



**EL ABANDERAMIENTO DE NAVES, FACTOR FUNDAMENTAL PARA LOGRAR EL
FORTALECIMIENTO DE LA MARINA MERCANTE COLOMBIANA.**

ANGEE STEPHANIE ORTÍZ USAMA

JORGE ANDRÉS BOLAÑOS ENRÍQUEZ

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA DE CALI
FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO**

2021



**EL ABANDERAMIENTO DE NAVES, FACTOR FUNDAMENTAL PARA LOGRAR EL
FORTALECIMIENTO**

DE LA MARINA MERCANTE COLOMBIANA.

**TRABAJO DE GRADO PRESENTADO COMO REQUISITO
PARA OPTAR AL TÍTULO DE ABOGADO**

ANGEE STEPHANIE ORTÍZ USAMA

JORGE ANDRÉS BOLAÑOS ENRÍQUEZ

DIRECTORA

DRA. GLORIA INÉS HURTADO LANGER

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA DE CALI
FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES**

CARRERA DE DERECHO

2021

ARTÍCULO 23 de la Resolución No. 13 de 1946 de la Pontificia Universidad Javeriana: “La universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de tesis. Sólo velará porque no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y porque la tesis no contenga ataques personales contra persona alguna, antes bien, se vea en ellas el anhelo de buscar la verdad y la justicia”.

DEDICATORIA.

A mi madre y a mi padre, por ser el faro en cada día de vida, porque sin ellos jamás hubiese podido cumplir mis sueños.

Angee Stephanie Ortiz Usama.

A Dios y mi familia, pilares fundamentales en mi vida. A mi madre, por su dedicación, entrega y apoyo incondicional. A mi padre, por sus consejos y guía.

Jorge Andrés Bolaños Enríquez.

AGRADECIMIENTO.

A la Doctora Gloria Inés Hurtado,

Por aportar con su conocimiento a la construcción de este trabajo, por su invaluable dedicación y compromiso.
Infinitas gracias.

RESUMEN

En el presente trabajo se estudia la figura del abanderamiento de naves como elemento clave para fortalecer la Marina Mercante colombiana, y se analiza el marco normativo que regula el régimen administrativo de naves y artefactos navales de bandera colombiana. Igualmente, las cuestiones que deben ser objeto de una regulación de fondo y la importancia que esta aportaría al desarrollo económico del país.

El desarrollo de este trabajo se plantea a partir de comprender el concepto integral de la expresión "Marina Mercante" y a partir de allí se realiza un estudio del marco legal vigente que regula los diferentes elementos que hacen parte de la Marina Mercante en Colombia, luego se referirá a los organismos especiales de las Naciones unidas (OMI y OIT) y, finalmente, se analizarán algunas situaciones que deben regularse en paralelo relacionadas al fortalecimiento de la Marina Mercante.

Palabras claves: Marina Mercante, Flota Mercante, abanderamiento de naves, tripulación y armador.

ABSTRACT

In this paper, the figure of the flagging of ships is studied as a key element to strengthen the Colombian Merchant Marine, and the normative framework that regulates the administrative regime of ships and naval artifacts of the Colombian flag is analyzed. Likewise, the issues that should be subject to substantive regulation and the importance that this would contribute to the economic development of the country.

The development of this work is based on an understanding the integral concept of the expression "Merchant Marine" and from there a study of the current legal framework that regulates the

different elements that are part of the Merchant Marine in Colombia is carried out, then the special organizations of the United Nations (IMO and ILO) will be referred to and, finally, some situations that should be regulated in parallel related to the strengthening of the Merchant Marine will be analyzed.

Key words: Merchant Marine, Merchant Fleet, flagging of ships, crew and ship owner.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
OBJETIVO GENERAL	6
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	6
ESTADO DEL ARTE	7
MARCO TEÓRICO	11
METODOLOGÍA	18
CAPÍTULO 1	19
LA MARINA MERCANTE COLOMBIANA CONCEPTO Y ACTUALIDAD	
1.1. Conceptos y alcance	19
1.2. Actualidad de la Marina Mercante en Colombia	24
CAPÍTULO 2	28
MARCO LEGAL DE LA MARINA MERCANTE EN COLOMBIA	
2.1. Libro V del Código de comercio	28
2.2. Decreto Ley 2324 de 1984	32
2.3. Ley 730 de 2001	34

2.4. Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros -PNOEC- y CONPES 3990 Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030	39
2.4.1. La Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros -PNOEC-	39
2.4.2 CONPES 3990 Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030	43
2.5. Proyecto de ley 464 de 2020	45
CAPÍTULO 3	51
ORGANISMOS ESPECIALIZADOS DE NACIONES UNIDAS	
3.1. Organización Marítima Internacional -OMI-	51
3.2. Organización Internacional del Trabajo -OIT-	54
CAPÍTULO 4	57
SITUACIONES QUE DEBEN REGULARSE EN PARALELO	
CONCLUSIONES	61
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	63

INTRODUCCIÓN

Es necesario para avanzar en el desarrollo del presente trabajo conocer que el concepto de Marina Mercante abarca no solo el componente de buques de navegación internacional, sino que también involucra al personal de mar, a las embarcaciones menores y las de cabotaje -es decir de navegación nacional- registradas ante la Autoridad Marítima de un país. Es importante analizar cómo la mayoría de Estados ribereños o con litoral dirigen grandes esfuerzos para desarrollar actividades comerciales por vía marítima. El transporte de bienes y servicios por vía marítima sigue siendo el pilar del comercio internacional, más del 80% del intercambio comercial se realiza por este medio (Camelo, 2011).

El caso colombiano no es la excepción; sus importaciones y exportaciones se llevan a cabo en gran medida por vía marítima. Según la Dirección General Marítima (DIMAR, 2019) el 97.6 % de la carga de importación en Colombia se realiza por vía marítima, así mismo, el 98.8% de la carga de exportación.

Por lo que es menester que en Colombia se abogue por el fortalecimiento de una Marina Mercante Nacional -una Flota Mercante- registrada con bandera nacional que cumplan con los estándares que se requieren para competir en el mercado del transporte marítimo actual, lo cual es importante para el desarrollo de la economía del país, de acuerdo a Arroyo (2018) quien considera que:

La marina mercante ha sido considerada tradicionalmente como un sector estratégico de primera importancia, identificado muchas veces con el mismo interés nacional. Aunque se trate de una actividad privada (el ejercicio del comercio marítimo mediante la utilización de buques mercantes) y los buques sean de titularidad también privada, es lo cierto que

los Estados han fomentado siempre el desarrollo de la marina mercante nacional. Varios factores han contribuido a ello. Por el lado económico, el transporte marítimo internacional es una fuente de divisas y todos los gobiernos estimulan el desarrollo del comercio exterior, por el efecto positivo en la balanza de pagos. (p.155)

La Liga Marítima de Colombia (LIMCOL, 2014), presenta la distinción entre Flota Mercante y Marina Mercante, cuando refiere que:

En un concepto aún más amplio, la Marina Mercante no son sólo los buques; el componente más importante sin el cual no pudiesen navegar, es la gente de mar que constituye las tripulaciones y que cuentan con niveles de formación y capacitación que le son muy propios de la navegación marítima. Los diferentes países licencian o titulan bajo estándares aprobados internacionalmente, y así como existe un registro nacional de buques, también se debe llevar registros nacionales de la gente de mar que un país titula. (p. 28 y 29)

En este sentido, LIMCOL (2014) extiende el concepto de Marina Mercante, aludiendo que:

También cabría incluir a los armadores nacionales que cuentan tanto con buques bajo bandera nacional como de otras banderas. Así y de acuerdo a estadísticas internacionales, Grecia, Japón y China, serían los países con las principales flotas mundiales de acuerdo a la nacionalidad de los armadores. (p. 28 y 29)

Es claro entonces que los buques exclusivamente no conforman la Marina Mercante de un país. Existen diversos factores y/o elementos que pueden hacer parte -y *hacen parte*- del

concepto general de Marina Mercante. Por ello en desarrollo del título del presente trabajo se analizará el marco normativo que rige en Colombia para registro y abanderamiento de naves, así como las circunstancias o situaciones que no nos han permitido ser un país apetecible para para el registro de buques por parte de armadores nacionales y extranjeros con lo cual se fortalecería la Marina Mercante colombiana.

Teniendo clara esta distinción a lo largo podrá encontrarse de manera genérica la expresión “Marina Mercante” para referirse a las naves con bandera nacional dedicadas al comercio nacional e internacional. Así se tiene entonces que la Marina Mercante, estará conformada principalmente por la flota de buques o naves registradas que se usan para el comercio y el turismo, pero que además en caso de confrontación dichas naves pueden hacer parte del poder naval del país.

La necesidad de una Flota Mercante cobra tal importancia que debería considerarse como política pública de carácter prioritario para la nación, pues de esta forma se fomenta exponencialmente el desarrollo económico del país. Dado que la Flota Mercante nacional es uno de los componentes que hacen parte de los intereses marítimos del país, entendidos estos como conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar (Torres y Tejada, 2018), por lo que se debe fomentar la formación y organización de una flota de buques que contribuya al fortalecimiento económico del país marítimo. Será necesario entonces revisar un cambio en la normativa sobre abanderamiento de naves ya que no solamente se requieren importantes incentivos tributarios, aduaneros y fiscales para motivar el aumento en el registro de naves en el país, sino también con incentivos que se implementen durante el desarrollo de la actividad económica, lo que también implicaría una mirada a la regulación en materia de derecho laboral

para los trabajadores; no solo a bordo de dichos buques, sino de los trabajadores portuarios que son parte esencial del eslabón logístico que constituyen los puertos.

Hasta ahora no se han desarrollado verdaderas políticas públicas que atraigan a una nacionalización de buques y los respectivos incentivos para que se fortalezca y favorezca el crecimiento de una Flota Mercante, sabiendo que el buque es el medio fundamental del transporte marítimo y el elemento central de las relaciones jurídicas que derivan del comercio y la navegación marítima (Abreu, 2006).

Como no se cuenta en Colombia con una industria astillera que ofrezca a posibles interesados, buques construidos en el país, es necesario mencionar que previo al registro de un buque debe surtirse el proceso de nacionalización ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN-, ya que por lo general el buque será extranjero y se va a quedar operando en las rutas nacionales o eventualmente y según su capacidad de carga podrá navegar en rutas internacionales. El registro para la obtención de la bandera colombiana se hará en alguna capitania de puerto del país.

En consecuencia, de lo anterior, la nacionalización de buques en Colombia generaría un aumento en los tributos que deja dicho proceso, debido a que la mayoría de naves están registradas en diferentes países y no en Colombia. El registro y permisos de operación también generaría ingresos que podrían ser dirigidos al fortalecimiento de la autoridad marítima nacional.

El crecimiento de una Flota Mercante -no sólo para el caso colombiano- que fortalezca la Marina Mercante nacional, permitiría el logro de un avance en el comercio exterior como factor importante de la economía de cualquier país y en relación a ello; se conseguiría una posición influyente en la comunidad marítima internacional de cara a la toma de decisiones; lo que, de

acuerdo a la Comisión Colombiana del Océano (CCO, 2018) en la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros –PNOEC-, “no solo contribuye a reducir los costos de fletes, además constituye una reserva estratégica de la marina de guerra del país” (p.29).

En cuanto al desarrollo histórico de la Marina Mercante colombiana, no se ha dado una solución a esta falta de promoción para el abanderamiento de naves en el país, por lo que la problemática para el fomento del abanderamiento de naves de tráfico internacional no está en la reglamentación de procedimientos para el registro de naves, sino en la falta de incentivos que no invitan a ningún naviero a registrar en Colombia, y esto impide que se fortalezca ese sector en pro del beneficio económico del país. Es importante entonces, reforzar los mecanismos de participación efectiva de la Marina Mercante, no sólo como soporte del comercio exterior sino también como determinante de las ventajas de nuestros productos en el intercambio comercial del país (Martínez, 1986).

Lo anterior lleva a cuestionarse **¿Cuál es el problema que existe dentro del proceso de abanderamiento de naves para fortalecer la Marina Mercante en Colombia?**

OBJETIVO GENERAL

Se pretende determinar por medio de este proyecto de investigación, a través de un análisis crítico sobre el desarrollo normativo existente en Colombia respecto al registro y abanderamiento de naves y cómo éste es factor fundamental para lograr el fortalecimiento de la Marina Mercante y por ende la posibilidad de contar con una Flota Mercante -una flota de buques- colombiana.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Describir los conceptos de la Marina Mercante y su alcance, así como la actualidad de la Marina Mercante en Colombia para establecer un panorama de las falencias que se presentan en el sector con miras a su fortalecimiento.

