

Fotografía: Banco de imágenes de Dimar

Buque Granelero ingresando a Barranquilla.

# Proyecto de ley de abanderamiento de buques en Colombia

José Alejandro García Quintero <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Asesor del Despacho Director General Marítimo.



La nacionalidad de un buque es fundamental para que pueda navegar y desarrollar las labores para las cuales fue diseñado y construido, para obtenerla debe registrarse en un Estado que impondrá sus propios requisitos para otorgarla. Mediante este acto jurídico se crea un vínculo que obliga a la nave, al armador y a su tripulación a someterse a la legislación nacional, y al Estado a prestar la debida protección.

Las tripulaciones y el buque son el alma del transporte marítimo, modo crucial de actividades comerciales en la economía globalizada de mercado. Sin embargo, en Colombia no se ha abierto el horizonte fundamental de influencia de este renglón económico y su preponderante papel para la prosperidad, al ser fuente de oportunidades de empleo, renglón de apalancamiento de economías de escala y peldaño fundamental en la cadena logística de producción.

La marina mercante se erige como una pieza esencial del comercio internacional, transportando mercancías y pasajeros por todo el mundo, sin la cual gran parte del negocio de importación y exportación nacional e internacional se detendría. Esta particular industria requiere aptitudes y habilidad en aspectos tanto financieros como logísticos para su correcta administración y operatividad, y engloba un amplio espectro de soluciones tecnológicas, desde las infraestructuras básicas

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

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

En la actualidad Colombia cuenta con 3 485 naves y artefactos navales registrados, así:

- Naves mayores: 631, de las cuales 117 son de tráfico internacional.
- Naves menores: 2 854, que corresponden a lanchas de recreo o pasaje y naves de pesca.

Si se logra que Colombia abandere más buques, el Estado se evita pagar fletes a navieras extranjeras, asimismo se incentiva el empleo, ya que al estar matriculados en Colombia deberán contratar tripulación colombiana (capitanes, primeros oficiales, ingenieros de máquinas, marineros de cubierta y marineros de máquinas, cocineros, etc.), generando empleos directos y expandiendo significativamente el comercio nacional y el ingreso de divisas. Igualmente, se potencializan sectores como los astilleros, talleres

## SE PROPONE LA ELIMINACIÓN DE LA VERIFICACIÓN DE INFORMES POR TRÁFICO DE ESTUPEFACIENTES, TRÁMITE POCO ÚTIL, QUE EN CIERTO SENTIDO HA ESTIGMATIZADO AL SECTOR MARÍTIMO Y DESMOTIVADO LA INVERSIÓN.

de reparación naval, la academia, la gente de mar y las agencias marítimas, entre otros.

Las estadísticas disponibles de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) (2016) representan el total de importaciones y exportaciones realizadas por los diferentes modos de transporte, se concluye que el 97.6 % de la carga de Colombia es importada por vía marítima; mientras que el 98.8 % de la carga de Colombia es exportada por vía marítima.

Este tráfico internacional (exportaciones e importaciones) es realizado por buques extranjeros, dejando nuestro país de percibir estos ingresos, razón por la cual, promover el abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia, fortalecería el transporte marítimo como engranaje del comercio internacional y el aprovisionamiento a través de la pesca artesanal e industrial, así como al cabotaje como medio indispensable de comunicación en zonas estratégicas para el país.

La Dirección General Marítima (Dimar), la Armada Nacional (ARC) y el Ministerio de Defensa Nacional (MinDefensa) han venido liderando en los últimos meses, con el apoyo de la Vicepresidencia de la República y la Comisión Colombiana del Océano (CCO), la construcción de una iniciativa legislativa que actualice este marco legal y plantee soluciones a los problemas administrativos que actualmente se presentan.

El resultado de este trabajo ha contado con amplia difusión y participación del gremio interesado, como la Asociación de Armadores Colombianos (Armcol), la Asociación Náutica Colombiana (Asonautica), el Colegio de Egresados de la Marina Mercante, la Liga Marítima Colombiana, la Asociación Colombiana de Ingenieros Navales y Profesionales Afines (Acinpa), la Fundación Entremares y empresarios del transporte de cabotaje del Pacífico.

La propuesta que se ha puesto a consideración recoge algunos aspectos esenciales de la Ley 730 de 2001, actualiza su redacción y

plantea soluciones a problemas administrativos para registrar naves.

Se propone crear un registro único nacional de naves clasificado por el servicio que se pretende prestar, de esta forma los requisitos exigidos a las naves de alto bordo no serán aplicables a las naves de cabotaje, pesca ni a las de recreo.

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

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

Se ha incluido un capítulo especial relacionado con la hipoteca naval y las garantías marítimas, dado que en el país las entidades financieras no reciben las naves como garantía hipotecaria para créditos, permitiendo el financiamiento y las posibilidades de expansión.

Finalmente, se propone que las rentas provenientes del servicio de transporte marítimo internacional que realicen naves o artefactos navales inscritos en el registro colombiano sean gravadas a la tarifa del impuesto sobre la renta del 2 %.

Este proyecto ha sido viabilizado por el Gobierno nacional como iniciativa del ejecutivo y se han estado agotando los trámites correspondientes para su presentación ante el Congreso de la República, de cuya discusión, trámite y acompañamiento decidido, de seguro se logrará una importante herramienta de reactivación económica, así como el surgimiento de nuevas oportunidades para el sector marítimo. ▲