



Abanderamiento de naves de Colombia : propuesta
estratégica para el crecimiento de la Marina
Mercante Colombiana

Alberto Luis Buelvas Susa
Alejandro Sanín Acevedo

Trabajo de grado para optar al título profesional:
Especialización en Seguridad y Defensa Nacionales

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”
Bogotá D.C., Colombia

TESON
2019
0085
51

Abanderamiento de naves en Colombia: Propuesta Estratégica para el crecimiento de la Marina Mercante Colombiana.

CC Alberto Luis Buelvas Susa

CC Alejandro Sanín Acevedo

2019

Escuela Superior de Guerra

16071

PALABRAS CLAVES

Abanderamiento: Palabra masculina que es la acción y efecto de abanderar o de abanderarse, es decir, matricularse o registrarse bajo la bandera de la nación o estado a una embarcación de nacionalidad extranjera (o de capital del país o un nacional) y proveer al buque de los documentos que acredita dicha bandera. También se relaciona con defender o ponerse al frente de una determinada causa, movimiento o una organización.

Marina mercante: La marina mercante es la flota de barcos usados para el comercio, pesca, transporte y el turismo que, en caso de catástrofe, pueden conformar la marina militar. Estas flotas pueden dividirse en diversas categorías, según su propósito o su tamaño.

Buques: Un buque es un tipo de embarcación. El término tiene su origen en el francés *buc*, que se traduce como "casco". Estos barcos disponen de la estructura necesaria para desarrollar viajes extensos o de diversos tipos.

Registro abierto:

CONVEMAR: La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CDM, o también CONVEMAR o CNUDM) es considerada uno de los tratados multilaterales más importantes de la historia, desde la aprobación de la carta de las Naciones Unidas, siendo calificada como la *Constitución de los océanos*

DIMAR: Es la Autoridad Marítima Colombiana encargada de ejecutar la política del gobierno en esta materia, contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la Nación.

Arribar: Llegar (una embarcación) al puerto que es su destino o en el que se puede refugiar.

Enarbolar: Sostener en alto una bandera o un estandarte abordo en lo alto del mástil de un barco con el fin de ser visualizada por barco cercanos o por la autoridad marítima del mar territorial donde se encuentre.

Armador: Persona natural o jurídica que, siendo o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y explota a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan. La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.

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

Nave: Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza para el transporte de carga o pasajeros, prestar servicios de remolque, pesca comercial e industrial, actividades de recreo y deportivas, entre otras.

Fletamento: Es el contrato por el cual el armador se obliga, a cambio de una contraprestación, a cumplir con una nave determinada uno más viajes preestablecidos, o los viajes que dentro de un plazo convenido ordene el fletador, en las condiciones que el contrato o la costumbre establezcan.

Fletamento a casco desnudo: Es el contrato de arrendamiento válido y debidamente registrado de una nave, por tiempo determinado, en virtud del cual el

Abanderamiento de naves en Colombia: Propuesta estratégica para el crecimiento de la marina mercante colombiana. 4

fletador tiene la posesión y el control, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el período de vigencia del contrato.

Industria naval: Empresas dedicadas a la construcción y/o reparación de naves, artefactos navales, plataformas o estructuras marinas.

Licencia de explotación comercial: Es el acto administrativo que con validez de cinco (5) años es emitido por parte de la Autoridad Marítima Colombiana para autorizar a una persona natural o jurídica a desarrollar una o varias actividades marítimas o preste uno o varios servicios al sector marítimo con fines comerciales.

Registro: Acto mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional inscribe las naves y artefactos navales autorizados para enarbolar la bandera colombiana, así como todos los actos, documentos y contratos relacionados con los mismos, de conformidad con la presente Ley.

Matrícula: Es 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, de conformidad con la presente Ley.

Tráfico internacional marítimo: Navegación realizada desde o hacia puerto extranjero, fuera de las aguas jurisdiccionales del país.

Tripulación: El conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave, provistas de sus respectivas licencias de navegación.

RESUMEN

Colombia es un país bioceánico que desafortunadamente no cuenta con una política que brinde condiciones adecuadas para el abanderamiento de naves, en algún momento contó con una flota mercante que permitió el desarrollo de exportaciones con sus propios buques logrando grandes ventajas económicas para el país pero desafortunadamente la poca visión y la casi nula conciencia marítima con la que históricamente han venido los dirigentes llevando los rumbos de la nación.

Países como Panamá, Bolivia, Islas Marshall, llamados por algunos, banderas de conveniencia han permitido a las grandes navieras y al gremio marítimo encontrar en ellos facilidades para abanderar sus barcos logrando su crecimiento en el negocio y a la vez fortaleciendo las economías internas de estos países con registro abierto.

En un país como Colombia con una legislación marítima obsoleta que no va con la dinámica mundial y con un país vecino como Panamá que ofrece al gremio gran cantidad de garantías está condenado a día a día ir perdiendo aún más los buques con bandera propia de la reducida flota que aun queda, la única manera de procurar que este fenómeno no continúe es que exista una ley de abanderamiento moderna y de la mano con los cambios del comercio marítimo mundial.

Este trabajo de investigación presenta varias estrategias que buscan motivar la inversión en el negocio marítimo, basados en varias propuestas modernas, dinámicas que tienen como último fin impactar positivamente la economía nacional.

ABSTRACT

Colombia is a bioceanic country that unfortunately does not have a policy that provides adequate conditions for the flagging of ships, at some point it had a merchant fleet that allowed the development of exports with its own ships achieving great economic advantages for the country but unfortunately the little vision and the almost null maritime conscience with which leaders have historically come leading the way of the nation.

Countries such as Panama, Bolivia, Marshall Islands, called by some, flags of convenience have allowed the large shipping companies and the maritime guild to find in them facilities to flag their ships achieving their growth in the business and at the same time strengthening the internal economies of these countries With open registration.

In a country like Colombia with obsolete maritime legislation that does not go with world dynamics and with a neighboring country such as Panama that offers the guild a large number of guarantees, it is condemned every day to lose even more the vessels with their own flag of the reduced fleet that still remains, the only way to ensure that this phenomenon does not continue is that there is a law of modern flagging and hand in hand with changes in world maritime trade.

This research paper presents several strategies that seek to motivate investment in the maritime business, based on several modern, dynamic proposals that have the ultimate goal of positively impacting the national economy.

INTRODUCCIÓN

El Estado de abanderamiento es un rol que cumple Colombia por su naturaleza como país bioceánico, aunque no es necesario poseer costas para tener este privilegio, lo podemos observar en países como Bolivia que sin tener litorales cuenta con flota mercante. Otra idea que vale la pena relacionar en nuestra introducción es la mención de la gran influencia de la globalización en el negocio del transporte marítimo, esta globalización y la concentración y monopolización del negocio del transporte (en todos sus niveles) alrededor del mundo, han hecho que cada vez más, los grandes emporios económicos manejen y acomoden a sus gustos y conveniencias, el negocio y todos los aspectos que giran a su alrededor, con esto obviamente debemos entender que el proceso de abanderamiento y sus costos de sostenimiento, están incluidos dentro de esos aspectos anexos relevantes para el negocio marítimo en el mundo.

El concepto de estado de abanderamiento está contemplado en la CONVEMAR en sus artículos 90 y 91:

“Artículo 90. Derecho de navegación: Todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en alta mar.

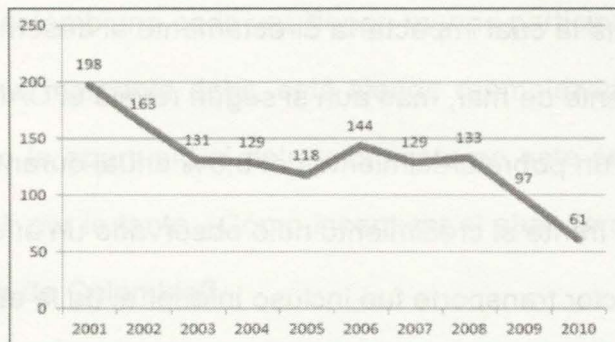
Artículo 91. Nacionalidad de los buques: 1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón este autorizados a enarbolar; 2. Cada Estado emitirá los documentos pertinentes a los buques que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón.”

Colombia se alinea con los conceptos internacionales y promulga su normatividad que regula esta actividad emitiendo la ley 730 de 2001 y el decreto ley 2324 de 1984 que en su artículo 2, parágrafo 1 habla que la DIMAR ejercerá jurisdicción sobre los buques y artefactos navales, más allá del límite exterior de la zona económica exclusiva.

El abanderamiento en Colombia cuenta con una secuencia de procesos y trámites que inician desde la solicitud de la reserva del nombre hasta la entrega del certificado de matrícula, este proceso en promedio debería demorar de 15 a 20 días, pero además de las demoras rutinarias por efectos de escasez de personal, cantidad excesiva de solicitudes en las capitanías, desconocimiento de la norma y de los tramites por parte de los usuarios existen documentos que no dependen de la DIMAR por el ejemplo el Certificado de Estupefacientes que se solicita ante la Sociedad de Activos Especiales y el distintivo de llamada que lo expide el Ministerio de Comunicaciones; esta descentralización de tramites puede perturbar el normal avance de los documentos afectando el tiempo de respuesta al usuario.