2. Realizar un análisis crítico a la normativa vigente en Colombia, en lo que respecta al marco jurídico del régimen administrativo de naves, la cual está conformada por el Código de Comercio en el libro V, el Decreto Ley 2324 de 1984, la Ley 730 de 2001, la Política Nacional del Océano y los espacios Costeros – PNOEC-, el CONPES 3990 Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030, Reglamento Marítimo Colombiano –REMAC-, así como del Proyecto de Ley 464 de 2020, que cursa actualmente en el Congreso.

3. Determinar las problemáticas relacionadas con la formación, titulación, así como las condiciones de empleo de la gente de mar, a través de los instrumentos jurídicos internacionales en el contexto colombiano.

4. Identificar los elementos principales relacionados al abanderamiento de naves que necesitan ser regulados de fondo para lograr el fortalecimiento de la Marina Mercante.

ESTADO DEL ARTE

Para comenzar a abordar el estado del arte del presente trabajo de grado, es conveniente recordar la pregunta de investigación planteada: **¿Cuál es el problema que existe dentro del proceso de abanderamiento de naves para fortalecer la Marina Mercante en Colombia?**

A partir de este interrogante, el tema del abanderamiento en Colombia y las falencias en cuanto a la carencia de incentivos, es una situación que la academia ha estado estudiando y analizando en la posibilidad de mejoras para atraer a más armadores que abanderen sus naves en el país, sin embargo, hasta la fecha no hay una solución eficaz frente a esto, pues, aunque han existido reformas a la ley vigente sobre el tema específico del registro de naves y se han reducido y/o mejorado los requisitos para su formalización, no se ha logrado un avance significativo sobre el factor de fondo. Actualmente se encuentra radicado el proyecto de Ley 464 de 2020 *“Por medio de la cual se establece el régimen para el abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo”*, por lo que es importante analizar si este trae cambios sustanciales que estimulen el abanderamiento nacional, por lo que esto lleva a cuestionar si realmente en el proyecto de ley se han previsto beneficios tributarios y arancelarios que inviten a los armadores a matricular sus naves en Colombia.

Resulta apremiante un cambio normativo que toque los aspectos de fondo que requieren modificación, no una propuesta más de mejora en los procesos administrativos del registro y abanderamiento de naves, trayendo en consecuencia un incremento real de una flota de buques y el aprovechamiento y mejoras que tendrían los involucrados en todos los eslabones de la cadena del transporte marítimo, a bordo y en tierra, los armadores, tripulantes, y generadores de

carga por vía marítima. Una solución jurídica eficaz para el servicio del comercio exterior en buques de bandera colombiana es lo que se requiere.

En ese sentido, las regulaciones que buscan dichos beneficios, también deberían tener en cuenta a los tripulantes de buques de bandera colombiana, para quienes aún no se tiene una regulación laboral establecida.

Mediante la Ley 730 de 2001 *“Por medio de la cual se dictan normas para el registro y abanderamiento de naves y artefactos navales dedicados al transporte marítimo y a la pesca comercial y/o industrial”* expedida por el legislativo, se pretendió dar respuesta a los procedimientos extensos para el trámite de abanderamiento. En efecto con la Ley 730 de 2001 se dieron unas definiciones que no se tenían; se precisaron otras y se eliminaron trabas en los procedimientos para el proceso de registro y abanderamiento. Sin embargo, a pesar de que, si bien tenía una finalidad bienhechora, terminó con no cumplir una meta y por ello, se sigue generando ese rezago frente al tema.

La Dirección General Marítima, ha dejado claro en la exposición de motivos del citado Proyecto de Ley de abanderamiento 464 de 2020, que resulta necesario superar los obstáculos que hoy presenta Ley 730 de 2001, frente a los procedimientos que ponen trabas excesivas para abanderar naves. Al respecto en su exposición de motivos que sustenta el articulado del proyecto, la DIMAR (2019) expone que:

Luego del cierre de la mayoría de las navieras nacionales en el 2001, el Congreso de la República impulsó y aprobó la Ley 730, con la cual se inició la modernización del registro colombiano de naves, e incluyó soluciones administrativas a algunos trámites con el objetivo de aumentar el número de buques con bandera colombiana. No obstante, lo

anterior, después de 17 años de vigencia, los resultados no son muy alentadores, ya que en la actualidad Colombia cuenta con 3569 naves y artefactos navales registrados, así: Naves mayores 506, de las cuales solo 6 son de tráfico internacional. Naves menores 3063, lanchas de recreo o pasaje y naves de pesca. (p. 4 y 5)

Según la autoridad marítima, es evidente la ineficiencia que persiste con la normativa vigente, que, si bien dicha Ley 730 de 2001 se promovió con el fin de dar soluciones administrativas y procedimentales, en realidad sigue siendo poco práctica frente a los procesos de facilitación en los procedimientos que se imponen internacionalmente de países de la región y del mundo que atraen naves a sus jurisdicciones, quitándole posición en el mercado a nuestro país, sabiendo la importancia del crecimiento de una flota mercante de bandera nacional y por ende que fortalezca la Marina Mercante.

Al respecto la DIMAR (2019) ha expuesto que:

La Marina Mercante representa uno de los sectores más importantes en el desarrollo económico de un País, que a su vez involucra múltiples actividades que constituyen los denominados intereses marítimos (transporte de distintos tipos de carga y pasajeros, pesca, explotación o perforación del lecho marítimo, defensa y seguridad, buques especiales y embarcaciones para el turismo y recreación), en donde participan diversos actores de manera directa e indirecta. (p. 6 y 7)

El proyecto de Ley que cuenta con el aval de la entidad, cumple con varias necesidades frente al problema planteado, es por eso que se parte desde esta última conquista intelectual, a la cual se aportará con esta investigación una posible solución frente al tema con una proposición

que se plantea en el presente trabajo, por lo que se usará un apoyo en las reformas pasadas con la finalidad de dar una alternativa que se considera apropiada para este desarrollo normativo.

MARCO TEÓRICO

Para dar respuesta al problema de investigación planteado sobre la problemática que existe dentro del proceso para el abanderamiento de naves en Colombia, se definirán y presentarán las siguientes categorías teóricas:

Estado de abanderamiento, Marina Mercante y Flota Mercante, nave, barco, embarcación, buque, nacionalidad de naves, concepto de enarbolar, registro y matrícula, armador y tripulación.

Para el presente trabajo, se entenderá por Estado de Abanderamiento, aquel que atribuye a una nave su nacionalidad tras la correspondiente ejecución de aspectos administrativos, técnicos y sociales en cumplimiento de las normas establecidas por dicho Estado y los convenios internacionales de la OMI (DIMAR, 2018).

El abanderamiento de las naves mediante el cual el buque adquiere la nacionalidad correspondiente, se convierte entonces en el acto jurídico básico y fundamental para que este pueda navegar y desarrollar su actividad comercial y el fin mismo de la navegación que es transitar y arribar a puertos nacionales e internacionales sin que haya brecha jurídica que se lo imposibilite. De esta forma según la DIMAR (2019): “Mediante este acto jurídico se crea un vínculo que obliga al buque o nave, al armador y a su tripulación a someterse a la legislación nacional, y al Estado a prestar la debida protección sobre dicho buque o nave” (p.1).

Sin embargo, puede acontecer la existencia de buques no nacionalizados, en consecuencia, la nave resultaría desprotegida de la legislación nacional, por lo que puede ser intervenida por cualquier Estado, al respecto, Domínguez (2005) menciona que:

Lo que comporta en la práctica que cualquier Estado puede ejercer su jurisdicción sobre el buque (carente de nacionalidad o que navegue utilizando dos o más pabellones) dado que no está protegido ni por el Derecho internacional público ni por ningún ordenamiento jurídico estatal. (p. 120)

En relación al abanderamiento de naves, para comprender la importancia de este acto jurídico, es fundamental tener presente el papel primordial que cumple la nave, definida por la DIMAR en su exposición de motivos del Proyecto de Ley de abanderamiento 464 de 2020, antes mencionado, a saber; toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza para el transporte de carga o pasajeros, prestar servicios de remolque, pesca comercial e industrial, actividades de recreo y deportivas, entre otras (DIMAR, 2019). Definición que extiende y complementa el concepto de nave, traída por el artículo 1432 del Código de Comercio que dispone lo siguiente: “Se entiende por nave toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión”.

Partiendo de esta definición, se profundiza con el término de que el buque es el medio fundamental del transporte marítimo y el elemento central de las relaciones jurídicas que derivan del comercio y la navegación marítima (Abreu, 2006). La definición propuesta por la DIMAR en su exposición de motivos resulta más completa que la definición que trae la Ley 730 de 2001 mencionando que:

Barco, buque o nave. Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza en el comercio para el transporte de carga o para remolcar naves dedicadas al transporte marítimo, incluyendo los barcos

pesqueros comerciales e industriales. Se excluyen específicamente las naves deportivas de cualquier tamaño. (Ley 730, 2001, Art. 1)

Esta Ley si bien involucra algunas construcciones flotantes con medios de propulsión, diferenció del concepto de buque, a otras de suma relevancia, como lo son las naves deportivas y de recreo, así como otras, expandiendo el carácter de nave a otros artefactos navales que desarrollan actividades marítimas reguladas por el mencionado Código. Con esta definición queda claro entonces que un buque también se diferencia de un artefacto naval porque el buque tiene propulsión propia. De acuerdo a lo anterior resulta importante hacer la distinción entre barco, embarcación, buque y nave, desde las definiciones expuestas por el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española: en primer lugar, define como: Barco: construcción cóncava de madera, hierro u otra materia, capaz de flotar en el agua y que sirve de medio de transporte. Así mismo, define buque como: el barco con cubierta que, por su tamaño, solidez y fuerza, es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia. Embarcación como: vehículo capaz de navegar por el agua propulsado por remo, vela o motor. Y nave: cualquier construcción capaz de flotar. (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española).

Tratado el concepto de nave, es preciso aclarar el tema de nacionalidad, entendida como el vínculo jurídico que une al buque con el Estado al que pertenece y cuyo pabellón enarbola. Así pues, lo da a entender el artículo 1437 del Código de Comercio que habla sobre la nacionalidad de naves matriculadas en Colombia: "Toda nave matriculada en Colombia, es de nacionalidad colombiana y, por tanto, debe enarbolar el pabellón colombiano.". Dicha obligación vincula a toda nave matriculada en Colombia, a enarbolar el pabellón colombiano, otorgando el carácter de nacionalidad colombiana.

En este sentido la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982) dispone en su artículo primero que:

1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque. 2. Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón. (CONVEMAR, 1982)

En cuanto a la relación auténtica entre el Estado y el buque que refiere dicho artículo:

El Tribunal Internacional de Justicia, en su sentencia relativa al asunto *Nottebohm*, esclareció el significado de dicha conexión. Aplicando el criterio establecido por el Tribunal, cabe considerar la relación auténtica o sustancial como el vínculo socioeconómico de la nave con el ordenamiento jurídico interno del Estado cuya nacionalidad posee. (Jiménez, 2017, p. 10)

Así pues, la nacionalidad se entiende como ese vínculo directo entre la nave y el Estado al que pertenece. Se puede decir que se trata del elemento subjetivo del buque. La nacionalización trae consigo la obligación de someterse a la legislación y jurisdicción nacional, obligación que se extiende a los armadores y su tripulación. Una de las obligaciones que trae el artículo 1437 del Código de Comercio, es la de enarbolar el pabellón nacional. Enarbolar se debe entender como la acción de levantar en alto un estandarte, una bandera o cosa semejante para que se vea bien según lo dispone el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. Por lo que, enarbolar la bandera colombiana en la nave según el artículo 1437 del Código de

Comercio de Colombia es deber de todo buque matriculado en el país para significar su nacionalidad.

Para dar continuación, resulta imprescindible abordar el tema de registro y matrícula de las naves.

En primer lugar, el registro de las naves se debe entender para los fines de esta investigación como el “Acto mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional inscribe las naves y artefactos navales autorizados para enarbolar la bandera colombiana, así como todos los actos, documentos y contratos relacionados con los mismos, ...” (DIMAR, 2019, p.34). Es entonces el registro, el acto por medio del cual se inscriben las naves autorizadas para enarbolar la bandera colombiana, significando que hacen parte de las naves inscritas en nuestro país, y que conforman la Marina Mercante, pieza fundamental en el desarrollo marítimo de la nación que más adelante se expondrá.

En segundo lugar, lo que respecta a matrícula de la nave debe ser entendida como: “el Acto Administrativo mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional certifica que una nave o artefacto naval autorizado ha sido inscrito en el Registro Colombiano, (...)” (DIMAR, 2019, p.34). Dicha matrícula debe obedecer al artículo 1437 del Código de Comercio que dispone que las naves marítimas se matricularán en las capitanías de puerto del país. Para brindar mayor aclaración, la matrícula de una nave debe cumplir con ciertos requisitos jurídicos y técnicos que según el Código de Comercio en los artículos 1437 y siguientes reflejan la calidad y aptitud óptima para la navegación de dicha nave.

