO DURÁN Representante a la Cámara Pacto Histórico - PDA  INGRID JOHANA AGUIRRE JUVINAO Representante a la Cámara Departamento del Magdalena Fuerza Ciudadana  ERMES EVELIO PETE VIVAS Representante a la Cámara por el Cauca Pacto Histórico- MAIS  JORGE ALEJANDRO OCAMPO GIRALDO Representante a la Cámara Departamento del Valle del Cauca Pacto Histórico  PEDRO JOSÉ SUÁREZ VACCA Representante a la Cámara Pacto Histórico - Boyacá  DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico  ROBERT DAZA GUEVARA Senador de la República Pacto Histórico - PDA  JAEL QUIROGA CARRILLO Senadora de la República Pacto Histórico- UP  SANDRA YANETH JAIMES CRUZ Senadora de la República PDA - Pacto Histórico  Martha Isabel Peralta Epieyú Senadora de la República Pacto Histórico - MAIS

PROYECTO DE LEY N° <u>180</u> DE 2025 _____ <i>"Por medio del cual se expide el Código de Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de la Armada Nacional – PEIMAR y se dictan otras disposiciones"</i> EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA TÍTULO I. OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PREVALENCIA NORMATIVA Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto regular el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima – PEIMAR aplicable en las operaciones navales de la Armada Nacional de Colombia, con la finalidad de permitir la permanencia de las unidades de superficie en el área marítima durante el tiempo previsto en las órdenes de operaciones, en los casos en que en desarrollo de éstas se realicen capturas por la comisión de conductas delictivas en aguas jurisdiccionales o internacionales. Para tal efecto, se establecen medidas para garantizar el debido proceso de las personas capturadas en implementación del Procedimiento Especial de Interdicción Marítima – PEIMAR durante las operaciones navales. Estas medidas incluyen la disposición de medios telemáticos en las unidades de superficie de la Armada Nacional de Colombia para la puesta a disposición ante las autoridades competentes de forma virtual, conforme a los estándares nacionales e internacionales en materia de derechos humanos, y la garantía del derecho a la defensa. Adicionalmente, se asignan funciones de policía judicial especiales y restringidas al personal del Cuerpo de Guardacostas que se encuentre a bordo, con el propósito de salvaguardar la cadena de custodia de los elementos materiales probatorios. Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones establecidas en esta Ley se aplicarán en aguas jurisdiccionales colombianas y aguas internacionales en las que la Armada Nacional de Colombia desarrolle operaciones navales. Artículo 3. Prevalencia normativa. Esta Ley tendrá fuerza vinculante y preferente en asuntos de interdicción marítima y prevalecerá sobre cualquier otra norma que le sea contraria. Parágrafo. La prevalencia normativa establecida en la presente Ley se circunscribe exclusivamente a las actuaciones reguladas en su contenido y no implica una derogatoria general de otras disposiciones del procedimiento penal, salvo aquellas que sean expresamente derogadas por esta norma. TÍTULO II. APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO ESPECIAL DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA REALIZADO POR LA ARMADA NACIONAL – PEIMAR	CAPÍTULO I. PROCEDIMIENTO DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA – PEIMAR Y FUNCIONES DE POLICÍA JUDICIAL ESPECIALES Y RESTRINGIDAS PARA EL CUERPO DE GUARDACOSTAS Artículo 4. Procedimiento Especial de Interdicción Marítima realizado por la Armada Nacional – PEIMAR. El Procedimiento Especial de Interdicción Marítima – PEIMAR es una operación naval ejecutada por unidades de la Armada Nacional de Colombia para impedir que cualquier nave o artefacto naval y las personas a bordo hagan uso ilegal de las áreas y aguas jurisdiccionales marítimas, de acuerdo con las leyes nacionales, y los tratados y convenciones internacionales ratificados por Colombia. El Procedimiento Especial de Interdicción Marítima – PEIMAR tiene por finalidad proteger la soberanía, los intereses marítimos nacionales y los bienes jurídicos tutelados que se encuentren en las áreas jurisdiccionales marítimas de Colombia. En lo relativo a las aguas internacionales, las acciones operacionales navales se llevarán a cabo con plena observancia de los límites del Derecho Internacional Público, especialmente en lo relacionado con el procedimiento de visita y a la autorización expresa del Estado de abanderamiento y a las condiciones establecidas por los tratados internacionales ratificados por Colombia, con el fin de garantizar el respeto al principio de soberanía de otros Estados, la protección de la vida y la dignidad de las personas a bordo. En los casos en que existan motivos razonables para sospechar que una nave o artefacto naval está siendo utilizado para la comisión de delitos en aguas jurisdiccionales o internacionales, la Armada Nacional aplicará el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima – PEIMAR en las fases dispuestas en la presente Ley y acatando los principios del debido proceso, el respeto por los derechos fundamentales y los eventos procesales aplicables del Código de Procedimiento Penal o la norma que lo modifique o sustituya. Artículo 5. Funciones de Policía Judicial especiales y restringidas asignadas a un personal del Cuerpo de Guardacostas. Además de las funciones establecidas en el Decreto 1874 de 1979 o las normas que lo modifiquen o sustituyan, y lo establecido en el artículo 160, parágrafo 4 de la Ley 1801 de 2006, el Cuerpo de Guardacostas ejercerá la actividad de Policía en aguas jurisdiccionales colombianas y en la interfase buque-puerto, de acuerdo con sus competencias. El personal del Cuerpo de Guardacostas que se encuentre a bordo de unidades de superficie en desarrollo de operaciones navales podrá ejercer funciones de policía judicial especiales y restringidas, con el fin de garantizar el debido proceso de las personas capturadas y la salvaguarda de la cadena de custodia del material incautado, las cuales se limitarán al ejercicio como primer respondiente y al desarrollo de actos urgentes, exclusivamente respecto de los delitos identificados en el curso de las operaciones navales. Las funciones de policía judicial especiales y restringidas asignadas al personal del Cuerpo de Guardacostas serán ejercidas exclusivamente en aguas jurisdiccionales o internacionales en aplicación del Procedimiento Especial de Interdicción Marítima – PEIMAR. Una vez culmine el término de la operación naval y la unidad de