En los últimos años se ha venido presentando una disminución en buques de bandera colombiana en el tráfico marítimo nacional e internacional (sobre todo esta disminución es en buques de alto bordo de tráfico internacional), los excesivos trámites, costos, demoras e impuestos podrían ser algunos factores que están desestimulando la participación de la inversión privada en esta actividad comercial; de acuerdo con la estadística de la Dirección General Marítima entre el año 2001 y 2010 la cantidad de buques colombianos arribados a puertos colombianos ha tenido una disminución del 60% (cesar vargas, 2012).

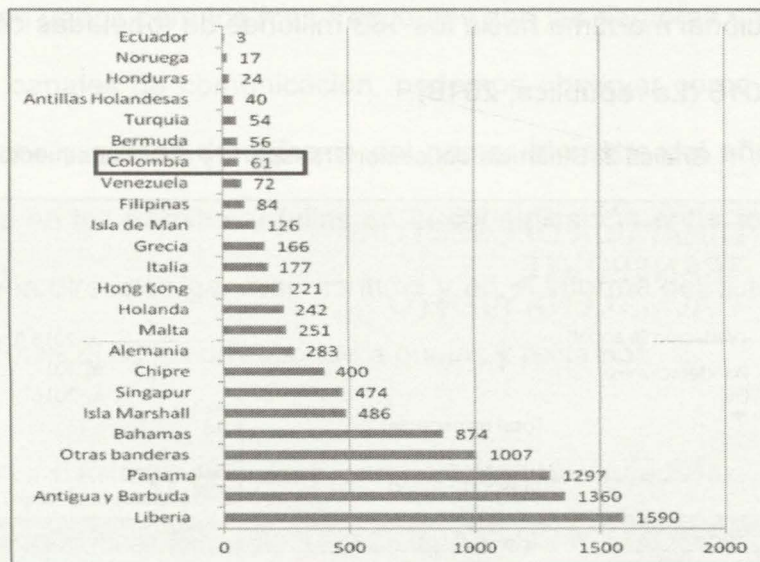
Grafica 1. Arribo de buques colombianos a puertos nacionales



Fuente: Significado y alcance de las figuras de Estado Ribereño, Estado Rector del Puerto y Estado de Abanderamiento en Colombia

Así mismo, en el año 2010 el total de buques arribados a puertos colombianos fue de 9365, de los cuales sólo 61 fueron colombianos representando el 0,7%. (cesar vargas, 2012)

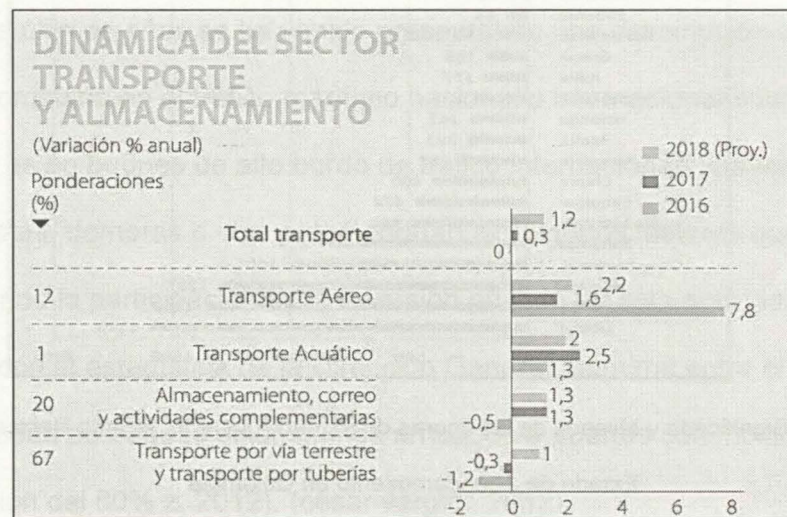
Grafica 2. Buques colombianos arribados a puertos nacionales



Fuente: Significado y alcance de las figuras de Estado Ribereño, Estado Rector del Puerto y Estado de Abanderamiento en Colombia

Por lo anterior el estado debe generar políticas y normas que faciliten el abanderamiento de naves en Colombia y estimulen la inversión en esta importante área de la economía la cual impactaría directamente al desempleo en el sector marítimo y de la gente de mar, más aun si según reveló el DANE, el sector transporte registró un pobre crecimiento del 0,3% anual durante el año 2017, aunque se aceleró frente al crecimiento nulo observado un año atrás. Así, el desempeño del sector transporte fue incluso inferior al de la economía como un todo, la cual se expandió tan solo un 1,8% anual en 2017 contra el 2% en 2016 (Grafica 3). Al analizar el desempeño del sector por modo de transporte, se observa que el que registró el mejor comportamiento fue el transporte por vía acuática, pero su participación en el total del sector es la más baja (1%). En efecto, este rubro se expandió un 2,5% anual en 2017, acelerándose luego del crecimiento del 1,3% observado en 2016. Ello obedeció principalmente al aumento en el movimiento de carga internacional marítima hacia los 183 millones de toneladas contra 167 millones en 2016 (La república, 2018).

Grafica 3. Dinámica del sector Transporte y almacenamiento.



Fuente: Cálculos ANIF con base en DANE, tomado de <https://www.larepublica.co/analisis/sergio-clavijo-500041/sector-transporte-desempeno-2017-y-perspectivas-2018-2743055>

Según lo anterior el movimiento de carga internacional va en aumento pero los buques de bandera colombiana cada vez tienen menos participación, esto quiere decir que nuestra marina mercante débil, está siendo reemplazada por buques de otros estados perdiendo la oportunidad del crecimiento en este sector dinamizador de la economía mundial, por lo tanto ¿Cómo incentivar el abanderamiento de naves para la Marina Mercante de Colombia?

DIAGNOSTICO DE LOS PRINCIPALES INCONVENIENTES QUE EL GREMIO MARÍTIMO ENCUENTRA EN EL PROCESO DE ABANDERAMIENTO DE NAVES EN LA MARINA MERCANTE COLOMBIANA.

Los principales inconvenientes que el gremio marítimo encuentra en el proceso de abanderamiento son varios pero los más frecuentes son las demoras en los trámites y las fallas en los canales de comunicación, podemos observar como del 100% el 93% de los reclamos y quejas del informe del primer trimestre del año pasado se refieren a demoras en los trámites y fallas en la comunicación entre los usuarios y los funcionarios de la dirección general marítima y en el informe del cuarto trimestre del año 2018 del 100% el 80% corresponde a quejas y reclamos .

Grafica 4. Relación de quejas y reclamos DIMAR I trimestre 2018.

Relación quejas y reclamos	Total
Queja	2
Presunta Negligencia de un funcionario	2
Reclamo	26
Demora en el tiempo de entrega del trámite	12
Fallas en los canales de comunicación	13
Se emitió al ciudadano un trámite que no corresponde a su petición inicial	1
Total general	28

Fuente: Informe interno proceso G5.2 Servicio y Participación Ciudadana DIMAR, I trimestre 2018

Las fallas en la comunicación pueden suceder por escasez de personal, desconocimiento de la norma o rotación del personal conocedor del tema colocando a otros sin experiencia y conocimiento del asunto. La rotación por traslados ordenados por el mando sin tener en cuenta perfil del individuo, preparación y especialidad le hacen un daño a la normal ejecución de los procedimientos establecidos ya que el funcionario tratara de dar lo mejor de sí pero sin conocimiento adecuado necesitará de mucho más tiempo para consultar, asesorarse y tratar de desarrollar el trámite pero gastando mucho más tiempo del necesario, perjudicando al usuario y a su bolsillo.

Grafica 5. Peticiones, IV trimestre 2018 DIMAR.