Así mismo, para tal procedimiento, se debe tener en cuenta el régimen administrativo de las naves y artefactos navales contemplado en el Decreto Ley 2324 de 1984 y el Reglamento Marítimo Colombiano -REMAC-.

Una de las implicaciones sobre el abanderamiento de naves en Colombia es que no da incentivos tributarios y fiscales determinantes, lo que sin duda contribuye a que siga en declive la oportunidad de contar con una Flota Mercante que responda al mejoramiento de las condiciones de los generadores de carga en todo el país, que finalmente son quienes necesitan del apoyo del Estado para ser más fuertes en el contexto actual del comercio exterior. No hace atractivo el abanderamiento en el país la sola mejora en los requisitos administrativos. Es por ello que la DIMAR retoma y refuerza el concepto Marina Mercante, definida como aquella “conformada principalmente por la flota de buques o naves que se usan para el comercio y el turismo y que además en caso de catástrofe, pueden conformar la Marina Militar” (DIMAR, 2019, p. 2).

Bajo este concepto se posiciona a la Flota Mercante como pieza fundamental para el desarrollo del comercio marítimo, del cual depende gran parte del mercado de importaciones y exportaciones de la nación y el mundo. De esta forma la atracción de nuevos buques que enarbolan el pabellón nacional, conforman lo que se denomina la Flota Mercante que fortalecería todos los componentes que conforman la Marina Mercante de un país, que no solo debe ser 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 (DIMAR, 2019).

Otro agente clave y afectado también por este problema jurídico es el armador, que para efectos de la investigación y según el artículo 1473 del Código de Comercio es aquella persona

natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan. Con lo que, la persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario. Y como se mencionó anteriormente estaría sometido a la legislación nacional al igual que su tripulación gracias al abanderamiento.

Cabe mencionar que entre las atribuciones del armador están según el artículo 1477 del citado código, las de “nombrar y remover libremente al capitán de la nave. Prestar concurso al capitán en la selección de la tripulación. Celebrar por sí o por intermedio de sus agencias marítimas los contratos que reclame la administración de la nave, entre otras”

En cuanto a sus obligaciones según el artículo 1478 del Código de Comercio, son las de pagar las deudas que el capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave en ejercicio de sus atribuciones legales. Además de responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico y la tripulación. Y cumplir los contratos lícitos que la agencia marítima o el capitán celebre en beneficio de la nave o de la expedición.

Para mayor claridad por tripulación se entenderá por: “El conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave, provistas de sus respectivas licencias de navegación” (DIMAR, 2019, p. 34). En síntesis; un armador debe encontrar en el país de bandera incentivos económicos que alivien los gastos propios de la operación naviera, y no por el contrario que el abanderamiento sea un factor gravoso que no tendría justificación.

METODOLOGÍA

Para dar desarrollo y respuesta a la pregunta de investigación sobre por qué el problema de la falta de incentivos para el registro y abanderamiento de naves en Colombia, lo cual no permite un fortalecimiento de la Marina Mercante, se plantea desarrollar a través del uso del método deductivo, analítico y comparativo llevar a cabo una investigación crítica sobre el desarrollo normativo y la falta de estímulos económicos frente al registro y abanderamiento de naves ha repercutido en la posibilidad de contar con una fuerte Marina Mercante.

Es preciso señalar que se toma el método deductivo para el presente caso pues según Barchini (2006) tal método consiste en extraer razonamientos lógicos de aquellos enunciados ya dados. En síntesis, este método va de la causa al efecto, de lo general a lo particular, es prospectivo y teórico. Basado en esto, se parte de una realidad ya dada, de carácter general para derivar una consecuencia, así pues, lo menciona Abreu (2014):

El método deductivo permite determinar las características de una realidad particular que se estudia por derivación o resultado de los atributos o enunciados contenidos en proposiciones o leyes científicas de carácter general formuladas con anterioridad. Mediante la deducción se derivan las consecuencias particulares o individuales de las inferencias o conclusiones generales aceptadas. (p. 200)

Partiendo de este método y en conjunto, se dará uso al método analítico que “se fundamenta en la premisa de que a partir del todo absoluto se puede conocer y explicar las características de cada una de sus partes y de las relaciones entre ellas” (Abreu, 2014, p. 199).

CAPÍTULO 1.

LA MARINA MERCANTE COLOMBIANA CONCEPTO Y ACTUALIDAD

1.1 Conceptos y alcance

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.

De igual forma, se incluye al concepto de Marina Mercante según LIMCOL (2014): “los astilleros, organizaciones de certificación, centros de formación, agencias marítimas y empresas de servicios técnicos especializados para buques, exceptuando las que hacen actividades propiamente portuarias” (p. 26).

Entendiendo las actividades de excepción tales como estibadores, quienes son los que se encargan de colocar la carga del buque; manifesteros, quienes son los que identifican la carga cuando aún está en tierra; bomberos, encargados de abastecer de combustible a las naves; señaleros, quienes orientan a través de señales a los grúeros; los tarjadores, personas quienes expresan el destino final de la carga en el almacenamiento; grúeros, personal encargado en el manejo de las grúas; ascensoristas, quienes conducen los montacargas para almacenar; aforadores, quienes tienen el trabajo de abrir y sellar cajas, bultos, empaques; vigilantes, grupo de personas que se ocupan de verificar la carga que transportan los camiones en los accesos del puerto; movilizadores, quienes tienen la labor de trasladar carga hasta los equipos de

transportación; marinería, personal encargado de cooperar en maniobras de atraque y zarpe; pañoleros, administradores de bodega de herramientas de trabajo (Aldoney, s.f.). Queda claro entonces la enorme cantidad de personas y elementos involucrados en el desarrollo de la Marina Mercante de un país.

Por otro lado, es importante dedicar parte del trabajo en conceptualizar el término de Flota Mercante como parte fundamental de la Marina Mercante y como eje central en el desarrollo del comercio de un país, en ese sentido la Flota Mercante se debe tomar desde una perspectiva con criterios usados en el comercio marítimo internacional y las normas de construcción naval, por tanto se entiende como Flota Mercante el conjunto de naves de carga alta que contiene un sistema de propulsión propia, el cual le permite trasladarse de un lugar a otro de manera independiente.

Una incidencia importante en la Flota Mercante como medio de transporte de mercancía, es tomar en cuenta elementos como costos y riesgos que representa tal actividad, por tanto, al ser este un medio de transporte de bienes, las naves deben cumplir con características tales como la naturaleza de la mercancía a movilizar, el tipo de embalaje, el empaque en que se encuentran y la agilidad para transportarlas.

En el caso del transporte de mercancías, se categorizan en siete clases de buques según LegisComex (2018): Carga general: este tipo de naves tienen la capacidad de movilizar mercancías de diferentes índoles, carga general, al granel, contenedores e incluso pueden llevar algún pequeño tanque. Normalmente llevan grúas en el centro para su propia carga y descarga. Están también los Graneleros (Bulk Carriers): Son aquellos que pueden transportar cualquier

clase de materias primas: granos fertilizantes, cemento, mineral de hierro, cloruro de sodio y madera etc. (LegisComex, 2018).

Los Tanqueros: Estos buques son los encargados de movilizar hidrocarburos o químicos, estas naves son de gran tamaño y se encuentran adecuados en su estructura por un eje central de tubería de carga y descarga, con dos grúas ubicadas en el estribor y babor, las cuales tienen la función de mover las mangueras para poder realizar cargue y descargue. Sin embargo, se identifican los buques quimiqueros, los cuales transportan fenol, amoniaco, gasolina y derivados del petróleo. Estos buques, en su mayoría, están contruidos con acero inoxidable (LegisComex, 2018).

Frigoríficos: Esta categoría de buques, son elaborados específicamente para el transporte de mercadería perecedera o que necesita una condición especial de temperatura para ser transportada en las bodegas de los buques, con característica física, son buques de color blanco, con la finalidad de mantener una temperatura regulada. Usualmente, la capacidad de carga está entre 100 y 600 mil pies cúbicos (LegisComex, 2018).

Gaseros: Son los encargados de transportar gas natural o gas licuado. Su construcción es realizada con un alto costo por la tecnología que implica al construirse. Para embodegar tales elementos dentro del buque se necesita temperaturas de hasta -170 grados centígrados. (LegisComex, 2018). También están los Portacontenedores: Esta categoría de buques es la de naves de mayor tamaño, los mayores llegan a 350 metros de eslora con una capacidad para casi 9.500 contenedores (LegisComex, 2018).

Y Roll on Roll of (Ro-Ro): Estos buques transportan cargas de característica rodante, así como vehiculos, trailers, camiones. Poseen aspecto similar a un cajón flotante, pues poseen una

gran puerta abatible en la popa o proa que hacen las veces de rampa, así como una superestructura muy alta y larga (LegisComex, 2018).

Por otro lado, es importante reiterar la diferencia entre las naves anteriormente mencionadas y el concepto de artefacto naval, se debe entender como aquella construcción flotante que no tiene un sistema de propulsión, no obstante, puede servir para el transporte de mercancías por vía marítima; cuando sea utilizado para transportar mercaderías con ayuda de una nave, esta se considera como una sola unidad: nave-artefacto naval. Así pues, lo menciona la Ley 730 de 2001 en su artículo 1:

Artefacto Naval: Es una construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación. En el evento de que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte. (Ley 730, 2001, Art. 1)

De acuerdo a la definición legal, se pueden identificar algunos tipos de artefactos navales, los cuales son: los diques flotantes, pontones grúas, plataformas petrolíferas, boyas. Es importante recalcar que de acuerdo al Decreto Ley 2324 de 1984, los artefactos navales deben registrarse ante la Dirección General Marítima, por lo cual se les emite un certificado de matrícula, con la finalidad de que puedan operar en aguas que pertenezcan a la jurisdicción de Colombia, así mismo estos se someten a un proceso de inspección y clasificación.

Como parte del desarrollo conceptual, es importante tratar sobre el aspecto de la individualización del buque. Respecto a esto, la Ley 731 de 2001, en sus artículos 4 y 5 establece lo siguiente:

Artículo 4º. Las naves y artefactos navales colombianas se individualizan en el orden interno y para todos los efectos legales, por su nombre, número, puerto de registro y tonelaje de arqueo.

Artículo 5º. El nombre de la nave o artefacto naval no puede ser igual al de otra nave o artefacto naval registrado. A tal efecto, la reglamentación regulará la imposición, uso y cese de dicho elemento de individualización. (Ley 730, 2001, Art. 4 y 5)

Lo anterior quiere decir que individualizar un buque es darle un nombre, un número, un puerto de registro y definir su tonelaje de arqueo, lo que permite que la nave cumpla con el requisito de determinación e individualización. De este modo se facilita la identificación de la nave.

Un concepto que vale la pena retomar es el de la bandera, el cual implica la protección y el amparo por la jurisdicción del Estado al que pertenezca, es decir, la bandera que enarbole. En ese sentido, la bandera implica nacionalizar la nave, lo cual le otorga derechos tales como la protección del Estado del cual se es nacional la protección diplomática y consular y la aplicación de tratados a los que se encuentra suscrito el Estado al que pertenece, así mismo como a las obligaciones que le impone la legislación del país de acuerdo a su pabellón.

Es importante recalcar que la nave solo debe poseer una bandera, sin embargo, en el caso de acontecer la situación de que una nave tenga doble abanderamiento, esta se encontrará desprotegida de cualquier legislación y podrá ser intervenida por cualquier Estado, esto por cuanto la soberanía del país que abandera, persigue al buque a cualquier parte, con mayor razón si este se encuentra en aguas internacionales. Por otro lado, en lo que respecta a este tema, la

nacionalidad del buque y del armador no necesariamente deben ser simétricas, es decir que, el armador puede tener una nacionalidad diferente a la del buque.

1.2 Actualidad de la Marina Mercante en Colombia.

Si bien, -como ya se anotó- la Ley 730 de 2001 tuvo como propósito disminuir las trabas administrativas y procedimentales existentes hasta ese entonces, impulsando el registro de naves en Colombia a través de algunas soluciones a ciertos trámites con el fin de promover el abanderamiento de buques con bandera colombiana; las estadísticas evidencian que este objetivo no fue cumplido a cabalidad, pues no hubo un gran aumento en el número de buques con bandera colombiana hasta la fecha.

En cifras de la DIMAR (2019), el total de registros de naves y artefactos navales 3569 hasta 2019, conformado por 506 naves mayores, de las cuales solo 6 son de tráfico internacional, mientras que naves menores son 3063, lanchas de recreo o pasaje y naves de pesca, en ese sentido, la clasificación se conforma de la siguiente manera: “Containers: 0; Graneleros: 0; Quimiqueros: 0; Pasaje: 12; Tanqueros: 26; Transporte mixto: 46; Carga general: 54; Pesqueros: 57; Artefactos navales: 103; Remolcadores: 186” (DIMAR, 2019, p. 5).