superficie o el artefacto naval retorne a puerto colombiano, las personas capturadas y los elementos materiales probatorios se pondrán a disposición de las autoridades competentes. Parágrafo 1. Las funciones de policía judicial especiales y restringidas en lo que refiere a la plena identificación, incluirán el acceso a equipos tecnológicos encontrados en la embarcación o nave objeto de la interdicción a efectos de llegar a una correcta individualización y caracterización de personas o elementos que puedan ser objeto de actuaciones ilícitas. En lo que refiere al desarrollo de actos urgentes, las funciones de policía judicial especiales y restringidas incluye la posibilidad de realizar pruebas de identificación preliminar homologada – PIPH a las sustancias presuntamente ilícitas que se hallen e incauten en el desarrollo de las operaciones navales, a efectos de comprobar si corresponden a alcaloides, estupefacientes o sus derivados. También incluirán la realización de procedimientos de identificación, recolección y embalaje de los elementos materiales probatorios – EMP y evidencia física – EF, presentación de informe ejecutivo y apoyo en audiencias, todo ello en cumplimiento con los protocolos establecidos y demás formalidades legales para la preservación de la cadena de custodia. Parágrafo 2. En el informe ejecutivo se incluirá el registro de las comunicaciones identificadas a través de las frecuencias públicas utilizadas en zonas marítimas, tales como la VHF, UHF y HF, que sirvan como indicio de concurso de delitos transnacionales en aguas jurisdiccionales o internacionales de tripulantes de naves o artefactos navales distintos a los interdictados. Artículo 6. Articulación interinstitucional en el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima. La Armada Nacional de Colombia coordinará la correcta articulación con la Rama Judicial la efectiva puesta a disposición de las personas aprehendidas, por los medios telemáticos y tecnológicos adaptados en las unidades de superficie, ante jueces de control de garantías especializados para definir su situación judicial en los términos establecidos en el Código de Procedimiento Penal en el marco del Procedimiento Especial de Interdicción Marítima – PEIMAR. En virtud de la función de dirigir y coordinar las funciones de policía judicial, La Fiscalía General de la Nación realizará el proceso de capacitación y certificación al personal del Cuerpo de Guardacostas para el debido ejercicio de las funciones de policía judicial especiales y restringidas que le son concedidas. La certificación para el ejercicio de estas funciones deberá expedirse antes del inicio de las operaciones, tal y como se establece en el régimen de transición establecido en esta norma. CAPÍTULO II. FASES DEL PEIMAR Artículo 7. Señal de parar máquinas. Es la señal emitida por cualquier unidad de la Armada Nacional, con la cual se ordena al capitán de la nave o embarcación, detener por completo la marcha de esta. La señal consiste	en tres (3) pitadas largas de cinco (5) segundos cada una, y puede estar acompañada de señales luminosas intermitentes dirigida hacia la nave en cuestión. Además, podrá ser complementada con la orden de detener la nave mediante comunicación a través del canal 16 V.H.F. - F.M. 9. La nave que no acate o haga caso omiso a la señal de parar máquinas, o a la orden de que se detenga, será objeto de persecución y se procederá a su inmovilización temporal, por considerarse un indicio de la comisión de actividades ilícitas o contravencionales establecidas por la Autoridad Marítima de Colombia, enmarcadas en el Decreto Ley 2324 de 1984 o aquella norma que lo sustituya o modifique. La Armada Nacional empleará de forma gradual y coercitiva los medios y capacidades disponibles para garantizar la inmovilización de embarcaciones en desacato durante el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima- PEIMAR, para lo cual las acciones coercitivas deberán observar los principios de legalidad, necesidad, proporcionalidad y progresividad, conforme con el marco del uso legítimo de la fuerza, y las reglas de uso de la fuerza en el marco de la doctrina naval. Artículo 8. De la visita e inspección a la nave o artefacto naval. Acción adoptada por los comandantes de unidades a flote de la Armada Nacional consistente en subir a bordo de la nave o artefacto naval, por parte de un oficial, suboficial u otra autoridad competente, con el propósito de: - Verificar los documentos de la nave o el artefacto naval, la tripulación y demás personas frente a las actividades comerciales y particulares desarrolladas. - Inspeccionar y registrar los espacios, estructuras, instalaciones y carga de la nave o el artefacto naval. - Prevenir la realización de actividades contravencionales y comisión de conductas ilícitas. Parágrafo 1. La visita a la nave o artefacto naval puede ser practicada en cualquier momento, circunstancia o lugar, de la cual se dejará registro en acta, y se suministrará la respectiva copia a la persona que atiende la visita y el original del acta será custodiado por la Armada Nacional en el archivo operacional en cumplimiento de la Ley Nacional de Archivo. Parágrafo 2. En caso de la identificación de la flagrancia en la comisión de un delito, con ocasión a la visita realizada a la embarcación, las actuaciones tendientes a la protección de los elementos materiales probatorios y las evidencias físicas, deberá expresamente adelantarse las actuaciones que dispone el Código de Procedimiento Penal, Ley 906 de 2004, o la norma que lo sustituya o modifique, sobre cadena de custodia, así como los lineamientos establecidos en el Manual de Policía Judicial y Cadena de Custodia de la Fiscalía General de la Nación.