Tipo/subtipo de petición	Total	%
Consulta	5	0,63%
Sin subtipo	5	0,63%
Felicitación	11	1,40%
A la Entidad	3	0,38%
A un funcionario	8	1,02%
Peticiones de documentos y de información	267	33,88%
Documentos	62	7,87%
Información General	154	19,54%
Normatividad	13	1,65%
Requisitos del trámite	31	3,93%
Sin subtipo	7	0,89%
Peticiones entre Autoridades	225	28,55%
Sin subtipo	225	28,55%
Presunta irregularidad	16	2,03%
Presunta violación a las normas de bienes de uso público de jurisdicción de Dimar	4	0,51%
Presunta violación a las normas de la marina mercante	10	1,27%
Presunta violación al régimen contractual	1	0,13%
Sin subtipo	1	0,13%
Queja	3	0,38%
Presunta Negligencia de un funcionario	1	0,13%
Sin subtipo	2	0,25%
Reclamo	36	4,57%
Ausencia de atención en los canales de comunicación	1	0,13%
Demora en el tiempo de entrega del trámite	22	2,79%
Fallas en los canales de comunicación	1	0,13%
Reconocimiento de un Derecho	2	0,25%
Se emitió al ciudadano un trámite que no corresponde a su petición inicial	7	0,89%
Presunta Negligencia de un funcionario	2	0,25%
Sin subtipo	1	0,13%
Interés general o particular	222	28,17%
Estado del trámite	31	3,93%
Reconocimiento de un Derecho	189	23,98%
Sin subtipo	2	0,25%

Fuente: Informe interno proceso G5.2 Servicio y Participación Ciudadana DIMAR, IV trimestre 2018

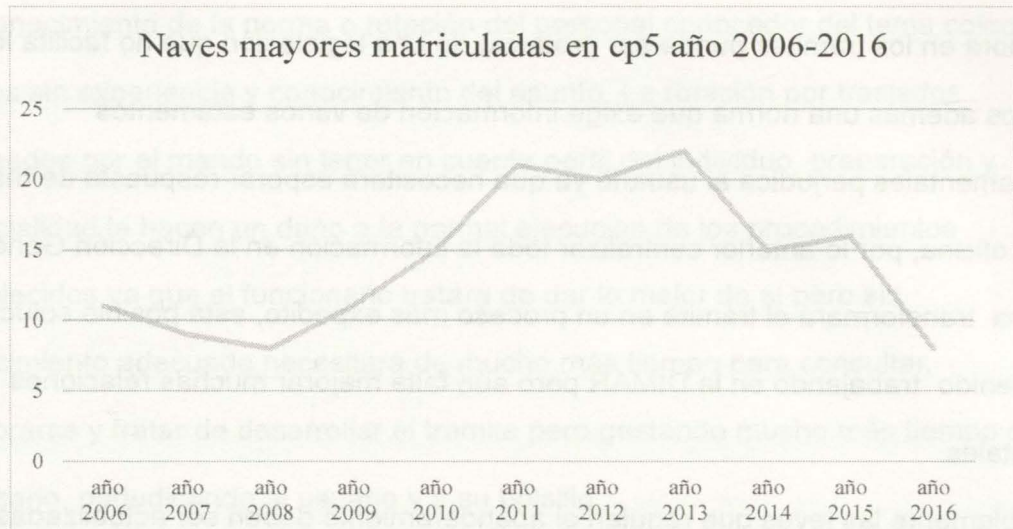
La demora en los trámites puede ser producto de una legislación que no facilita los procesos además una norma que exige información de varios estamentos gubernamentales perjudica al usuario ya que necesitará esperar respuesta de más de una oficina, por lo anterior centralizar toda la información en la Dirección General Marítima transformará el trámite en un proceso más expedito, esta posible solución se ha venido trabajando en la DIMAR pero aún falta mejorar muchas relaciones horizontales.

Indudablemente las leyes que regulan el abanderamiento deben ser actualizadas, ellas deben ir de la mano con los cambios globales y las exigencias que impone el mundo moderno globalizado, un mundo donde impera el libre mercado y las políticas capitalistas exige una normatividad enmarcada en libertades económicas y no proteccionistas, en este caso Colombia debe mejorar sus normas y las debe concentrar en una gran ley de abanderamiento que sea la hoja de ruta para la Dirección General Marítima.

Los dos puntos que revisamos anteriormente como los dos principales inconvenientes en el proceso de abanderamiento en Colombia indudablemente perjudican al gremio por lo que se torna la actividad marítima poco eficiente y para nada llamativa para posibles inversionistas.

A continuación podemos observar como en los últimos años la tendencia es la disminución de abanderamiento de naves mayores en la capitanía de puerto de Cartagena.

Grafica 6. Naves mayores matriculadas en la capitanía de Cartagena entre los años 2006 y 2016.



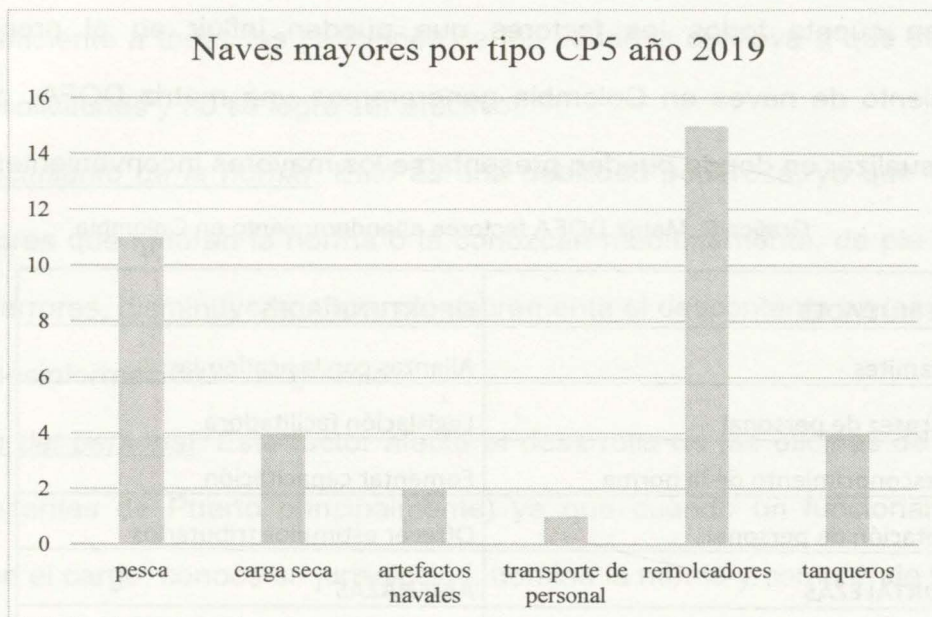
Fuente: Capitanía de puerto de Cartagena, DIMAR.

Además se debe considerar que el pico que se observa en los años 2011, 2012 y 2013 son embarcaciones mayores sin tráfico internacional, principalmente remolcadores y artefactos navales (bongos), utilizados para ofrecer servicios en bahía. Así mismo si revisamos la lista de embarcaciones mayores matriculadas en Cartagena desde al año 1996 observamos que la mayoría son para uso en bahía y de tráfico nacional esto quiere decir que se posee una marina mercante especializada en cabotaje, transporte de pasajeros en navegación nacional y servicios portuarios.

Actualmente hay 261 embarcaciones mayores matriculadas en la Capitanía de Puerto de Cartagena de las cuales tan solo 37 son de tráfico internacional y de estas tan solo 4 son tanqueros y 4 de carga seca esto quiere decir que solo 8 naves mayores en Cartagena tienen la capacidad de exportar nuestros productos más significativos (café y petróleo) a nivel internacional y que representan un porcentaje

importante en el PIB, esto para un país con dos mares es vergonzoso, además cabe anotar que este vacío está haciendo aprovechado por buques de otras banderas los cuales están realizando este tráfico internacional movilizandolos nuestros productos a todos los lugares del mundo.

Grafica 7. Naves mayores matriculadas por tipo en la Capitanía de Puerto de Cartagena / 2019



Fuente: Capitanía de puerto de Cartagena, DIMAR.

En la gráfica podemos visualizar que el tráfico internacional está siendo liderado por los remolcadores los cuales se encargan de las actividades en bahía y remotamente trabajos de asistencia en los países del caribe, luego siguen los barcos pesqueros que salen a realizar sus faenas en los bancos del caribe pero su catalogación como tráfico internacional les permite el cruce del canal de panamá para realizar su actividad en los bancos de pesca del pacifico colombiano, los barcos tanqueros y de carga a granel los cuales constituyen para Colombia el principal medio de transporte marítimo que permite las exportaciones de sus productos más influyentes en el PIB es el grupo más pequeño y menos apoyado ya que las grandes navieras acapararon

este tipo de negocios en la región dejando al pequeño naviero los servicios menos lucrativos.

ELABORACION DE UNA MATRIZ DOFA Y POSTERIOR APLICACIÓN DEL MODELO MIC MAC

Teniendo en cuenta todos los factores que pueden influir en el proceso de abanderamiento de naves en Colombia generaremos una matriz DOFA que nos permitirá visualizar en donde pueden presentarse los mayores inconvenientes.

Grafica 8. Matriz DOFA factores abanderamiento en Colombia.

DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Tramites	Alianzas con la academias
Escasez de personal	Legislación facilitadora
Desconocimiento de la norma	Fomentar capacitación
Rotación de personal	Ofrecer estímulos tributarios
FORTALEZAS	AMENAZAS
Experiencia	Procedimiento para matriculas
Profesionalismo	Banderas de conveniencia
Capacitación	Desempleo
País Bioceánico	Impuestos

Fuente: Autor

DEBILIDADES: Las debilidades que se pudieron apreciar en todo el proceso de abanderamiento son:

Tramites: Una gran cantidad de trámites dificultan, debilitan y ralentiza el proceso de abanderamiento, esto de hecho incrementa la cantidad de inversionistas

(armadores) que prefieren matricular sus naves ante estados (banderas de conveniencia) que facilitan este tipo de procedimientos. Este es uno de los factores que más se evidencia como una debilidad, de acuerdo a las quejas y comentarios adversos sobre este proceso que hacen los usuarios del gremio marítimo en las Capitanías de Puerto.