Colombia posee 5 zonas principales del sector marítimo; en primer lugar, la costa atlántica por su ubicación geográfica, la cual reúne a Barranquilla, Cartagena y Santa Marta. En segundo lugar, la costa Pacífica, conformada por Buenaventura, Bahía Solano, Cali y Tumaco. En tercer lugar, se encuentra Antioquia, que está constituida por Medellín Envigado y Turbo. En cuarto lugar, se encuentra Cundinamarca, que se conforma con Bogotá.

Para la flota nacional, las naves registradas, hasta el mes de diciembre de 2019 fueron 3211, conformándose el 96.80% (3 689 naves) las que corresponden a la categoría de navegación nacional, mientras que el 3.20% (122 naves) son aquellas de navegación internacional. En cuanto a la estadística en edad de las naves, el 60.09% de ellas registraban entre 1 y 15 años de edad, y el 21,28% registraban edad superior a los 20 años (DIMAR, 2020).

Es evidente, que las estadísticas no son alentadoras, puesto que las naves de tráfico internacional son un número extremadamente mínimo para ser un país que geográficamente cuenta con dos mares y que cuenta con instrumentos internacionales como tratados de libre comercio.

La Dirección General Marítima, segmentó la información del número y porcentajes de naves, de acuerdo a los sectores marítimos de manera más detallada al respecto de la información puertos de registro, desglosando lo siguiente:

El Caribe continental fue la subregión de mayor registro de naves nacionales con el 63.42 % (2 417 naves).

Cartagena registró la mayor cantidad de naves mayores y menores, con 210 y 1 024 naves, en su orden. Es el puerto de mayor registro de naves de navegación internacional, con 72 naves mayores.

Santa Marta fue el cuarto puerto de registro a nivel nacional y el segundo en la subregión con el 10.99 % (419 naves), 30 naves mayores y 389 menores.

Coveñas fue el quinto puerto de registro a nivel nacional y el tercero en la subregión con el 8.00 % (305 naves), 5 naves mayores y 300 menores.

Barranquilla fue el sexto puerto de registro a nivel nacional y el cuarto en la subregión con el 6.74 % (257 naves), 127 naves mayores y 130 menores.

Turbo fue el noveno puerto de registro a nivel nacional y el quinto en la subregión con el 4.41 % (168 naves), 54 naves mayores y 114 menores.

Puerto Bolívar fue el decimosegundo puerto de registro a nivel nacional y el sexto en la subregión con el 0.47 % (18 naves), 6 naves mayores y 12 menores.

Riohacha fue el decimotercer puerto de registro a nivel nacional y el séptimo en la subregión con el 0.42 % (16 naves), 2 mayores y 14 menores.

El Pacífico colombiano fue la segunda subregión con mayor registro de naves nacionales con el 29.02 % (1 106 naves).

Buenaventura fue el segundo puerto de registro a nivel nacional y el primero en la subregión con el 12.12 % (462 naves), 142 naves mayores y 320 menores.

Bahía Solano fue el tercer puerto de registro a nivel nacional y el segundo en la subregión con el 11.13 % (424 naves), en su totalidad naves menores.

Tumaco fue el octavo puerto de registro a nivel nacional y el tercero en la subregión con el 4.51 % (172 naves), 20 naves mayores y 152 menores.

Guapi fue el décimo primer puerto de registro a nivel nacional y el cuarto en la subregión con el 1.26 % (48 naves), 3 naves mayores y 45 menores.

El Caribe insular fue la tercera subregión en el registro de naves nacionales con el 7.56 % (288 naves).

San Andrés fue el séptimo puerto de registro a nivel nacional y el primero en la subregión con el 5.43 % (207 naves), 44 naves mayores y 163 menores.

Providencia fue el décimo puerto de registro a nivel nacional y el segundo en la subregión con el 2.13 % (81 naves), 2 naves mayores y 79 menores. (DIMAR, 2020, p. 79)

En cuanto a la gente de mar, como elemento de la Marina Mercante, las estadísticas dispuestas por la DIMAR (2020), para el año 2019 son:

A diciembre de 2019 se contaba con 8 231 personas licenciadas para desempeñarse a bordo de los buques de bandera colombiana que realizan transporte marítimo de cabotaje; el 90.16 % (7 421 personas) con licencia como marinero; el 5.60 % (461 personas) con licencia de marinería de los servicios para desempeñarse a bordo en diferentes oficios, y el 4.24 % (349 personas) con licencia de oficiales. (p. 82)

Tal como se aprecia, de acuerdo con lo expuesto con el registro de naves mayores y menores, en Colombia no se ha propendido por el fortalecimiento del registro y abanderamiento de naves mayores para el transporte nacional e internacional con miras al fortalecimiento de la Marina Mercante colombiana. Así como tampoco se ha realizado un estímulo adecuado para incrementar la formación y capacitación en lo que respecta a la gente de mar.

CAPÍTULO 2.

MARCO LEGAL DE LA MARINA MERCANTE EN COLOMBIA

2.1. Libro V del Código de comercio

El Código de Comercio sitúa el marco legal de la Marina Mercante, en el Libro V donde se establece en primer lugar las formalidades que rigen los actos y contratos de la nave, disponiendo en su artículo 1427 que los actos y contratos que afecten el dominio o que tengan por objeto la constitución de derechos reales sobre las naves mayores se perfeccionará mediante escritura pública, escritura que se inscribirá en la capitanía del puerto de matrícula. En cuanto a la tradición de esta se efectuará mediante dicha inscripción acompañada de la entrega material. Respecto a embarcaciones menores este artículo aclara que se sujetarán a lo dispuesto en el reglamento.

En las disposiciones generales de la navegación acuática dispuestas en este Libro en los artículos 1429 a 1431 se hace mención de la definición de actividades marítimas, consideradas como aquellas que se realizan en el mar territorial, zonas adyacentes, suelo y subsuelo que pertenecen a la plataforma continental, costas y puertos de Colombia. Respecto de las actividades, reúne aquellas como la navegación de altura, de cabotaje, pesca, navegación científica o de investigación, con buques nacionales y extranjeros, además de la extracción de recursos del mar y de la plataforma continental. También se trata el concepto y funciones de la Autoridad Marítima.

Otro elemento clave que trae el Código de Comercio, en el Libro V, Título I, Capítulo I, es respecto de las naves y su propiedad, siendo este componente normativo de suma importancia

respecto de la Marina Mercante. De este modo el artículo 1432 trae consigo la definición de nave y su diferencia con artefacto naval, estableciendo que:

Se entiende por nave toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.

PARÁGRAFO 1o. Las construcciones flotantes no comprendidas en la anterior definición recibirán la denominación de artefactos navales, pero si con estos se desarrollan actividades reguladas por este Libro, se le aplicarán sus normas.

PARÁGRAFO 2o. La autoridad marítima competente hará la correspondiente clasificación de las naves, desde el punto de vista técnico y de uso.

En ese sentido, la mencionada legislación, trae la clasificación de las naves, por lo que en su artículo 1433 menciona que:

Hay dos clases de naves: Las embarcaciones mayores, cuyo tonelaje sea o exceda de veinticinco toneladas, y las embarcaciones menores, cuyo registro no alcance el indicado tonelaje. Para todos los efectos el tonelaje se considera el neto de registro, salvo que se exprese otra cosa. Las unidades remolcadas se consideran como embarcaciones mayores.

Por lo anterior, para la clasificación de este código, las naves son categorizadas de acuerdo al tonelaje neto y como un bien mueble sujeto a registro y, por ende, debe sujetarse a las disposiciones legales del Código y demás normas que regulen la actividad.

Respecto de la nacionalidad de la Flota Mercante, y de las demás naves, esta norma, en el artículo 1437, establece que todas aquellas naves que se matricularon en Colombia, son de nacionalidad colombiana, por lo que pueden enarbolar la bandera de Colombia. En cuanto a lo que respecta la matrícula de una nave, debe cumplirse con los requisitos establecidos en los numerales 1, 2 y 3 del artículo 1438, los cuales estipulan que:

1. Cuando la nave sea de nueva construcción y el solicitante sea el constructor, presentará certificado de las autoridades marítimas competentes en que conste la licencia otorgada para construirla o la prueba de que trata el artículo siguiente. El constructor podrá hacer la solicitud para sí o para un tercero;
2. Si el solicitante es persona distinta del constructor, presentará además la escritura pública que contenga el título del cual derive su derecho. Dicha escritura sólo se registrará en la capitanía de puerto en que se vaya a matricular la nave, y
3. Si la nave se halla matriculada, se cumplirá lo preceptuado por el artículo 1445.

En cuanto al numeral 3 del artículo 1438, respecto a la forma de efectuar la tradición del dominio de la nave contemplada en el artículo 1445, dispone que se hará mediante la cancelación de la matrícula por el enajenante y la expedición de una nueva al adquirente, con el requisito de acreditar la entrega de la nave.

En el artículo 1439, respecto de la matrícula de la nave que fue anteriormente matriculada en el exterior, para tal proceso, primero se debe cancelar la matrícula en el extranjero y adicionalmente una prueba de que la nave se entregó de manera material, para posteriormente poderla matricular en Colombia. En ese sentido, la disposición legal permite que se evite el doble abanderamiento y la desprotección de la nave.

Así mismo, el Código de Comercio regula respecto a la cancelación de la matrícula, la cual, de acuerdo al artículo 1457 acontece en los siguientes casos:

1. Cuando adquiriera matrícula en otro país, previa autorización del gobierno;
2. Cuando se traspase el derecho de dominio de la nave en contravención a lo dispuesto en el artículo 1458;
3. Cuando así lo solicite el propietario, por causa justificada o lo ordene autoridad competente, por causas legales;
4. Cuando ocurra su pérdida, debidamente comprobada;
5. Cuando por la capitanía de puerto de matrícula se haya establecido plenamente la desaparición no justificada de la nave, por haber transcurrido seis meses a partir de la fecha del último zarpe de puerto colombiano, sin que se tenga noticia alguna de ella, si se trata de naves de propulsión mecánica, o de doce meses en las naves de otro sistema de navegación;
6. Al efectuarse el desguace voluntario de la nave, aunque se construya con los mismos materiales;
7. Por haberse declarado en condiciones de innavegabilidad absoluta, y
8. Por sentencia judicial dictada en el país o en el extranjero, si esta fuera reconocida legalmente en Colombia.

Por lo anterior, la matrícula de las naves puede cancelarse por decisión del armador, por acaecer situaciones como pérdida de la nave, o por la decisión de alguna autoridad extranjera o nacional.

En síntesis, el Código de Comercio frente aspectos claves del marco normativo de la Marina Mercante, contiene la definición de naves y su clasificación, así como el asunto de la nacionalidad de las naves matriculadas en Colombia, también el tema de la matrícula de la nave, sus requisitos y cancelación de la misma.

2.2. Decreto Ley 2324 de 1984

A través del Decreto Ley 2324 de 1984, se regula básicamente el régimen administrativo de naves y artefactos navales. Dimar como Autoridad Marítima Nacional es autoridad de la Marina Mercante, para todo lo que tiene que ver con naves y gente de mar, a diferencia de los aspectos comerciales que contempla el Libro V del Código de Comercio. En este Decreto se mencionan aspectos importantes con lo relacionado a la individualización, nombre, matrícula, registro y control de las naves. Esto, con la finalidad de puntualizar el procedimiento jurídico y administrativo del abanderamiento.

Respecto de la individualización de la nave, la presente norma en su artículo 84, para efectos legales en el ordenamiento interno, las naves se individualizan por el nombre, número, puerto de matrícula y tonelaje de arqueo.

En cuanto a la identificación de la nave, en el artículo 96, hace énfasis en que toda embarcación con matrícula colombiana, debe enarbolar el pabellón nacional, también debe llevar el nombre de la nave marcado en cada lado de proa, en la popa y en los lugares destacados de

los costados de la caseta de gobierno. Adicionalmente, en la popa de la nave deberá llevar el nombre del puerto donde se matriculó.

En cuanto al nombre de la nave, el Decreto Ley 2324 de 1984, en el artículo 85, menciona que el nombre de una nave no puede ser el mismo o igual al de otra nave que ya se encuentra registrada. Así mismo determina que a tal efecto, la reglamentación regulará la imposición, uso y el cese del nombre como elemento parte de la individualización.

Con respecto a matrícula, registro y control de naves, el Decreto Ley mencionado dentro del artículo 86, estipula que la Dirección General Marítima se reglamentará de acuerdo a las disposiciones legales del Código de Comercio en cuanto a los aspectos inicialmente mencionados en el presente párrafo. Es importante mencionar la salvedad de que el número de matrícula de la nave o de un artefacto naval corresponde al de la inscripción en el registro correspondiente.