Artículo 9. Sosténimiento de las Operaciones Navales. La Armada Nacional de Colombia, en cumplimiento de la misión constitucional para la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional, adelanta operaciones navales en aguas jurisdiccionales y en aguas internacionales para garantizar la protección de los intereses marítimos del Estado. En las operaciones navales de interdicción marítima adelantadas más allá de 24 millas náuticas del mar territorial y zona contigua, en cuya visita e inspección a nave o artefacto naval se inferían motivos razonables para sospechar la presunta comisión de delitos, se deberá garantizar la legalidad y validez del procedimiento, y el debido proceso a los tripulantes de la nave, para lo cual se llevarán a cabo las actuaciones que dispone el Código de Procedimiento Penal, o la norma que lo sustituya o modifique, siguiendo los lineamientos establecidos en el Manual de Policía Judicial y Cadena de Custodia de la Fiscalía General de la Nación, de acuerdo con los lineamientos del Sistema Penal Oral Acusatorio vigente. En un término máximo de 36 horas contadas a partir del registro y e identificación preliminar de las sustancias o materiales presuntamente ilícitos, y la identificación o individualización de las personas aprehendidas, éstas se pondrán a disposición de las autoridades competentes para la definición de su situación jurídica a través de los medios telemáticos y tecnológicos dispuestos en las unidades de superficie de la Armada Nacional de Colombia, garantizando la efectiva materialización de los derechos de los capturados y el debido proceso. Las personas capturadas tendrán acceso por medios virtuales al sistema de defensoría pública o de confianza para que participen en las audiencias respectivas. El personal del Cuerpo de Guardacostas a bordo de las unidades de superficie con asignación de funciones de policía judicial especiales y restringidas será responsable de adelantar todas aquellos actos urgentes y necesarios para que el resultado operacional sea judicializado en debida forma, de conformidad con el artículo 146 del Código de Procedimiento Penal. El personal de Guardacostas con funciones de policía judicial especiales y restringidas mantendrá una coordinación inmediata y continua a través de medios tecnológicos con la Fiscalía General de la Nación en el desarrollo de sus actuaciones, desde el momento de la captura o recolección de elementos materiales probatorios, garantizando así la cadena de custodia, la validez del proceso judicial. En los eventos en el que el Juez de Control de Garantías legalice la captura e imponga medida restrictiva de la libertad, el personal capturado permanecerá en la unidad de superficie de la Armada Nacional de Colombia, en la locación adecuada para el cumplimiento de la medida, durante el tiempo programado en la orden de operación, el cual se informará al Juez de control de garantías y a la Fiscalía General de la Nación en la audiencia virtual respectiva. Una vez finalice la operación y la unidad de superficie arribe a puerto colombiano, el personal privado de la libertad será entregado a la autoridad competente para que continúe el procedimiento penal en tierra.	Parágrafo 1: En el evento en que el Juez de Control de Garantías ordene la libertad del personal capturado, la Armada Nacional adoptará inmediatamente las medidas necesarias para materializar la decisión de la autoridad judicial. Parágrafo 2. En aquellas operaciones navales realizadas dentro de las 24 millas náuticas correspondientes a mar territorial y zona contigua, en cuya visita a naves o artefacto naval se inferían motivos razonables para sospechar la presunta comisión de delitos, la Armada Nacional de Colombia adelantará el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima y conducirá a puerto colombiano al personal a bordo de la nave o artefacto naval y la evidencia física o elementos materiales probatorios, preservando la seguridad de la operación naval. En estos casos el término de las 36 horas para la disposición ante el Juez de Control de Garantías comenzará a contarse a partir del arribo a puerto de la unidad naval. Para estos casos, la Armada Nacional de Colombia deberá procurar: (i) el