Escasez de personal: No contar con los funcionarios suficientes para dar trámite de manera eficiente a todas las peticiones de los usuarios conlleva a que se represen algunas solicitudes y no se logre ser efectivo.

Desconocimiento de la norma: Esto es una debilidad poderosa, ya que contar con trabajadores que ignoren la norma o la conozcan medianamente, da pie a cometer algunos errores, disminuye la eficiencia, incrementa el descontento en los usuarios y genera desinformación en el gremio.

Rotación del personal: Este factor afecta el desarrollo de las oficinas de la DIMAR (las Capitanías de Puerto principalmente) ya que cuando un funcionario, por su tiempo en el cargo, conoce su jurisdicción, domina la norma y comprende totalmente su entorno, debe cumplir traslados ordenados por la Armada Nacional que mantiene una política de alta rotación en los cargos.

FORTALEZAS: Las fortalezas que pudimos evidenciar deben ser multiplicadas con la acertada dirigencia y conciencia marítima con la que manejemos este y otras de las oportunidades para cada vez más crecer como país marítimo.

Experiencia: En nuestro país ya tenemos la suficiente madurez como sociedad y cultura para entender que los conocimientos que hay en el personal del gremio marítimo y en la gente de mar que existe en el país, es suficiente para sacar no solo

este proceso adelante sino varios procesos que están por surgir en el transcurrir de lograr consolidar aún más un país marítimo más consiente, sólido y pujante.

Profesionalismo: En nuestro país hay un alto número de profesionales en temas afines al gremio marítimo, esta cantidad de profesionales están distribuidos en el aparato productivo, académico y científico marítimo del país, con énfasis en sus regiones costeras y aún más específicamente en el sector portuario, marítimo, pesquero e industrial, esto incluye al personal que labora en las distintas dependencias de la Dirección General Marítima en donde en la actualidad existe, una gran gama de profesionales especialistas en todo lo relacionado con el mar.

Capacitación: Desde hace unos años, se ha venido incrementando a través del SENA y de otras instituciones avaladas por el Ministerio de Educación, la capacitación y preparación de todo el personal de gentes de mar, eso sumado al esfuerzo de la Armada Nacional, con sus Escuelas de Formación, en donde se capacita y se entrena al personal de oficiales y suboficiales que son la piedra angular de la DIMAR.

País bioceánico: Este nuevo término acuñado en la academia, define la importancia que viene creciendo en nuestro país, el cual cada vez más adquiere una conciencia marítima y un despertar a entender la importancia de nuestros dos mares, esto no solo obliga a las instituciones del Estado a entender su posición como principales gestoras del aprovechamiento de esta envidiable posición, sino a todos los gremios a jalonar para que cada vez más nuestra economía esté relacionada y beneficiada por la visión como país privilegiado por su ubicación geográfica.

OPORTUNIDADES: Ante el tema que estamos tratando, son muchísimas las oportunidades que se han planteado, el hecho de crear una flota mercante de alto

bordo, de características internacionales, catapultaría la oportunidad de exportación de nuestros productos hacia los mercados internacionales y esto a su vez crearía un sin número de oportunidades para la economía y en general para toda la sociedad.

Alianzas con la academia: Este aspecto facilita todo lo concerniente a la temática de abanderamiento y también a varios de los temas que deben ser motivo de estudio, de análisis y de verificación, la academia en el gremio marítimo ha jugado una parte fundamental en ayudar a entender varios de los pasos que se deben dar para continuar con el fortalecimiento y la gestión del pensamiento y concientización como país marítimo.

Legislación facilitadora: Quizás es uno de los aspectos fundamentales del tema tratado, las leyes que beneficien y potencialicen el desarrollo marítimo de la nación, deben ser una prioridad, debe existir de verdad voluntad política en nuestro país para que cada uno de los pasos que se deban dar, tenga el respectivo apoyo y respaldo jurídico y administrativo de las instituciones involucradas.

Fomentar capacitación: Este fomento en la capacitación desde edades tempranas debe ser a todo nivel, la educación y la capacitación en nuestro país debe estar orientada a incrementar nuestra verdadera cultura marítima, una capacitación que potencialice el aparato marítimo productivo del país, en donde las instituciones fomenten esta capacitación desde los grados de primaria; de igual forma el fomento en las capacidades especializadas en temas del mar, son básicos para el crecimiento de nuestra imagen y desempeño como país marítimo en pleno crecimiento.

Ofrecer estímulos tributarios: Esta ha sido una de las más valiosas herramientas para fomentar e incentivar a los inversionistas y propietarios de naves alrededor del mundo, los llamados países de banderas de conveniencia, realmente impulsan con

incentivos tributarios y bajos aranceles a los armadores de todo el mundo, esto ha dado algunas polémicas en torno a la exigencia técnica y de condiciones de seguridad básicas para la navegación en las naves, que a pesar de muchas críticas han incrementado, precisamente por esos atractivos estímulos tributarios el número de naves abanderadas en sus países.

AMENAZAS: Realmente son varias y con un grado importante de relevancia las amenazas existentes para el proceso e incentivo del abanderamiento de naves en nuestro país, dentro de las que analizamos en el presente documento, podrían encontrarse algunas más intrínsecas en cada uno de los que fueron motivo de análisis y debate, en el presente documento pretendemos mostrar esas amenazas, darle una breve y precisa definición y mostrar por que podrían ser catalogadas además como posibles debilidades.

Cancelación de matrículas: Este proceso ha sido una de las mayores debilidades y adicional ha sido una de las quejas más reiteradas de los usuarios, debido a que incrementa los costos y el tiempo que se debe invertir en el proceso que se realiza en primera instancia en las distintas Capitanías del país.

Banderas de conveniencia o registros abiertos: Esta amenaza debe ser analizada en detalle desde el punto de vista de la globalización y sus efectos, adicional se debe analizar el efecto de los grandes monopolios que se han ido apoderando del negocio del transporte marítimo alrededor del mundo, esto ha obligado a que se estandaricen muchos de los procesos de estas grandes flotas de navíos que buscan beneficios y descuentos económicos en sus gastos operativos.

Desempleo y falta de oportunidades en el gremio: El gremio marítimo en nuestro país, ha tenido que ir en la vía de la globalización, ha tenido que estandarizar muchos de sus procedimientos y adaptarse rápidamente a las condiciones laborales y económicas, esto ha traído incremento de eficiencia y recorte de personal en los distintos niveles del negocio del transporte marítimo, esto sumado al monopolio del negocio del transporte marítimo que está en manos de extranjeros que operan a bajos costos desde países en donde se domina y maneja el negocio.

Impuestos y Aranceles: Este es un aspecto altamente relevante en este proceso de abanderamiento de naves, de hecho es uno de los aspectos que más buscan los armadores y dueños de buques alrededor del mundo, sobre todo porque cada vez más para poder competir en el negocio marítimo del transporte, se busca bajar costos y una forma eficiente de hacerlo es recurrir a países en donde se abandera naves a muy bajo costo y con muy pocos impuestos y exigencias arancelarias posteriores.

IMPLEMENTACION DEL MODELO MIC MAC

Determinando los factores que influyen en todo el proceso de abanderamiento de naves en Colombia y después de explicarlos uno a uno en la matriz DOFA que se estableció procederemos a realizar un modelo prospectivo para determinar influencias y dependencias de estos factores en el proceso estudiado y así de esta manera poder observar en cuál de estos aspectos se debería trabajar con mayor fortaleza para lograr las mejoras deseadas en el proceso.

PREPARACION DE LA MATRIZ DE FACTORES

Se elaboró una matriz de factores cumpliendo los requerimientos del mic mac para posteriormente ser corrido el modelo y analizar los resultados:

Grafica 9. Matriz de factores abanderamiento de naves en Colombia

#	nombre	nombre corto
1	Tramites	tram
2	Escases de personal	perso
3	Desconocimiento de la norma	norma
4	Rotación de personal	rotac
5	Alianzas con academias	academi
6	Legislación facilitadora	legis
7	Fomentar capacitación	focap
8	Ofrecer estímulos tributarios	estribu
9	Experiencia	exper
10	Profesionalismo	profe
11	Capacitación	capac
12	País Bioceánico	bioce
13	Cancelaciones de matriculas	matric
14	Banderas de conveniencia	conveni
15	Desempleo	desem
16	Impuestos	impue