En relación a lo anterior, al realizar la matrícula de la nave o artefacto naval, la Dirección General Marítima expedirá un “Certificado de Matrícula” el cual contiene nombre de la nave o artefacto naval, el nombre del propietario o armador el número de matrícula y la medida de los arqueos bruto y neto efectuado por la autoridad marítima, además de los datos contenidos en el folio de inscripción.

Es importante aclarar que el certificado de matrícula no se debe confundir con la patente de navegación, ya que este es un documento diferente, que contiene la autorización para que pueda llevarse a cabo la navegación con el pabellón colombiano. La patente de navegación es un documento que fue expedido por el Director General Marítimo y entró en desuso quedando como documento válido solo la matrícula del buque.

En el caso de cancelar la matrícula, la Dirección General Marítima, tendrá en cuenta las causales establecidas en el artículo 1457 del Código de Comercio.

Un requisito adicional que se debe tomar en cuenta para las naves con matrícula colombiana según el artículo 99, es que el capitán, los oficiales y como mínimo el ochenta por ciento (80%) de la tripulación deberán ser colombianos. Respecto a esta imposición, en el artículo 101 de la misma norma, en lo que respecta a las naves extranjeras, en el caso de que estas permanezcan un tiempo superior a seis meses continuos o discontinuos a partir de la fecha de expedición del permiso para operar en aguas colombianas, es decir tener el 80% de la tripulación a bordo.

Sin embargo, en el caso de que no haya el personal suficiente e idóneo para conformar el personal total de la nave, la Dirección General Marítima otorgará la autorización a los armadores para poder contratar personas del extranjero.

El presente Decreto Ley, también establece como requisito que el idioma sea el castellano como obligatorio para emitir órdenes escritas o verbales que se realicen dentro de la nave para el servicio de la misma, como también para anotaciones, libros y documentos exigidos.

2.3. Ley 730 de 2001

En lo que concierne al registro de naves y artefactos navales, la ley 730 de 2001, en lo contentivo a sus artículos refiere que las disposiciones descritas en esta ley, se aplican para quienes sean propietarios y se encuentren en el registro de naves y artefactos navales con bandera colombiana, tanto para personas naturales como a personas jurídicas.

En lo correspondiente al registro, en el artículo 7; la Dirección General Marítima, expide un certificado de registro, el cual puede tener carácter provisional o definitivo según el caso, en el cual se debe contener la información del nombre de la nave o artefacto naval, el nombre del armador o propietario, el número de registro y a diferencia del Decreto Ley 2324 de 1984, en el registro también debe incluirse el servicio para el cual se encuentra autorizado, así como la medida de los arqueos bruto y neto realizado por la Dirección General Marítima y demás datos contenidos en el folio de su inscripción.

En cuanto a enarbolar la bandera en la nave, se dispone de la misma manera que en el Decreto Ley 2324 de 1984, sin embargo, la diferencia que trae la Ley 730 es que lo dispuesto en su artículo 9 se hará sin perjuicio de los instrumentos internacionales tales como tratados y convenios, así como de los acuerdos y prácticas que fueron acogidos por Colombia.

Lo relacionado a la enajenación e hipoteca de las naves y artefactos navales descrito en el artículo 11, 12 y 13, no se exigirá permiso o autorización para llevar a cabo el acto jurídico. Sin embargo, tales actos, son objetos de registro, así como también las que se encuentran en construcción, demás gravámenes y embargos, el arrendamiento financiero y el fletamento a casco desnudo. Para el caso de las hipotecas y gravámenes, en el registro se procederá a identificar el nombre y dirección de quien se encuentre a favor.

Respecto de lo anterior, el artículo 16 dispone que todos los actos mencionados en los artículos 11, 12 y 13, deberán realizarse a través de escritura pública y en el caso del arrendamiento financiero y el fletamento a casco desnudo se deberán protocolizar, sin perjuicio de las autenticaciones y legalizaciones consulares.

En cuanto al registro provisional de naves y artefactos navales el artículo 17 menciona que los armadores o sus representantes elevarán, vía telefax, personalmente, o por conducto de apoderado, solicitud de registro a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima, indicando lo siguiente:

- a) El nombre de la nave o artefacto naval; b) Nombre y la nacionalidad previa de la nave o artefacto naval, en caso de ser usada; c) Nombre y dirección del propietario; d) La eslora, manga y puntal de diseño; e) Constructor, fecha y lugar de construcción; f) Calado máximo; g) Número de puentes y mástiles; h) Tonelaje de Registro Bruto, Neto y Peso Muerto; i) Material del casco; j) Número de motores, número de cilindros y clase de propulsión y potencia propulsora en K. W., así como el fabricante de los motores; k) Velocidad de la nave; l) Servicio al cual se propone destinarla.

A la solicitud del registro anterior, se deberán acompañar los requisitos que se describen en el artículo 18 de la Ley 730, y una vez recibida la documentación anterior, la Dirección General Marítima deberá expedir dentro de los ocho días siguientes la matrícula del registro provisional. La documentación para el registro definitivo deberá remitirse dentro de los 6 meses siguientes a la expedición del registro provisional.

En cuanto a la documentación exigida para el registro definitivo se tendrá que cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 20 de la misma ley, y una vez remitida de forma completa dicha documentación la Dirección General Marítima expedirá dentro de los ocho días siguientes la matrícula de registro definitivo.

En lo que respecta a la licencia para el acceso de bandas de frecuencia, los artículos 22 y 23 refieren que se expedirá en un término máximo de 15 días, contados a partir de la

presentación de la solicitud al Ministerio de Comunicaciones. La licencia se obtiene presentando una constancia de inicio de trámite del Certificado de carencia de informes por tráfico de estupefaciente, el cual es emitido por la Dirección Nacional de Estupefacientes. Una vez recibida la solicitud por la Dirección Nacional de Estupefacientes debidamente diligenciada del certificado anterior, para efectos de registrar, abanderar y operar una nave o artefacto naval en Colombia, se expedirá en un término de quince días, la certificación la cual indique el inicio de dicho trámite. Con base a esto, la Dirección General Marítima podrá efectuar el registro provisional y otorgar el permiso de operación temporal de la nave o del artefacto naval.

Para efectos del registro definitivo, el artículo 23 de la presente ley, en su párrafo tercero, menciona que:

Una vez la Dirección Nacional de Estupefacientes expida el Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes, la Dirección General Marítima podrá efectuar el registro definitivo y otorgar permiso de operación de la nave o artefacto naval. En caso de que la Dirección Nacional de Estupefacientes se abstenga de expedir el certificado, así lo comunicará a la Dirección General Marítima, con el fin de que se cancele el registro provisional y el permiso de operación temporal que se encuentren vigentes.

La nave o artefacto naval según los artículos 24 y 25, se entenderá matriculada en Colombia por el registro provisional o definitivo. En ambos casos, la nave o artefacto naval adquiere el derecho de enarbolar el pabellón colombiano y se eliminará la patente de navegación. Ahora bien, para las naves y artefactos navales usados y los construidos en Colombia, para el registro provisional o definitivo, deberá cumplir con los requisitos mencionados anteriormente.

En cuanto a la cancelación de la matrícula, la Dirección General Marítima, es la competente para llevar a cabo tal procedimiento, siempre que existan causales del artículo 1457 del Código de Comercio y las del artículo 3 de la Ley 730, las cuales son:

- a) Por cargar, transportar o descargar armas de guerra y municiones para su servicio, sin autorización del Gobierno otorgada por el Ministerio de Defensa Nacional;
- b) Por cargar, transportar o descargar desechos tóxicos peligrosos o radioactivos, sin permiso de la autoridad competente respectiva; y
- c) Por cargar, transportar o descargar sustancias cuya venta, uso o consumo, estén prohibidos en el territorio nacional.

El Título III de la Ley 730 refiere que las naves y artefactos navales, deberán cumplir con las disposiciones nacionales e internacionales relacionadas a la seguridad de los mismos, condiciones que se determinarán de acuerdo a la naturaleza y finalidad de los servicios prestados. Cabe resaltar que el certificado de seguridad son documentos exigidos a las naves y artefactos navales y presentados a la Dirección General Marítima. El vencimiento de estos certificados, implica la prohibición de navegar y prestar los servicios a los cuales está destinado. Puesto que la capitanía de puerto no podrá expedir zarpe sin la presentación de los certificados vigentes.

La Ley 730, en su Título IV, refiere a los tributos, tasas y demás derechos, por lo que dispone que, en cuanto a los contratos de fletamento, afiliación o de vinculación de naves y artefactos navales registrados en Colombia que se encuentren celebrados por empresas con domicilio en Colombia y de igual forma a todos los contratos de servicio por reparación o

mantenimiento de naves y artefactos navales no causarán impuesto de timbre. Respecto del pago derivado del contrato de fletamento, el artículo 31 posibilita la realización de hacerse en dinero o en especie.

Por otro lado, en el artículo 32, se otorga el beneficio de exclusión del impuesto a las ventas -IVA-, para las naves y artefactos navales que se vayan a registrar y abanderar en Colombia, así como el servicio de reparación y mantenimiento de los mismos.

2.4. Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros -PNOEC- y CONPES 3990 Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030.

2. 4. 1. La Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros -PNOEC-

Para la Comisión Colombiana del Océano en su diagnóstico que sirvió a la presentación de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros –PNOEC-, determinó el desarrollo económico en relación directa con los puertos en Colombia y el desarrollo portuario. Hasta antes de la Ley 1 de 1991, -“Estatuto de Puertos Marítimos”- Colombia carecía de un buen y constante manejo de las terminales de carga que estaban en manos del monopolio Estatal – COLPUERTOS-. Este manejo estatal de los puertos era un obstáculo para que Colombia pudiese avanzar al ritmo del modelo de la globalización que imponían los mercados internacionales, por lo que también se afectaba la producción nacional. En consecuencia, los puertos de Colombia al final de los ochenta, más precisamente la operación en los terminales portuarios, debieron reestructurarse dada la decadencia en el número de volúmenes de movimiento de carga, lo que generó un detrimento y pérdidas en los ingresos que el Estado recibía por este medio.

A partir de la vigencia del Estatuto de Puertos Marítimos de 1991, se dio un cambio en la política portuaria nacional, determinando la participación del capital privado para la construcción y operación de infraestructura portuaria en bienes públicos a través de la figura de la concesión. Lo anterior permitió que el progreso de los terminales marítimos colombianos estableciese un referente regional y reconocimiento en el campo internacional, lo que, como consecuencia, generó que en cifras de acuerdo a la PNOEC “98,2% de la carga exportada desde Colombia se realiza vía marítima” (CCO, 2018, p. 27). Por lo que actualmente Colombia cuenta con alrededor de 85 concesiones portuarias, lo cual ha permitido movilizar más de 198,6 millones de toneladas en 2015, aumentando la capacidad y eficiencia en el comercio global.

Por ende, es importante propender por generar altos niveles de inversión en cuanto a la infraestructura y modernización del sector portuario, permitiendo así a Colombia el poder de convertirse en un referente competitivo e influyente en el campo internacional.

Por otro lado, respecto de la marina mercante, la PNOEC presenta una breve reseña histórica de la conformación de esta, mencionando que en 1944 se crea en cabeza de la Compañía Nacional de Navegación, que se encargaba de prestar servicios de navegación de altura o navegación internacional. Posteriormente se fundó la Flota Mercante Gran Colombiana, conformada por Colombia, Venezuela y Ecuador, la cual vino a ser un referente en el comercio exterior, pues esto generó estabilidad en los fletes y mejores tarifas de transporte marítimo que incidía en la comercialización de productos nacionales.

A pesar de esto, la incorrecta administración además de otros factores derivados de la actividad del comercio internacional generó la terminación de la Flota Mercante Gran Colombiana, y con ello la Marina Mercante de Colombia, pues actualmente, el país no posee una

Marina Mercante formada, por dicha razón, es fundamental que a este tema se le otorgue importancia puesto que permite el desarrollo y progreso de la economía del país, y adicionalmente lograr que la nación se transforme en un sujeto importante a considerar al momento de tomar de decisiones. Al perder esa flota de buques, el país está pagando entre 1700 y 2000 millones de dólares al año por concepto de fletes, una de las razones por las cuales sería atractivo revivir la Marina Mercante Nacional, ya que esto es uno de los problemas que hoy hace menos competitivos a los empresarios a la hora de exportar.