inmediato desvío de la nave objeto de interdicción marítima, dentro de las condiciones que razonablemente lo permitan para la mayor seguridad de los capturados y de la operación naval; (ii) la estricta protección de los derechos fundamentales de las personas capturadas en flagrancia; (iii) el cumplimiento de la integridad de formas y garantías que reglan el procedimiento de interdicción marítima; (iv) la diligente y pronta comunicación y coordinación con las autoridades competentes, en particular la Fiscalía General de la Nación para que provea lo necesario para recibir con prontitud en puerto la nave, las sustancias transportadas sobre las que se sospecha de modo razonable su ilicitud y naturalmente las personas a bordo capturadas. Parágrafo 3. Para el efectivo cumplimiento de la medida de aseguramiento restrictiva de la libertad en las unidades de superficie de la Armada Nacional de Colombia, se deberán proveer las condiciones mínimas de dignidad, seguridad y bienestar en el marco de las capacidades, instalaciones y logística que la respectiva unidad ostente, conforme a los estándares internacionales en materia de derechos humanos y al principio de dignidad humana. Parágrafo 4. Para todos los efectos, las Unidades de la Armada Nacional no se constituirán como centros transitorios ni permanentes de reclusión y en ninguna circunstancia se podrá señalar, entender, calificar o determinar como centro transitorio o permanente de reclusión a las unidades navales, garantizando que el periodo de navegación en el cual el capturado se encuentre a bordo de la embarcación. TÍTULO III. DISPOSICIONES FINALES Artículo 10. Régimen transitorio para la implementación del Procedimiento Especial de Interdicción Marítima – PEIMAR. En un término de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de esta norma, la Armada Nacional de Colombia adoptará las medidas adecuadas para incorporar las capacidades necesarias para el desarrollo de los eventos procesales penales en las unidades de superficie navales, garantizando que las actuaciones se realicen con total respeto al debido proceso. Asimismo, se adelantarán las coordinaciones
necesarias con la Fiscalía General de la Nación para los procesos de capacitación y certificación de las funciones asignadas al personal del Cuerpo de Guardacostas que se contemplan en la presente Ley. En el tiempo de transición, las funciones de policía judicial solo podrán ser desarrolladas por personal previamente capacitado y certificado. Artículo 11. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de los seis (6) meses de su publicación a partir de los cuales se derogan todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial, los parágrafos 2 y 3 del artículo 298 de la Ley 906 de 2004, adicionados por el artículo 56 de la Ley 1453 de 2011.  El Ministro, Pedro Arnulfo Sánchez Suárez Ministro de Defensa Nacional  El Ministro, Luis Eduardo Montealegre Lynett Ministro de Justicia y del Derecho Las y los congresistas  AGMETH JOSÉ ESCAF TIJERINO Representante a la Cámara Pacto Histórico  ALEXANDER GUARÍN SILVA Representante a la Cámara por el Guainía  MARY ANNE ANDREA PERDOMO Representante por Santander Congreso de la República maryperdomo@camara.gov.co  Gloria Inés Flórez Schneider Senadora de la República Pacto Histórico  ALIRIO URIBE MUÑOZ Representante a la Cámara  ÁLVARO LEONEL RUEDA CABALLERO Representante a la Cámara Departamento de Santander  Gabriel Ernesto Rodríguez Buitrago Representante a la Cámara Pacto Histórico - PDA  INGRID JOHANA AGUIRRE JUVINAO Representante a la Cámara Departamento del Magdalena Fuerza Ciudadana  ERMES EVELIO PETE VIVAS Representante a la Cámara por el Cauca Pacto Histórico- MAIS	 Jorge Alejandro Ocampo Giraldo Representante a la Cámara Departamento del Valle del Cauca Pacto Histórico  PEDRO JOSÉ SUÁREZ VACCA Representante a la Cámara Pacto Histórico - Boyacá  DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico  ROBERT DAZA GUEVARA Senador de la República Pacto Histórico - PDA  JAEL QUIROGA CARRILLO Senadora de la República Pacto Histórico- UP  SANDRA YANETH JAIMES CRUZ Senadora de la República PDA - Pacto Histórico  Martha Isabel Perdomo Echeverry Senadora de la República Pacto Histórico - MAIS 