Fuente: Autor

ELABORACION DE LA MATRIZ DE IMPACTO CRUZADO

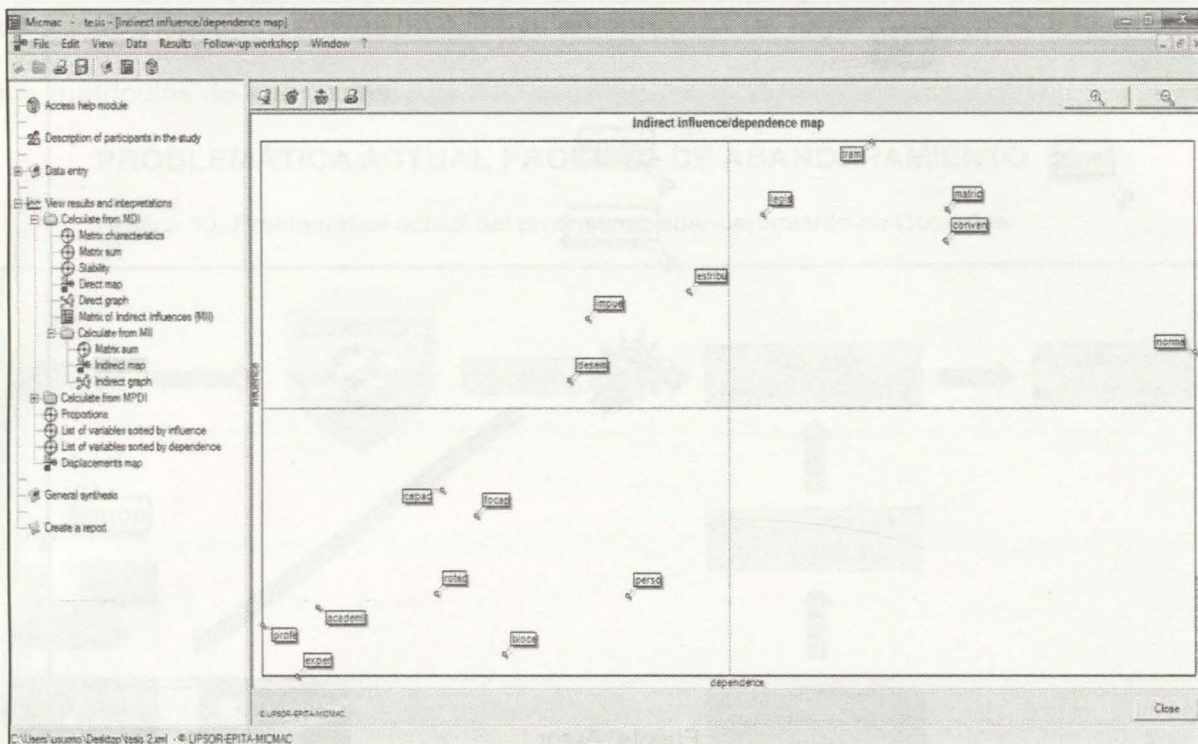
Se desarrolla la matriz de impacto cruzado en la cual se asignan unos valores numéricos a cada factor de acuerdo a su capacidad de impacto e influencia sobre el otro entendiendo la siguiente relación:

- 3: influencia fuerte
- 2: influencia media
- 1: influencia débil
- 0: sin influencia

Grafica 10. Matriz de impacto cruzado

	tram	perso	norma	rotac	academi	legis	focap	estribu	exper	profe	capac	bioce	matric	conveni	desem	impue
tram	0	3	3	2	2	3	3	2	2	1	2	0	3	3	1	3
perso	3	0	1	3	0	0	1	0	2	2	1	0	0	0	0	0
norma	3	2	0	3	0	0	3	1	2	2	3	0	3	2	0	0
rotac	2	3	1	0	2	0	2	0	1	1	2	0	0	0	0	0
academi	0	1	2	0	0	2	0	0	0	1	2	3	0	1	0	0
legis	2	0	3	0	2	0	0	3	0	1	2	3	3	3	3	2
focap	2	2	2	0	3	2	0	0	2	1	3	0	0	0	0	0
estribu	0	0	3	0	2	3	0	0	0	0	0	3	3	3	3	3
exper	2	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
profe	2	2	1	2	0	0	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0
capac	3	2	2	3	3	0	3	0	2	3	0	0	0	0	0	0
bioce	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0
matric	3	2	3	0	0	3	1	3	0	0	0	0	0	3	3	3
conveni	2	1	3	0	0	3	0	3	0	0	0	3	3	0	3	3
desem	0	0	2	0	0	2	0	3	0	0	0	3	3	3	0	2
impue	0	0	3	0	0	3	0	3	0	0	0	2	3	3	3	0

Fuente: Autor

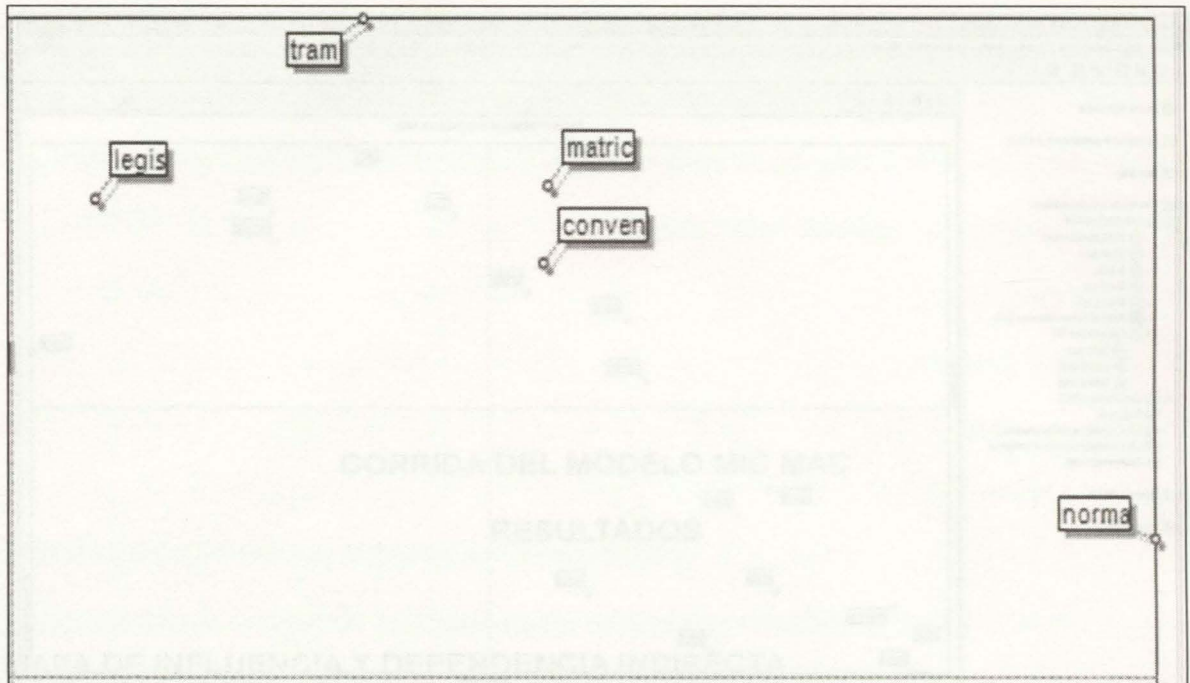


Fuente: Autor

Se puede observar en el cuadrante superior derecho 5 factores con mayor influencia en el proceso y así mismo factores con poca influencia y una dependencia considerable; analizaremos con detalle cada cuadrante.

CUADRANTE SUPERIOR DERECHO (FACTORES DE MAYOR INFLUENCIA)

Grafica 12. Cuadrante superior derecho, factores de mayor influencia



Fuente: Autor

En el cuadrante superior derecho podemos observar los cinco factores con mayor influencia los cuales en orden descendente serían:

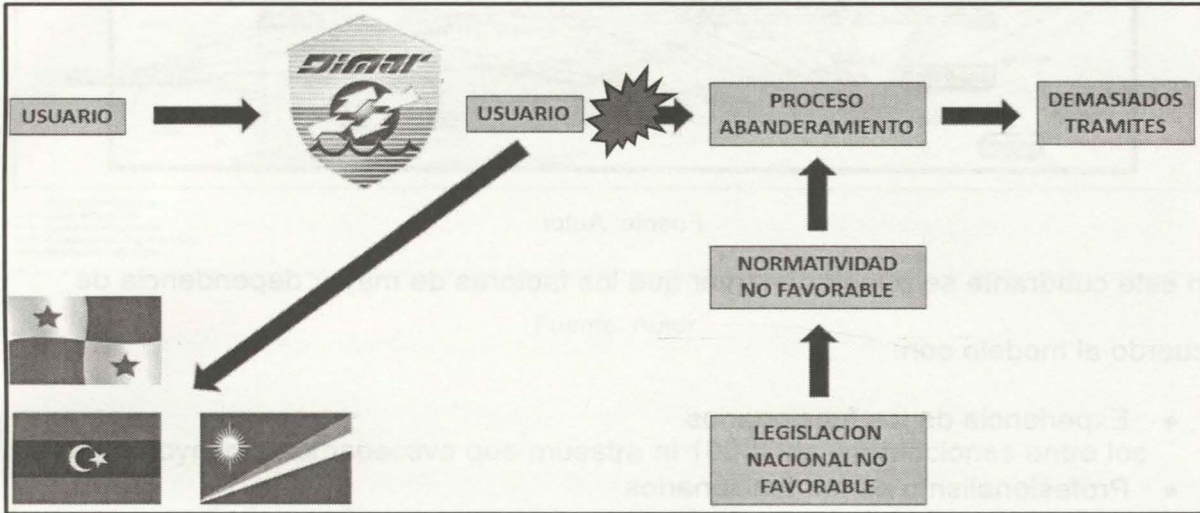
- Desconocimiento de la norma
- Cancelaciones de matrículas
- Demasiados tramites en el proceso
- Banderas de conveniencia o registros abiertos
- Legislación nacional no favorable

Estos resultados son totalmente coincidentes con lo que se observa a diario en oficinas de las Capitanías de Puerto de la Dirección General Marítima en donde el usuario se encuentra con un proceso de abanderamiento extenso y complicado, con un número significativo de trámites producto de una normatividad no favorable, desconocida y difícil de digerir, aterrizada de una legislación nacional apartada de la realidad actual del gremio, terminando con la necesidad del usuario de buscar otras

opciones y encontrando las soluciones en banderas de registro abierto, cancelando las matriculas de sus naves.