La PNOEC proyecta el camino de Colombia de cara a ser una Potencia Media Oceánica -PMO-, buscando el desarrollo sostenible del país, con lo que esta política proyectada con visión 2030, procura por:

El fomento de los Intereses Marítimos Nacionales, la apropiación y reconocimiento del territorio marítimo, el aprovechamiento sostenible de los recursos, la conservación del ambiente, el ordenamiento y gobernanza del territorio, la vigilancia y control permanente de los espacios jurisdiccionales, y el crecimiento y competitividad de los sectores que desarrollan actividades marítimas, salvaguardando el recurso para las generaciones actuales y futuras, incrementando la calidad de vida de los pobladores de las zonas costeras y promoviendo el desarrollo nacional. (CCO, 2018, p. 13)

Como aspecto importante a resaltar, es que esta política, trata como un área temática de desarrollo económico el fomento y potencialización de la Marina Mercante, con lo cual se resalta la importancia para la nación, su fortalecimiento.

Otro aspecto importante de esta política es la mención de los intereses marítimos nacionales que son las aspiraciones que tiene el Estado, relacionadas con el conjunto de

beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que puede ofrecer el aprovechamiento y uso del mar, intereses que sin duda contribuyen con un desarrollo frente a la Marina Mercante y una Flota Mercante, mencionando como tales:

Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional. Conciencia, Apropiación Territorial y Cultura Marítima. Recursos Ambientales Marino-Costeros. Educación Marítima. Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación. Poder Naval. Seguridad Integral Marítima. Ordenamiento Marino-Costero. Transporte y Comercio Marítimo. Turismo Marítimo y Recreación. Industria Naval y Marítima. Minería Marina y Submarina. Pesca y Acuicultura. (CCO, 2018, p. 52)

Cabe destacar que la PNOEC dio un espacio para tratar el asunto de la industria naval, en el cual menciona que:

El sector astillero en Colombia ha venido avanzado a grandes pasos en las últimas décadas, no obstante, se hace pertinente implementar políticas que faciliten su posicionamiento, desarrollo y consolidación. Es necesario reconocer que los costos de producción, resultado de la carga impositiva en los aranceles, las restricciones en materia aduanera y otros factores, han minado la competitividad del sector. (CCO, 2018, p. 29)

La Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial -COTECMAR- ha contribuido con el desarrollo de la construcción de buques y artefactos navales, para lograr exportar bienes y servicios a otros países, aportando al avance de este sector importante en el crecimiento de la Marina Mercante. Pero pese a esto, se requiere de cambios en materia fiscal y aduanera para tornarla competitiva.

2. 4. 2. CONPES 3990 Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030

El Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES-, como conjunto de estrategias y acciones, tiene la finalidad de convertir al país en una potencia bioceánica sostenible para el año 2030. Es importante recalcar que esta política debe estar en consonancia con el Plan Nacional de Desarrollo -PND- 2018-2022. Considerando de tal forma que los océanos hacen parte del territorio nacional, por lo cual, se debe reconocer como un activo estratégico para la nación, además de tener la característica de núcleo de crecimiento.

Cabe destacar que Colombia es un país con un amplio territorio marítimo, lo que le da condiciones favorables para fomentar el progreso de los espacios oceánicos, costeros e insulares mediante las diferentes políticas PNAOCI y PNOEC. Desafortunadamente, este sector ha sido objeto de desinterés y de poca observación por parte del Estado en cuanto a las políticas públicas que requiere este sector, sin embargo:

Es la primera vez que un plan nacional de desarrollo considera a los océanos como un activo estratégico de la Nación y como motor de crecimiento y equidad, se requiere de una nueva política de carácter superior, estratégica y de largo plazo. (CONPES 3990 Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030, 2020, p.13)

De lo anterior, según el CONPES 3990 Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030:

El problema principal es que Colombia no ha aprovechado ampliamente el potencial de sus océanos y recursos tampoco ha aprovechado su ubicación geoestratégica entre el Pacífico y el Atlántico y, en particular, el mar Caribe. Adicionalmente, el país no ha tomado

ventaja de su vecindad con el Canal de Panamá, y menos aún de la alta mar y la Antártica.
(p.15)

Por lo que, de acuerdo a esta corporación asesora del gobierno, en este asunto se pueden identificar cinco principales problemáticas:

(i) desarticulación y bajos niveles de gobernanza; (ii) necesidades de fortalecimiento y modernización de las capacidades para garantizar la soberanía y la seguridad integral marítima; (iii) limitada generación de conocimiento, cultura y formación científica, tecnológica e innovación para los temas oceánicos; (iv) deficiencias en los instrumentos de ordenamiento territorial y gestión de los ecosistemas marinos, y (v) bajo desarrollo de las actividades económicas marítimas y rezago en el desarrollo local costeros. (CONPES 3990 Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030, 2020, p.13)

Es fundamental superar las problemáticas anteriormente expuestas, puesto que el mar constituye un elemento importante para lograr progreso dentro del país, fortaleciendo y desarrollando las capacidades en el sector marítimo, ya que Colombia tiene “un promedio de 11.000 arribos anuales a puertos del país (con un porcentaje de crecimiento promedio del 0,8 % anual), de los cuales, la región Caribe recibe el 85 % y la región Pacífico el 15 %” (DIMAR, 2020, p. 29).

Si bien, el CONPES 3990 hace mención en su diagnóstico, sobre la baja conciencia marítima y conocimiento desde la formación básica y cultural, la reducida oferta educativa y de formación e investigación en temas marino-costeros, y la baja sostenibilidad de estrategias que promuevan las capacidades científicas y técnicas para el conocimiento de los océanos, tan importante documento no hace mención alguna frente al fortalecimiento de la Marina Mercante

o su potencialización de cara a tener una Flota Mercante fuerte, a diferencia de la PNOEC, donde sí se expone tal importancia.

Por lo cual, en Colombia no se podría hablar, ni se podría considerar una potencia bioceánica a 2030, cuando ni siquiera se tiene desarrollo en la investigación, ni mucho menos este documento propende porque haya un fortalecimiento de la Marina Mercante. Una incongruencia del CONPES 3990, es que vincula como factor neurálgico en Colombia la falta de industria astillera, pero no se hila esa idea a ninguna otra que propenda con el fortalecimiento de una flota nacional.

2.5. Proyecto de Ley 464 de 2020

El proyecto de Ley 424 radicado del 11 de noviembre de 2020, tiene como propósito fomentar e incrementar el registro de naves y artefactos navales de categoría de tráfico internacional en el país, puesto que esta área de la economía colombiana es un elemento de alto impacto para poder potencializar el desarrollo de la nación, - como ya se ha dicho a lo largo de este trabajo - ya que la misma cuenta con la ventaja de poseer dos costas y puertos en ellas, como también busca promover el progreso de las zonas que se han olvidado en Colombia.

Uno de los cambios que pretende este proyecto de ley, con respecto a la ley vigente 730 de 2001, en cuanto a la clasificación del Registro Único Colombiano de naves y artefactos navales, esto de acuerdo a las características técnicas y el servicio al cual se destinarán, las cuales, de acuerdo al artículo 4 del proyecto de ley, se describen así:

a) Naves y artefactos navales; b) Naves y artefactos navales de cabotaje; c) Naves menores; d) Naves dedicadas a la pesca industrial; e) Naves dedicadas a la pesca artesanal; f) Naves de recreo o deportivas. (Proyecto de Ley 464, 2020, p. 3)

En sus artículos 6 y 7 busca crear un Registro Único Colombiano de naves y artefactos navales, en el cual se deberá incorporar información esencial sobre el nombre de la nave o artefacto naval, el nombre del armador o propietario, el número de registro, el servicio para el cual está autorizado, así como los arqueos bruto y neto y demás datos que contenga la inscripción. En cuanto al Registro Único Colombiano, a la Dirección General Marítima se le otorga la labor de organizar y realizar una depuración del registro de naves y artefactos navales.

Una característica importante descrita en el artículo 10 que pretende esta norma, es que existe la posibilidad de tener doble registro de naves y artefactos navales, lo que quiere decir, que en Colombia podrán registrarse de manera provisional estos, pero siempre y cuando se haya iniciado el proceso de cancelación del registro en el Estado en el que se encontraba e inicie un proceso de registro en Colombia, otorgándole una matrícula provisional, por lo que al momento que comience a acontecer dicho acto, la nave debe enarbolar el pabellón colombiano.

En el registro de naves se deberán inscribir ciertos actos y negocios jurídicos, descritos en el artículo 11 del Proyecto de Ley, trayendo una diferencia respecto de la Ley 730 de 2001 en el sentido que otorga la posibilidad de que respecto de: “a) los contratos de construcción, adquisición, enajenación, cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos del dominio, las hipotecas, demás gravámenes y embargos; b) los contratos de fletamento a casco desnudo; c) Los contratos de arrendamiento financiero” (Proyecto de Ley 464, 2020, p. 4)., no necesitan realizarse a través de escritura pública para efecto de registrarse, sino

que solo bastará con que se registre un documento privado que contenga tal acto o negocio jurídico.

Sin embargo, es importante resaltar que aquellos actos y documentos que no cumplan con los requisitos de ley, sólo producirá efectos jurídicos inter parte, más no frente a terceros.

Los documentos que se encuentren en un idioma diferente al castellano, se les deberá aplicar la traducción por autoridad o traductor oficial que se encuentre inscrito en el Ministerio de Relaciones Exteriores. Los documentos también deberán ser sometidos a una debida legalización y apostilla cuando se requiera para que estos posean validez. En cuanto a la Licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI), el artículo 13 de este proyecto de Ley trae una modificación significativa puesto que:

La licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI) dentro del trámite de registro de naves y artefactos navales, serán expedidos por la Dirección General Marítima en el mismo plazo en que se otorga la matrícula provisional. Esta licencia se otorgará a nombre de la nave, no del propietario, y tendrá una vigencia indefinida mientras se conserven todas las condiciones tenidas en cuenta para su expedición. Para lo anterior se coordinará lo correspondiente con el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones. (Proyecto de Ley 464, 2020, p. 4)

Para obtener la matrícula provisional, el proyecto de ley disminuye los requisitos exigidos en la Ley 730 de 2001, los cuales son descritos en el artículo 15 del proyecto, mencionando que

los propietarios, armadores o por intermedio de su representante, pueden realizarlo de manera presencial o electrónica, la solicitud de registro a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima, señalando: “a) el nombre de la nave o artefacto naval que se pretende escribir. b) nombre y dirección de propietario; c) Constructor, fecha y lugar de construcción; d) Servicio al cual se propone destinarla” (Proyecto de Ley 464, 2020, p. 5).

En este sentido, se elimina alguna documentación exigida para el registro y expedición de la matrícula provisional, pues solo se exige:

- a) Certificado de navegabilidad y seguridad vigentes los cuales pueden haber sido expedidos por la anterior bandera o por una organización reconocida por ella, u otra que cuente con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.
- b) Certificado de cancelación del registro anterior o constancia de inicio de dicho trámite.
- c) Copia del acto o contrato de compra, si corresponde;
- d) Seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare el riesgo de contaminación súbita a favor de terceros afectados, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima- Ministerio de Defensa Nacional, según la clase, el porte y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval. El mencionado seguro podrá ser contratado con compañías aseguradoras colombianas o extranjeras o clubes de protección e indemnización P & I que ofrezcan dichas coberturas.
- e) Pago de la tarifa establecida para el trámite. (Proyecto de Ley 464, 2020, p. 5 y 6)

Una vez recibida la documentación anterior, la Dirección General Marítima deberá expedir dentro de los tres días siguientes la matrícula del registro provisional y la Licencia MMSI. La documentación para el registro definitivo deberá remitirse dentro de los 6 meses siguientes a la expedición del registro provisional sino se procederá a la cancelación del registro. Cabe resaltar que no es necesario que la nave o el artefacto naval se encuentren en Colombia para que sea expedida la matrícula provisional.

Para la obtención de la matrícula definitiva, el proyecto de ley también disminuye los requisitos exigidos para armadores y propietarios por la Ley 730 de 2001, puesto que exige los documentos descritos en los literales del artículo 18 del Proyecto Ley 464 de 2020.

En lo que concierne al término para la expedición de la matrícula definitiva, este fue modificado a cinco días para su expedición, mientras que en la Ley 730 en su artículo 21, el término es de ocho días.

En cuanto al trámite para la expedición de la matrícula sea provisional o definitiva, no se requiere el nombramiento de un inspector en el caso de que la nave o artefacto naval esté debidamente certificada por una organización reconocida.

Por otro lado, el Proyecto de Ley 464 de 2020, también busca realizar adiciones al Estatuto Tributario, específicamente añadiendo el párrafo 8 al artículo 240, en el cual se determinará respecto del impuesto sobre la renta, señalando que las rentas provenientes del servicio de transporte marítimo internacional tendrán una tarifa de este impuesto del 2%.