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 19 de Agosto del año 2025
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo
No. 180 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
Ministro de Defensa, Dr. Pedro Sánchez Suárez
Ministro de Justicia, Dr. Eduardo Montalegre;
Con el acompañamiento de varios Congresales

SECRETARIO GENERAL

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN
LEYES

Bogotá D.C., 19 de Agosto de 2025

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 180/25 Senado “POR MEDIO DEL CUAL SE EXPIDE EL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO ESPECIAL DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA DE LA ARMADA NACIONAL – PEIMAR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Ministro de Defensa Nacional, DR. PEDRO ARNULFO SÁNCHEZ SUÁREZ; Ministro de Justicia y del Derecho, DR. LUIS EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT; con el acompañamiento de los Honorables Senadores GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER, ROBERT DAZA GUEVARA, JAHEL QUIROGA CARRILLO, SANDRA YANETH JAIMES CRUZ, MARTHA PERALTA EPIEYÚ, CARLOS ALBERTO BENAVIDES MORA; y los Honorables Representantes AGMETH ESCAF TJERINO, OLGA LUCÍA VELÁSQUEZ, MARY ANNE ANDREA PERDOMO, ALIRIO URIBE MUÑOZ, ALVARO LEONEL RUEDA CABALLERO, GABRIEL PARRADO DURÁN, JOHANA AGUIRRE JUVINAO, JORGE OCAMPO GIRALDO, PEDRO JOSÉ SUÁREZ VACCA, DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ, DAVID RACERO MAYORCA. La materia de qué trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión PRIMERA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