PROBLEMÁTICA ACTUAL PROCESO DE ABANDERAMIENTO

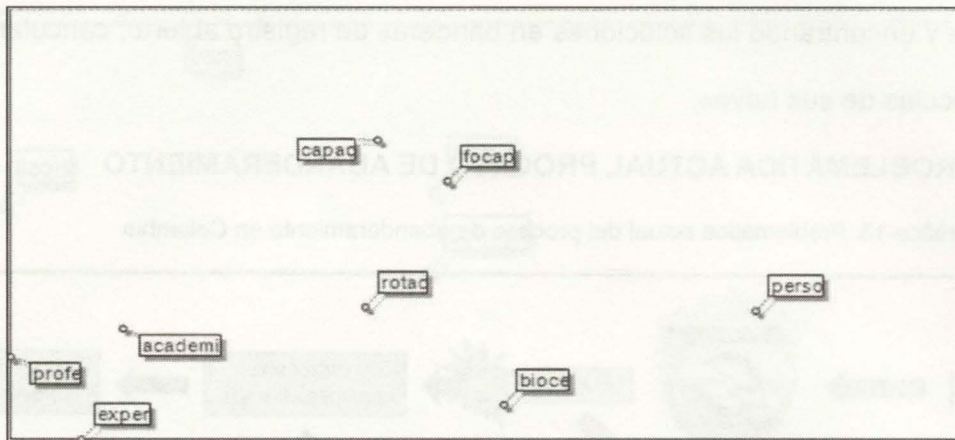
Grafica 13. Problemática actual del proceso de abanderamiento en Colombia



Fuente: Autor

CUADRANTE INFERIOR IZQUIERDO (FACTORES DE MAYOR DEPENDENCIA)

Grafica 14. Cuadrante inferior izquierdo (factores de mayor dependencia)



Fuente: Autor

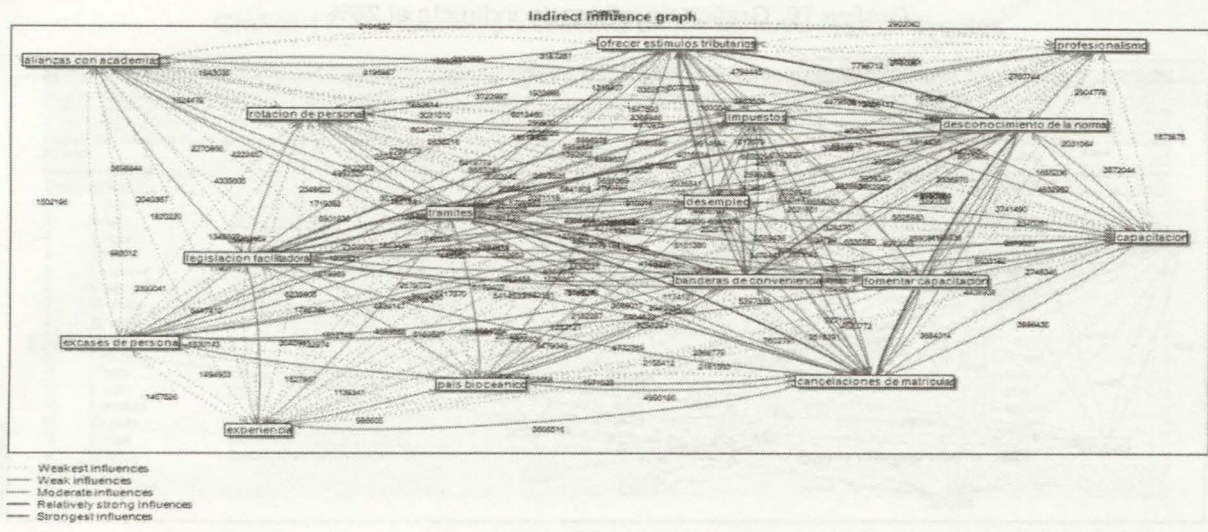
En este cuadrante se puede observar que los factores de mayor dependencia de acuerdo al modelo son:

- Experiencia de los funcionarios
- Profesionalismo de los funcionarios
- Alianza académica
- Rotación de personal
- País Bioceánico
- Fomentar capacitación
- Capacitaciones al personal
- Escases de personal

Se puede inferir que estos puntos dependen directamente del proceso de decisiones que se tomen a nivel estratégico y es por eso que de nada serviría si estos factores se encuentran fortalecidos pero no se cuenta con políticas de gobierno que impulsen y faciliten el proceso de abanderamiento.

GRAFICA DE INFLUENCIA INDIRECTA AL 100%

Gráfica 15. Gráfica de influencia indirecta al 100%

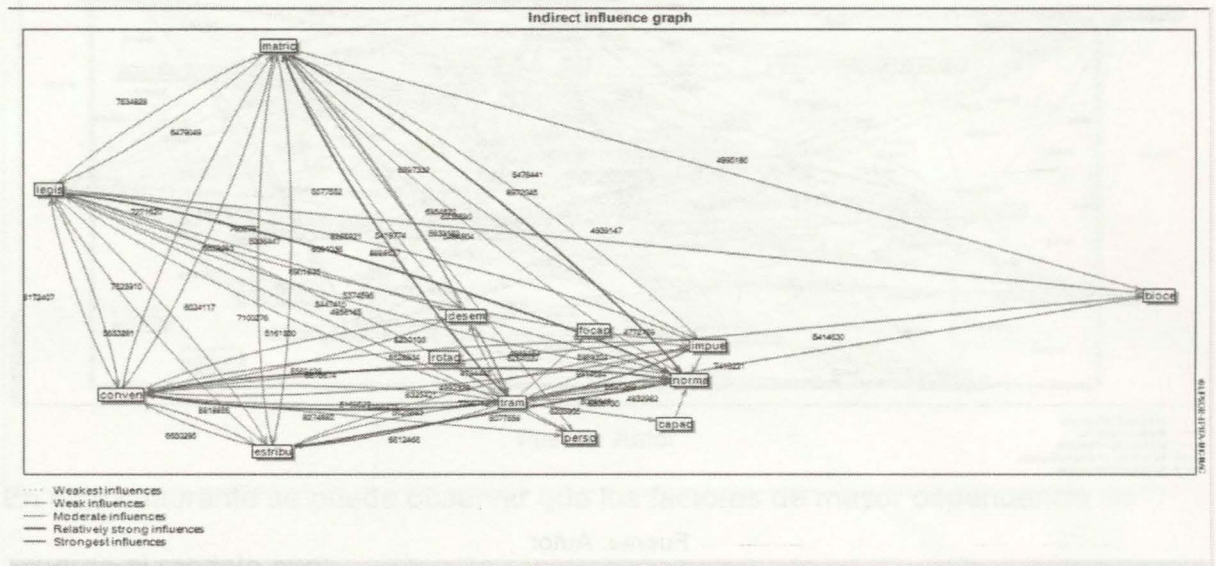


Fuente: Autor

En esta proyección prospectiva que muestra al 100% las interacciones entre los factores estudiados podemos observar que los factores cancelación de matrículas, desconocimiento de la norma, estímulos tributarios, legislación no facilitadora y banderas de conveniencia son los más influyentes en el proceso estableciendo una afectación poderosa entre trámites excesivos y desconocimiento de la norma (flecha roja), por lo anterior en la gráfica prospectiva encontramos factores causas y factores consecuencias siendo los primeros una legislación nacional desfavorable que aterriza en una normatividad desconocida y compleja que se reduce a un proceso repleto de trámites y acompañado en paralelo de una política tributaria que afecta al gremio marítimo, esto conlleva al desarrollo del factor consecuencia “búsqueda de banderas de conveniencia” o registros abiertos por parte de los armadores que buscan en otros estados garantías y estímulos que no encuentran en la bandera colombiana.