Así mismo, el Proyecto de Ley también busca adicionar el párrafo 6 al artículo 114-1 de ese estatuto, por lo que este quedará de la siguiente manera:

Parágrafo 6. Los contribuyentes personas jurídicas del impuesto sobre la renta y complementarios, que liquiden la tarifa prevista en el parágrafo 8 del artículo 240 del Estatuto Tributario no les aplicará lo establecido en el presente artículo. Por lo tanto, dichos contribuyentes estarán obligados a efectuar los respectivos aportes en los términos que dispone la ley. (Proyecto de Ley 464, 2020, p. 10)

En estricto sentido lo anterior, no viene a ser un incentivo tributario adecuado, pues está gravando la actividad de transporte marítimo con la tarifa de los aportes parafiscales en favor de los sujetos descritos al principio del artículo 114-1 del Estatuto Tributario, no disminuyendo la tarifa de aportes parafiscales y tampoco se exonera de los mismos.

Finalmente, el Proyecto de Ley en su artículo 31, busca una adición al artículo 2 en su numeral 12 de la ley 1115 de 2006, en la cual se faculta a la Dirección General Marítima para cobrar por la prestación del servicio del registro de nave o artefacto naval destinado al tráfico internacional marítimo, así como también se faculta cobrar por la expedición y cancelación de la matrícula de naves.

Es menester mencionar que la Ley 730 de 2001 otorga el beneficio de la exclusión del impuesto a las ventas IVA para las naves y artefactos navales que se registren y abanderen en Colombia, y de igual manera, en lo concerniente al servicio y reparación de los mismos. La disminución en las cargas tributarias que se pretenden adicionar no son suficientes para ser atractivas en el sector de transporte marítimo internacional a ningún armador, y, muy por el contrario, genera un desincentivo por no disminuir los costos al desarrollar dicha actividad.

CAPÍTULO 3.

ORGANISMOS ESPECIALIZADOS DE NACIONES UNIDAS

3. 1. Organización Marítima Internacional -OMI-

Colombia es miembro de la Organización Marítima Internacional -OMI-. Un organismo especializado que depende del Consejo Económico y Social de la Organización de Naciones Unidas -ONU-. Este organismo es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que deben observarse en el transporte marítimo internacional. Cuya función principal es instituir un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique internacionalmente (Organización Marítima Internacional, 2015). Para el caso colombiano, la Dirección General Marítima, es el punto focal de la OMI en el país, y sirve como ente central de coordinación ante la Organización Marítima Internacional -OMI-, en especial para la adopción de Convenios y Códigos en materia de seguridad Marítima y prevención de la contaminación marina.

Según la CCO (2018):

Con relación a la OMI, Colombia ha ratificado trece (13) instrumentos internacionales de esta organización, concernientes a la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio marino, la protección marítima, la facilitación del transporte marítimo, la formación y titulación de la gente de mar y los esquemas de responsabilidad civil e indemnización relacionados con la contaminación del medio marino. (p. 22)

Para el presente proyecto, en lo que respecta a los Convenios más relevantes, se destacan: El Convenio Internacional sobre la Seguridad de la vida humana en el Mar -SOLAS-,

el cual tiene por objeto determinar una regulación con la finalidad de que las naves mercantes pertenecientes a la navegación internacional cumplan con ellas para brindar seguridad. La regulación que contiene este convenio es respecto a la construcción y diseño de la nave, así como integridad del casco, equipos de emergencia y contra incendio, salvamento, evacuación, equipo de comunicaciones y de navegación, como también el correcto manejo de las cargas y buques dependiendo de la clasificación a la que pertenezca con la finalidad de ejecutar las operaciones de un modo seguro tanto en los buques como en los puertos.

La Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar -STCW- es otro convenio a destacar y entra en vigor en Colombia mediante Decreto 1597 del 28 de abril de 1984, el cual busca garantizar que la gente de mar cumpla con los requisitos necesarios que garanticen su idoneidad para desempeñarse a bordo y realizar las operaciones relacionadas al tema tanto en competencia y aptitud. El instrumento jurídico internacional determina tanto el entrenamiento, la evaluación como la titulación. Un propósito importante para el convenio es la seguridad de quienes se encuentran a bordo de los buques y de los bienes que en el mismo se transportan, con la obligación de que al mismo tiempo que se navega y se cuida la carga, se salvaguarde también el medio marino.

Según la normativa anterior, la OMI exige cursos básicos, requisitos para la formación, experiencia y titulación para quienes prestan servicios a bordo de las embarcaciones, sin embargo, actualmente se evidencia que existe en el país una limitación sobre la oferta educativa en educación superior, así como en la creación y difusión de programas de investigación relacionado con el campo marítimo. Sabiendo que la educación y formación en este campo, es de vital importancia para el desarrollo marítimo de la nación, respecto a esto, se evidencia una escasez de expertos en las profesiones de apoyo, como geólogos marinos, geofísicos, ingenieros

de costas, arquitectos navales, acuicultores, oficiales navales, personal mercante, entre otros (CCO, 2018).

El Ministerio de Educación Nacional refiere que el país cuenta con 47 programas de pregrado relacionados con las ciencias del mar (de ellos, 6 son del nivel técnico profesional, 26 tecnológico y 15 del nivel universitario). Con respecto a los programas de posgrado relacionados con el mar, hay 18 especializaciones, 10 maestrías y 12 doctorados que se ofrecen en el país (CCO, 2018).

De acuerdo a la CCO (2018):

Con relación a la oferta formativa, entre los años 2016 a 2018 se presentó una creciente demanda de formación para el trabajo, principalmente, por la llegada de empresas internacionales que requerían que los pobladores de las costas prestaran servicios a bordo de las embarcaciones, para lo cual debían aprobar cursos básicos exigidos por la Organización Marítima Internacional (OMI). En este periodo el SENA impartió formación para gente de mar distribuidos así: 9.513 cupos en 2016; 24.458 en 2017 y 19.498 en 2018 (SENA, 2020). Sin embargo, desde el 2019 esa demanda de formación y capacitación empezó a disminuir considerablemente (16.350 en 2019), debido a que la población, en su mayoría de las cercanías a las costas, ya tenía los cursos exigidos, para desarrollar labores de mar. En este sentido, se identifica un reto en la actualización de esos procesos formativos y de capacitación tal como lo establece la OMI cada 5 años para contribuir a la cualificación de la población y su empleabilidad. (p. 35)

De cara a la norma nacional que obliga un porcentaje de tripulación a bordo de un buque de bandera colombiana, -como se anotó anteriormente- ¿Cómo se supone que se cumpla esa

cuota de colombianos embarcados en buques de bandera colombiana si no tenemos centros de formación y/o no hay educación pertinente para cumplir las diferentes tareas a bordo?

Esto demuestra que en el país no hay una verdadera promoción a gran escala de formación de gente de mar que impulsen el desarrollo, competencia, aptitud y conocimiento marítimo de Colombia como nación aventajada pues se cuenta con una reducida oferta educativa que comprometa verdaderamente a un crecimiento de una Marina Mercante y una Flota Mercante.

No se puede pensar en una promoción e impulso del registro de naves en Colombia y dejar de lado las tripulaciones que estarían a bordo de dichos buques. Uno de los beneficios que traerá el aumento de la flota, será la utilización de mano de obra colombiana, pero ¿si no está capacitada? Muchos componentes deben trabajarse en paralelo si no queremos que las propuestas normativas sean “letra muerta”.

3.2. Organización Internacional del Trabajo -OIT-

Colombia es miembro de la Organización Internacional del Trabajo OIT desde el año 1919, y desde entonces ha ratificado diferentes convenios laborales relacionados con el trabajo marítimo y la gente de mar, fundamentalmente el Convenio Sobre el Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar C022 de 1926. En el cual se estipula, de acuerdo al artículo 8 que es punto clave que la gente de mar tenga conocimiento sobre el alcance y naturaleza de sus derechos, los cuales constituyen prerrogativas, pero también debe tener conocimiento respecto a las obligaciones que emanen de ello, por lo que la legislación nacional debe establecer disposiciones para que la gente de mar pueda informarse sobre las condiciones de su trabajo, por ejemplo, exponer a simple vista de la tripulaciones las cláusulas de sus contratos de enrolamiento.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2019) en su informe Contratación y Retención de la Gente de Mar y Promoción de Oportunidades para las Mujeres de Mar, reconoce que es innegable que:

La gente de mar es esencial para el comercio internacional y la economía mundial. La sostenibilidad del sector marítimo depende de la disponibilidad de gente de mar debidamente cualificada y de la capacidad del sector para atraer a un número suficiente de nuevas personas que deseen integrarlo. El trabajo de la gente de mar, en particular sus condiciones de vida y de trabajo, tiene características distintas a las de otras profesiones. (p. 3).

En ese sentido, la gente de mar no solo es elemento fundamental para el desarrollo de la actividad del comercio y transporte marítimo, sino de la Marina Mercante, por lo que la preparación y aptitud de las personas que desarrollan las actividades mencionadas debe ser una prioridad para impulsar el desarrollo cualificado de este sector y sea realmente el complemento cuando se tenga una Flota Mercante Nacional.

Por otro lado, es importante resaltar que las condiciones de seguridad que se deben manejar dentro de las naves en ocasiones no son las adecuadas, por lo que en relación a ello, la OIT, en su recomendación práctica sobre Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos, determina que deben existir unas obligaciones generales impuestas por parte de la autoridad competente en el asunto de los Estados de abanderamiento, en donde se regule una colaboración entre armadores y gente de mar, con el objetivo de garantizar y fomentar la seguridad y salud a bordo de las naves, dentro de las cuales pueden ser:

a) el establecimiento en cada buque de un comité de seguridad y salud, con facultades y obligaciones bien definidas; b) el nombramiento por elección de uno o varios representantes de seguridad de la gente de mar, con facultades y obligaciones bien definidas, y c) el nombramiento, por parte del armador o del capitán, de un oficial que cuente con las debidas calificaciones y experiencia para fomentar la seguridad y la salud. (OIT, 1996, p.5)

La OIT divide a los trabajadores marítimos en tres categorías; Marineros mercantes (gente de mar) Pescadores y Trabajadores portuarios. No obstante, a pesar de que la nación hace parte de esta importante organización internacional que busca la reivindicación y salvaguarda de los derechos de los diversos trabajadores, las recomendaciones anteriores no hacen parte de una legislación laboral para la gente de mar porque en Colombia no existe. El código laboral colombiano reconoce, por ejemplo, a los trabajadores de la minería, el petróleo, la ganadería, pero no reconoce que existe la gente de mar. En ese sentido no hay un ordenamiento que considere las condiciones propias en que se desarrolla su trabajo (buques y puertos) y podría ser una tarea que se proponga al legislativo con prioridad, incorporando la normatividad que se prepara desde la OIT, en especial lo que se considera como normas mínimas de seguridad y salud, disposiciones básicas para un trabajo decente en el mar.

En ese sentido, las normas de seguridad y salud deben cumplirse y en caso de omitirlas la entidad encargada tiene la función de intervenir por medio de investigación a los buques que se encuentren abanderados en el Estado y en ciertos casos, tienen la capacidad de imponer medidas correctivas que busquen salvaguardar los derechos de quienes se encuentran a bordo de la nave.

CAPÍTULO 4.

SITUACIONES QUE DEBEN REGULARSE EN PARALELO

La capacidad marítima de Colombia, radica en que posee la ventaja de tener dos océanos, 3.189 km de litorales, cubriendo 12 departamentos y 49 municipios, 4 archipiélagos, al menos 100 islas, 17 cayos, 42 bahías, 5 golfos, una extensión de 2.860 km² de áreas coralinas y en general 928.660 km² de territorio marítimo. Además, zonas costeras marítimas e insulares con ecosistemas estratégicos, como los arrecifes coralinos con 300.000 hectáreas y las zonas de manglares con 378.938 hectáreas (CCO, 2018). Lo que en resumidas cuentas es una ventaja que no debe omitirse y que no se le debe restar importancia, puesto que brinda al país una gran superioridad geográfica que de aprovecharse generaría un mayor desarrollo comercial. Condiciones privilegiadas que aprovecharía cualquier país.

El desarrollo del comercio marítimo, que pudiera desarrollarse contando con una Flota Mercante fuerte, es de suma importancia en el transporte de mercancías, no solo por el amplio volumen de carga que se manejaría, sino también por la implementación de mano de obra calificada que requiere, incrementando mayor demanda laboral, lo que genera mayores oportunidades de trabajo. Es por ello que:

Es necesario que el país pueda responder a una mayor demanda del transporte marítimo de cara a ser un Estado influyente a nivel internacional, por lo cual resulta imperioso que dentro de las políticas nacionales sea prioritario el fortalecimiento de la Marina Mercante, fomentando las exportaciones, el transporte, comercialización y transferencias de cargas, desde Colombia hacia el resto del mundo y dentro de los puertos colombianos,

promoviendo también el contar con una flota de buques no solamente utilizados para el comercio, sino también para el turismo. (CCO, 2018, p. 66)

Como ya se ha tratado en el transcurso de los anteriores capítulos, se hace énfasis en que la potencialización de la Marina Mercante y de manera focal la proyección de una Flota Mercante, proporcionaría a la nación un desarrollo e impulso del comercio nacional e internacional esencial. En este sentido, el Estado debe promover una legislación efectiva para el crecimiento en este sector, implementando incentivos arancelarios, tributarios y fiscales atractivos para el abanderamiento en Colombia, que estén a favor de los armadores, acompañados de una legislación laboral adecuada para los trabajadores marítimos.