1

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – AGOSTO 19 DE 2025

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión PRIMERA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

1

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

Proyecto y Expediente

CARTAS DE ADHESIÓN

CARTA DE ADHESIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 179 DE 2025 SENADO
HONORABLE REPRESENTANTE DAVID RICARDO RACERO M.

por la cual se crea la Agencia Espacial de la República de Colombia y se establece su estructura.

Bogotá D.C., 20 de agosto de 2025

Señor
Diego Alejandro González
Secretario General
Secretaría General
Senado de la República
Ciudad

Asunto: Acompañar como autor el Proyecto de Ley 179S de 2025 “Por la cual se crea la Agencia Espacial de la República de Colombia y se establece su estructura”

Estimado secretario González, cordial saludo.

Me dirijo a usted con el fin de expresar mi voluntad de acompañar como coautor el Proyecto de Ley 179S de 2025 “Por la cual se crea la Agencia Espacial de la República de Colombia y se establece su estructura” radicado el día 19 de agosto de 2025 de autoría del Ministerio de Defensa Nacional y varios congresistas de la coalición Pacto Histórico.

Cordialmente;

DAVID RICARDO RACERO MAYORCA

Representante a la Cámara por Bogotá

Coalición Pacto Histórico

CARTA DE ADHESIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 180 DE 2025 SENADO
HONORABLE REPRESENTANTE DAVID RICARDO RACERO M.

por medio del cual se expide el Código de Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de la Armada Nacional - PEIMAR y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., 20 de agosto de 2025

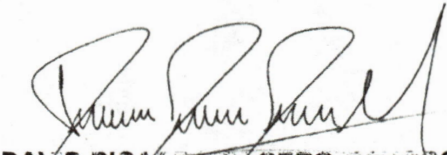
Señor
Diego Alejandro González
Secretario General
Secretaria General
Senado de la República
Ciudad

Asunto: Acompañar como autor el Proyecto de Ley 180S de 2025 Por medio del cual se expide el Código de Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de la Armada Nacional – PEIMAR y se dictan otras disposiciones

Estimado secretario González, cordial saludo.

Me dirijo a usted con el fin de expresar mi voluntad de acompañar como coautor el Proyecto de Ley 180S de 2025 “Por medio del cual se expide el Código de Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de la Armada Nacional – PEIMAR y se dictan otras disposiciones” radicado el día 19 de agosto de 2025 de autoría del Ministerio de Defensa Nacional y varios congresistas de la coalición Pacto Histórico.

Cordialmente;



DAVID RICARDO RACERO MATOSCA
Representante a la Cámara por Bogotá
Coalición Pacto Histórico

CONTENIDO

Gaceta número 1532 - Miércoles, 27 de agosto de 2025	
SENADO DE LA REPÚBLICA	
PROYECTOS DE LEY	Págs.
Proyecto de Ley número 179 de 2025 Senado, por la cual se crea la Agencia Espacial de la República de Colombia y se establece su estructura.....	1
Proyecto de Ley número 180 de 2025 Senado, por medio del cual se expide el Código de Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de la Armada Nacional - PEIMAR y se dictan otras disposiciones.....	10
CARTAS DE ADHESIÓN	
Carta de adhesión al proyecto de Ley número 179 de 2025 Senado Honorable Representante David Ricardo Racero M, por la cual se crea la Agencia Espacial de la República de Colombia y se establece su estructura.....	19
Carta de adhesión al proyecto de Ley número 180 de 2025 Senado Honorable Representante David Ricardo Racero M, por medio del cual se expide el Código de Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de la Armada Nacional - PEIMAR y se dictan otras disposiciones	20