GRAFICA DE INFLUENCIA INDIRECTA AL 25%

Grafica 16. Grafica de influencia indirecta al 25%

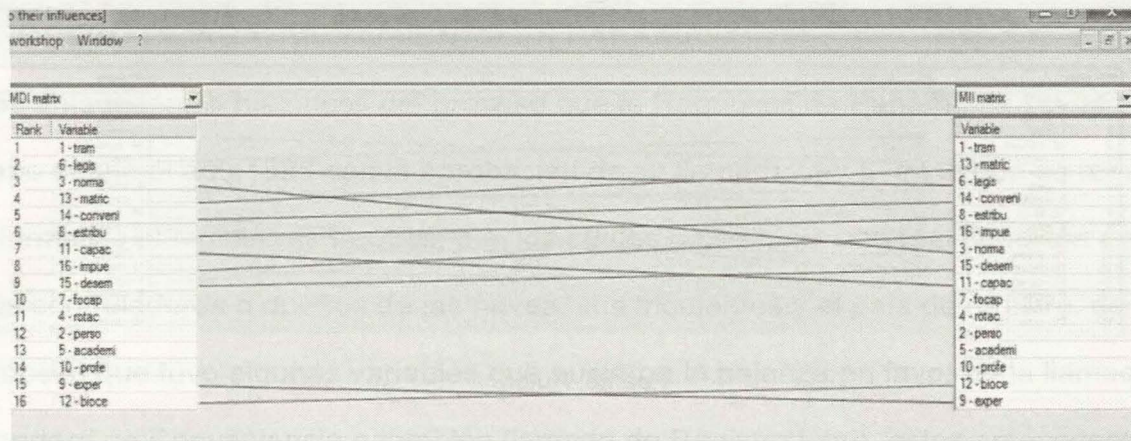


Fuente: Autor

En este resultado prospectivo al 25% realiza un filtro de las interacciones y por lo tanto no considera las relaciones inferiores a influencias moderadas dejando únicamente para el análisis las moderadas, fuertes y muy fuertes (azul claro, azul oscuro y rojo); por lo anterior podemos observar que el factor cancelación de matrículas es el más influyente en el proceso de abanderamiento y esto es lógico ya que si no hay naves no hay buques que abanderar y esto seguido a una normatividad no favorable que termina en procesos dispendiosos debido a la gran cantidad de trámites que se deben desarrollar.

PROYECCION PROSPECTIVA DE LOS FACTORES MÁS INFLUYENTES

Grafica 17. Proyección prospectiva de los factores más influyentes

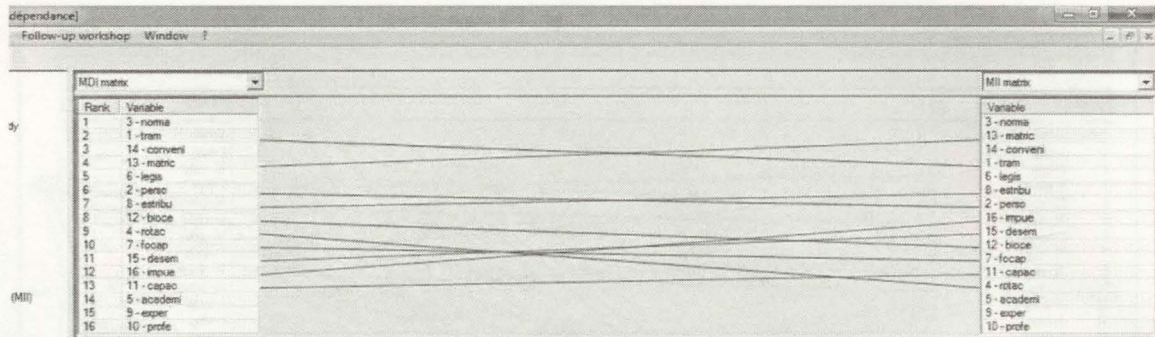


Fuente: Autor

En esta gráfica podemos observar cómo el factor cancelación de matrículas subiría del puesto número cuatro en influencia al puesto número dos y las banderas de conveniencia del puesto número cinco al puesto cuatro, es importante comprender que estos escenarios podrían ser posibles si las condiciones actuales se mantienen, esto quiere decir que si no tomamos decisiones estratégicas que impacten positivamente al gremio marítimo, la cancelación de matrículas de naves colombianas por parte de los armadores aumentará y la búsqueda de registros abiertos continuará en ascenso.

PROYECCION PROSPECTIVA DE LOS FACTORES MÁS DEPENDIENTES

Grafica 18. Proyección prospectiva de los factores más dependientes

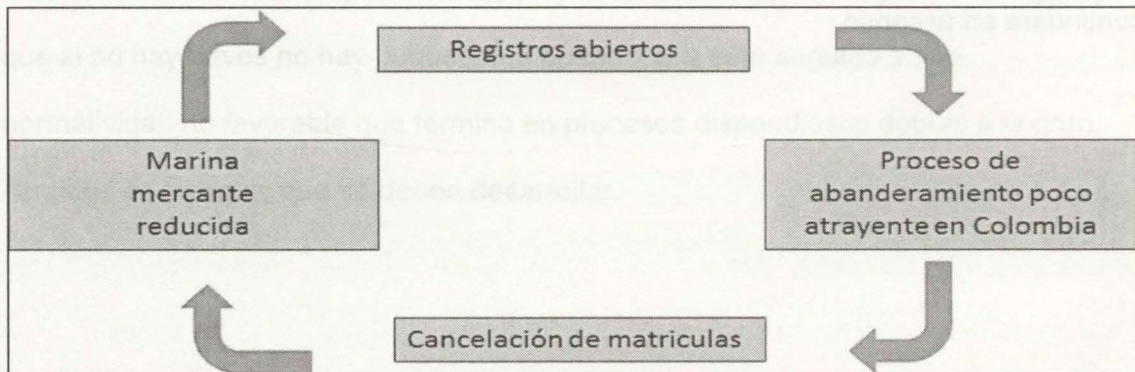


Fuente: Autor

En esta grafica se puede observar como un factor puede ser altamente dependiente y al mismo tiempo influyente, es el caso de “cancelación de matrículas” que en si misma influye en el proceso pero también depende de él, ya que sin barcos no habrá abanderamiento y sin una buena política de abanderamiento no existirá gestión para matricular nuevos barcos siendo parte de un círculo vicioso.

CIRCULO VICIOSO DE LA CANCELACIÓN DE MATRICULAS

Grafica 19. Circulo vicioso de la cancelación de matrículas



Fuente: Autor

COMPARAR EL PROCESO DE ABANDERAMIENTO DE NAVES EN COLOMBIA CON OTROS ESTADOS CON EL FIN DE DETERMINAR POSIBLES ESTRATEGIAS QUE PUEDAN REPLICARSE EN EL PAÍS

PROCESO DE ABANDERAMIENTO EN PANAMA

Los antecedentes históricos del proceso que la República de Panamá ha llevado a cabo desde el año 1925 con la aprobación de su llamada Ley 8, en la que se reguló y formalizó el registro de buques, con los cuales no se tenía una real conexión entre sus controladores o dueños de las naves, sus tripulantes y el país de registro, es un proceso que tuvo algunas variables que pusieron la balanza en favor de la llamada Bandera de Conveniencia o también llamada de Registro Libre, estos antecedentes valen la pena tenerlos en cuenta pues han sido aprovechados hábilmente por las autoridades marítimas panameñas y algunos dirigentes con visión marítima, y esto ha favorecido el recaudo de impuestos y recursos para la pujante economía panameña desde esta fecha hasta el presente (Jiménez, 2017). El antecedente relevante, en sus inicios la recién fundada República de Panamá contaba apenas con 21 naves registradas para el año de 1927, esto cambió rápidamente debido a que dueños de naves como la Compañía Estadounidense Esso Shipping, paso de tener la bandera de Polonia en su flota de unos 25 buques, a tener sus naves registradas en Panamá (Jiménez, 2017), debido principalmente a las facilidades con escasos impuestos y la facilidad adicional de la no restricción para que estos buques pudieran tener tripulación norteamericana, a esto también se le sumaría la inminencia de la primera guerra y el carácter neutral de Panamá en este conflicto mundial. Otras empresas navieras norteamericanas y europeas hicieron exactamente el mismo proceso en los años siguientes engrosando la flota matriculada y registrada en este país y convirtiéndola rápidamente en muy pocos años en el país con más naves matriculadas en el mundo, llegando a 159 naves para el inicio de la primera guerra mundial en el año 1939. (Jiménez, 2017)

Históricamente el hecho de las facilidades de bajos aranceles e impuestos y el plus de que las tripulaciones puedan ser de índole totalmente internacional, ha sido un verdadero imán para los propietarios de flotas navieras alrededor del mundo, estos prefieran a Panamá como su pabellón, esto y el hecho de que en muchas oportunidades las exigencias en las normas de seguridad para la nave y los tripulantes sean de un carácter más flexible que en los países que tradicionalmente han sido de origen y costumbres marítimas (. Panamá adquirió rápidamente desde el año 1919 una característica casi que obligada de nación marítima, el canal y su alta influencia en el comercio internacional lo convirtieron en el paso obligado de miles de navíos que además entendieron que esta nueva república estaba en expansión marítima y comercial y con el objetivo claro de sacar la mayor cantidad de provecho económico a esta nueva situación.