Aunque se encuentra en trámite el Proyecto de Ley 464 de 2020, este no proporciona los incentivos suficientes para los armadores, pues las cargas tributarias que en este se regulan no bastan para ser atractivos, puesto que no solo se trata de una regulación en el registro y abanderamiento, o la simplificación del trámite, sino de otorgar beneficios futuros de prerrogativas y garantías para los dueños de las naves que se registren en Colombia, por lo que la solución que debe darse, tiene que ser sobre una regulación de fondo.

En lo referente a las regulaciones de fondo, claro ejemplo es que, se puede considerar el otorgar mayor libertad para contratar la tripulación, sin someter a los armadores a requisitos tales como obligarlos a que sean de nacionalidad colombiana, sino la facultad poder conformar su cuerpo tripulante a discreción de cada armador, de acuerdo a las condiciones que ellos exijan para poder contratar, puesto que en el contexto actual, el personal para esta clase de trabajo en Colombia no se encuentra plenamente capacitado, o en el caso de contar con personas que se hayan formado en la materia, no son cantidad suficiente para cubrir con el número de la demanda

de trabajadores necesarios para ocupar los cargos requeridos dentro de las naves, sin embargo la prerrogativa de poder elegir a los tripulantes libremente, no se debe confundir con la abolición de derechos y obligaciones, pues se debe cumplir con las garantías laborales y de seguridad social de la tripulación.

Dentro de este aspecto, también compete señalar que además de las bondades tributarias y fiscales, se es necesario que los armadores puedan contar con una clara regulación en las normas laborales para sus tripulantes o lo que compone a la gente de mar, puesto que las condiciones que se manejan a bordo de los buques no se pueden equiparar con las condiciones de los trabajadores en tierra, pues los horarios de trabajo y de descanso, las funciones y actividades a desarrollar de su trabajo, los riesgos laborales, y condiciones del lugar de trabajo son completamente diferentes, por lo que se hace necesario otorgarles una regulación especial y adecuada a las actividades, con la finalidad de tener claridad de condiciones en lo que compete a derechos y obligaciones al momento de suscribir un contrato laboral.

En este sentido, se debe procurar por el progreso de la Marina Mercante, en el entendido que desarrolle un enfoque transversal que recoja aspectos de infraestructura, idoneidad de la gente de mar, así como procesos y procedimientos en el marco de la seguridad integral marítima, que incentiven un abanderamiento de naves y un auge en la Flota Mercante; además de la protección del medio marino y la seguridad jurídica, el fomento del desarrollo de la navegación de cabotaje nacional y bioceánica, fortalecer la implementación de Seguridad Física en cumplimiento de la Estrategia de Seguridad Integral Marítima (CCO, 2018).

Por lo que la evidente falta de desarrollo y explotación del potencial que tiene el territorio marítimo colombiano, sumado a las problemáticas antes mencionadas, resulta necesario que en

Colombia se trabaje sobre el reconocimiento del potencial marítimo que tiene el país. De acuerdo a esto, el fomento de educación nacional con contenidos enfocados en temas marítimos resulta clave para brindar una solución, pues una educación focalizada en incentivar el estudio profesional y calificado que tenga como eje central promocionar las potencialidades que ofrece la ubicación privilegiada de Colombia, y el océano como empresa, es de suma importancia. Por ende, la necesidad de educación que vincule las necesidades y problemáticas marítimas es un punto clave para lograr un fortalecimiento en todo el sector marítimo- portuario y en consecuencia de la Marina Mercante.

Frente al aspecto de la cultura marítima, es de anotar que a pesar de la riqueza marina con la que cuenta Colombia, no ha recibido la importancia suficiente y que realmente amerita, pues desde la educación primaria y secundaria, e incluso de educación superior, solamente se refiere a los océanos como un sistema de biodiversidad y se omite por completo el observarse como un elemento potencial en la economía o como un sector empresarial importante.

CONCLUSIONES.

1. La Marina Mercante de un país está compuesta no solo por naves mayores y menores, sino también hacen parte esencial de esta, la gente de mar que constituye las tripulaciones, trabajadores marítimos que deberían contar con niveles de formación y capacitación adecuadas a las necesidades del medio. También hacen parte de este concepto los armadores nacionales que poseen buques con bandera nacional y con banderas extranjeras. En este sentido, para lograr un fortalecimiento de la Marina Mercante es primordial propender por el desarrollo de una Flota Mercante fuerte, que permita al país aumentar su capacidad económica y poder así tener una voz fuerte para proponer en ámbitos internacionales.

2. El procedimiento para el registro de naves y su abanderamiento no es el factor que ha impedido que Colombia pueda llegar a contar con una Flota Mercante que fortalezca su Marina Mercante. De hecho, hay normativa que ha disminuido las trabas y ha simplificado el proceso, mencionando también que existe un Proyecto de Ley de abanderamiento en trámite, lo que realmente se requiere es una regulación de fondo, la cual brinde beneficios y prerrogativas no sólo en el momento del registro, sino también a largo plazo. No únicamente con beneficios tributarios o fiscales, sino también con una regulación desde el campo laboral, que permita la identificación plena de derechos y obligaciones para los armadores y la gente de mar, regulación hasta ahora inexistente, pues se convierte en una problemática aún mayor, porque no se cuenta con una legislación laboral para los horarios y los trabajos que se hacen a bordo concerniente a los tripulantes, así como tampoco existe regulación para los trabajadores portuarios, ni pescadores.

3. La ausencia de una formación en conocimiento que le permita a profesionales de diferentes disciplinas entender todo lo que desde su óptica profesional se puede desarrollar en el mar, no ha permitido generar emprendimientos en las ciudades puerto, con lo cual se impulsaría el comercio y el desarrollo, se fomentaría el progreso y el empleo a lo largo de los municipios costeros del país. Una formación dirigida al país marítimo en todas las áreas de formación profesional técnico y tecnológico, generarían un espacio importante para las actividades empresariales, de modo que es vital fomentar una promoción y educación relacionados a todas las posibilidades que ofrece el sector marítimo. Se debe incrementar la oferta educativa y la posibilidad de acceder a programas pertinentes que formen gente de mar óptimamente calificada.

4. De no contar con una verdadera y necesaria voluntad política para entender y atender todas las dinámicas propias de la gestión del negocio marítimo que por años han estado olvidadas en Colombia, seguiremos condenados a seguir concluyendo que tenemos una privilegiada ubicación geográfica en el continente sur americano, pero sin saber aprovechar el potencial de ese privilegio. Un mar y un océano que representan un potencial enorme para generar empresa y desarrollo en ambos litorales, pero lamentablemente no existe la capacidad de asumir los retos que impone un país marítimo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Abreu, A. (2006). *El derecho en el transporte marítimo*. Editorial Félix Varela.
<https://elibro.net/es/ereader/javerianacali/71217?page=11>.

Pulido, J. (2015). *Curso de derecho de la navegación marítima*. Editorial Tecnos.
<https://elibro.net/es/ereader/javerianacali/115292?page=75>.

Arroyo, I. (2018). *Compendio de Derecho Marítimo (6a. ed.)*. Editorial Tecnos.
<https://elibro.net/es/ereader/javerianacali/123109?page=144>.

Camelo, A. (2011). *Visión Poder Marítimo*.
<https://www.cioh.org.co/aguasdelastre/images/Documentos/DIAGNOSTICO%20AGUAS%20DE%20LASTRE%20-%20ANGELICA%20CAMELO%20corregido%20DIMAR2.pdf>

Comisión Colombiana del Océano [CCO]. (2018). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC*. Bogotá. <http://www.cco.gov.co/docs/publicaciones/pnoec-2018-09.pdf>.

Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2020). *CONPES 3990 Colombia Potencia Bioceánica Sostenible* 2030.

[file:///C:/Users/57313/Downloads/CONPES%20Colombia%20Potencia%20Bioc%C3%A9nico%20Sostenible%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/57313/Downloads/CONPES%20Colombia%20Potencia%20Bioc%C3%A9nico%20Sostenible%20(2).pdf)

Dirección General Marítima [DIMAR]. (2020). *Dimar en datos. Boletín Técnico y estadístico 2019*.
https://cecoldodigital.dimar.mil.co/2599/2/co_dimar_2020_2665_539X_dimar_en_datos_2019.pdf

Martínez, C. (1986). *La Marina Mercante y el Desarrollo Nacional*. Universidad Nacional de Colombia. Centro Editorial.
http://www.fce.unal.edu.co/media/files/CentroEditorial/catalogo/Libros_Digitalizados/F_La-marina-mercante-y-el-desarrollo-nacional_1986.pdf.

Cabuya, D. (2016). *Incidencias del fortalecimiento de la Marina Mercante Colombiana en la competitividad logística nacional. Revista de la Ciencia y la Investigación – Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”*. 10(10), 111- 120.
<https://docplayer.es/91303489-Incidencias-del-fortalecimiento-de-la-marina-mercante-colombiana-en-la-competitividad-logistica-nacional-abstract.html>.

Torres, F. y Tejada, N. (2018). Análisis del desarrollo, explotación y protección de los intereses marítimos de Colombia durante el siglo XXI. *Derrotero Revista de la Ciencia y la Investigación – Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla*, 13, 133-148.
https://www.esuelanaval.edu.co/sites/default/files/portada_derrotero/derrotero%20vol-13.pdf

Dirección General Marítima [DIMAR]. (2019). Exposición de Motivos Ley de Abanderamiento.

<https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/EXPOSICION%20DE%20MOTIVOS%20Y%20TEXTO%20PROYECTO%20DE%20LEY%20ABANDERAMIENTO%20VERSION%20%20DE%20JULIO%20DE%202019%20final.pdf>.

Jiménez, V. (2017). *Los Registros Abiertos de Buques: Un Análisis General*. [Tesis de master, ICADE Business School Fundación VALENCIAPORT]. Archivo digital.

<https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/146533/retrieve>.

Pulido, J. (2015). *Curso de derecho de la navegación marítima*. Editorial Tecnos. Repositorio digital El libro. net. <https://elibro.net/es/ereader/javerianacali/115292?page=75>.

Real Academia Española. Diccionario de la lengua española. <https://dle.rae.es/>

Decreto-Ley 2324 de 1984.(1984, 18 de septiembre). Presidencia de la República de Colombia. https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/dl2_3241984.pdf.

Ley 730 de 2001. (2001, 31 de diciembre. Congreso de la República. Diario Oficial No 44.674 http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0730_2001.html.

Proyecto de Ley de Abanderamiento 464 de 2020. (2020). Presidencia de la República.

<https://www.camara.gov.co/sites/default/files/2020-11/P.L.464-2020C%20%28ABANDERAMIENTO%20DE%20NAVES%29.pdf>

Código de Comercio de Colombia-Decreto 410 DE 1971. (1971, 27 de marzo). Congreso de la República.

Diario oficial No. 33.339. http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_comercio_pr045.html.

Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 30 de abril de 1982.

https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Abreu, J. (2014). *El Método de la Investigación*. [Trabajo de titulación, Universidad Técnica de Machala].

Archivo digital. <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/12258/1/ECUACS%20DE00008.pdf>.

Barchini, G. (2006). Métodos "I + D" de la Informática. *Revista de Informática Educativa y medios audiovisuales*, 2(5), 15.24. <https://docplayer.es/68295086-Metodos-i-d-de-la-informatica.html>

Domínguez, M. (2005). Problemas Relacionados con la Nacionalidad del Buque. *Revista de Derecho*, XVIII, N° 1, 119-144.

https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502005000100005

Aldoney, G. (s. f.) *El desarrollo portuario y su relación con la ciudad*. Repositorio digital Flacso Andes. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/catalog/resGet.php?resId=10906>

Organización Marítima Internacional [OMI]. (2015). *Introducción a la OMI*. <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>

Organización Internacional del Trabajo [OIT]. (2019). *Informe para la discusión sobre la contratación y retención de la gente de mar y la promoción de oportunidades para las mujeres de mar*. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_664168.pdf

Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar C022, 24 de junio, 1926. https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312167:NO

Organización Internacional del Trabajo [OIT]. (1996). *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*. S. Archivo Digital.

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/normativeinstrument/wcms_112632.pdf

Liga Marítima de Colombia [LIMCOL]. (2014). *Revista La Timonera Edición No. 21*.

https://issuu.com/ligamaritimadecolombia/docs/revista_la_timonera_21