Panamá ha continuado teniendo varias oleadas de matriculadas masivas de naves de distintas partes del mundo, su característica principal de sitio obligado de tránsito por su canal ha sido un incentivo que ha venido aumentando con el pasar de los años, esto además de otros países que han tratado de competir con esta nación-canal y que realmente no han podido superar estas ventajas ofrecidas por este país; a esto indudablemente se suma el hecho de que los impuestos y gravámenes son realmente de muy bajo costo para todo tipo de naves y que la normatividad de la seguridad es vista por muchos armadores como muy flexible y de fácil cumplimiento. Realmente esta circunstancia de tener como vecina a la República de Panamá y sus aparentes facilidades de abanderamiento y registro, no ha sido de mucho beneficio para nuestro país, Panamá ha sido de preferencia para registro y abanderamiento de naves, inclusive por empresas propietarias de naves y de capital colombiano, este hecho obedece realmente a que cualquier que desee reducir sus costos en

este proceso y abaratar los impuestos que debe pagar puede ir a este país y realizar este proceso que en realidad hoy en día no debe sobrepasar el mes para quedar totalmente culminado, para nuestro caso, en nuestro país el proceso además de los elevados tiempos que se deben asumir hoy en día, el requerimiento técnico y de seguridad, aleja a muchos de los propietarios y armadores, pero en realidad lo que más influye en que este proceso no sea viable, es que los costos ante las distintas entidades, son más elevados que en nuestro país vecino.

PROCESO DE ABANDERAMIENTO EN BOLIVIA

El proceso de registro de naves o abanderamiento y en general el proceso de la consolidación de país marítimo del Estado Plurinacional de Bolivia no ha sido el mejor y no ha podido posicionarse en los últimos años, han sido varios los factores, entre estos los más relevantes fue, el gran revés de la pérdida de la única porción de territorio costero de Bolivia y debido a esto, este país es una nación sin costa en la actualidad, la otra razón de que no sea Bolivia relevante a nivel internacional como país preferencial para el proceso de abanderamiento, es que Bolivia no ha tenido una buena referencia en cuanto a sus exigencias en la normatividad técnica y de seguridad, tanto a nivel de seguridad física y de equipamientos de las naves como para la formación de las gentes de mar, estos dos factores entre otros hacen que en el ámbito marítimo internacional Bolivia no sea significativa como bandera de conveniencia, aunque vale la pena decirlo, Bolivia es considerado como bandera de conveniencia por la OIT, a pesar de esto su bajo nivel de prestigio internacional no la han posicionado como tal.

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

- Solicitud de cotización en base a las características técnicas del buque, embarcación o artefacto naval.
- Solicitud de Registro, dirigida a la Autoridad Marítima.
- Adjuntar los siguientes requisitos que debe cumplir el interesado:
 - Fotocopia de compra y venta (Bill of sale). Notariado y legalizado en el Consulado Boliviano.
 - Para los buques, embarcaciones o artefactos navales nuevos, título de propiedad y certificado del Constructor.
 - Fotocopia de cese de bandera anterior o documento que certifique que está en trámite. Notariado y legalizado en el Consulado Boliviano.
 - Fotocopias de los certificados estatutarios y de registro de la bandera anterior. Notariado y legalizado en el Consulado Boliviano.

Presentada esta documentación se debe efectuar la Inspección Técnica de Seguridad, donde el inspector realizará el trabajo, de acuerdo a los procedimientos del Reglamento de reconocimientos, Inspecciones y Certificados de Seguridad para Embarcaciones en la Hidrovía, o el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional en el ámbito marítimo (RIBB, 2017).

Las inspecciones técnicas serán realizadas por inspectores de la Unidad de Marina Mercante o por inspectores de una organización reconocida por la Autoridad Marítima. Claramente el trámite relativamente rápido y los documentos solicitados son documentos directamente relacionados a las características técnicas de la nave y de fácil adquisición por el armador ya que hacen parte del ejercicio diario de un naviero, en Colombia los trámites se ralentizan debido a los documentos solicitados que no dependen directamente de la dirección General marítima.

PROCESO DE ABANDERAMIENTO EN MEXICO

En los últimos años el comercio exterior de México presenta una balanza negativa a pesar de la gran cantidad de tratados de libre comercio que ha firmado el país, esto quiere decir que la política de libre mercado se ha desarrollado pero alguna situación está perjudicando el crecimiento económico (Salgado, 2005).

La carencia de una marina mercante fuerte puede contribuir a la dependencia de las importaciones para el sostenimiento de la economía nacional siendo esta fracturada por las pocas cifras de exportaciones por lo tanto decir que un país importador por excelencia no podrá ser económicamente exitoso ni mucho menos traerá bienestar a su población, basándonos en la máxima que el país que importa comida y carece de marina mercante será un país subdesarrollado (Torres, 2003).

México ha soportado su economía nacional en la exportación de hidrocarburos basado en buques de bandera extranjera abandonando la capacidad de movilizar otro tipo de productos no petroleros en sus propios buques, por lo tanto se puede inferir que su política marítima de comercio exterior no ha sido la mejor observando las siguientes consideraciones (Salgado, 2005):

1. Impulso dado al petróleo como la más grande fuente de riqueza.
2. La baja competitividad de la industria mexicana en los mercados internacionales.
3. La importación de alimentos.
4. La carencia de una flota mercante adecuada
5. El aumento de la pobreza en el país
6. Las dificultades del comercio interno

La marina mercante mexicana no ha tenido un acompañamiento estatal benéfico que le permita competir contra las grandes navieras llevándola casi a su desaparición; se observa como desde el año 1988 con casi 100 unidades de alto bordo hoy día su reducción es de casi 50%.

Las banderas preferidas por los armadores mexicanos debido a que reciben facilidades que no encuentran en su estado son:

- Bahamas
- Liberia
- Panamá
- Vanuatu

Por todo lo anterior observamos como la marina mercante mexicana se encuentra en total involución en los últimos 20 años, la falta de garantías para los inversionistas ha provocado su emigración a banderas de registro abierto (Salgado, 2005).

PROCESO DE ABANDERAMIENTO EN CHILE

Chile es un país que por su posición geográfica vive del y por el mar tiene una conciencia marítima arraigada en su pueblo gracias a las políticas de estado que

desde los inicios de la república lograron formar un entorno adecuado para el crecimiento de una gran marina mercante.

Chile desde 1819 funda la compañía naviera de Calcuta la cual desde esa época inicio navegaciones a india y china con el fin de fomentar el comercio entre los dos continentes ya desde esa época el país tenía claro el concepto de país marítimo y la importancia que representaba para la prosperidad de la nación, así mismo fundamentó el concepto de que una armada debe crecer de la mano con su marina mercante protegiendo las líneas de comunicaciones marítimas para que los buques mercantes desarrollaran su invaluable labor (Vargas, 2105).

“Querer que Chile tenga Marina de Guerra propiamente tal, sin que de antemano posea la mercante es un imposible” esta máxima del capitán Bernardo O’ Higgins es la ruta que ha seguido Chile desde hace más de 200 años y claramente se observa que es una estrategia que funciona de manera adecuada hoy Chile ocupa una posición importante en la región con su marina de guerra y su marina mercante sigue apalancando la economía con 247 buques (Directemar, 2019).

La clave para este crecimiento exponencial teniendo en cuenta que en el 2008 registraba 48 buques de acuerdo a la página index mundi es la política de incentivos por exenciones tributarias que garantiza el país a sus buques abanderados, medidas que se vienen aplicando desde 1834 con los cambios que el entorno exige; hoy día la marina mercante chilena es la más moderna y más grande de Suramérica y la tercera a nivel mundial en el uso del canal de Panamá realizando más del 85% de las exportaciones e importaciones siendo el mayor sustento económico y de desarrollo el país (Vargas, 2015).

Actualmente el uso del ferrocarril para el transporte interno del comercio ha afectado el cabotaje en Chile y por lo tanto a la marina mercante pero la situación que más afectaba el normal desarrollo de la actividad marítima eran los excesivos papeleos y trámites que se debían efectuar versus el largo tiempo de espera que deben soportar los usuarios por su cargamento, esto último se ha mejorado con la reactivación de la Comisión Técnica y de Operación de la Documentación Naviera, grupo especializado solo en trámites y documentación necesaria para el ejercicio de la actividad marítima lo que ha permitido disminuir los papeleos y acelerar los procesos de adquisición de permisos.

**PROPONER ESTRATEGIAS QUE PERMITA INCENTIVAR EL
ABANDERAMIENTO DE NAVES EN LA MARINA MERCANTE DE COLOMBIA**

Las estrategias que se proponen para incentivar el abanderamiento de naves en la Marina Mercante de Colombia son:

1. Creación de la Comisión técnica de trámites de documentación marítima.
2. Creación y aprobación de la ley de abanderamiento.
3. Lanzar la Política de la Estrategia Internacional para atraer a inversionistas del gremio del marítimo (principalmente de las empresas navieras que en este momento tiene el monopolio de las flotas más grandes de transporte).

Es muy importante mencionar que todas estas propuestas solo son viables y aplicables en la práctica si se tiene una real política nacional de conciencia marítima y si esa política posee el suficiente apoyo institucional para llevar a cabo este tipo de Estrategias. A continuación daremos los parámetros básicos con los que planteamos estas Estrategias y su aplicación.

1. Creación de la Comisión técnica de trámites de documentación marítima

La Comisión deberá estar integrada por personal calificado y con experiencia en los trámites marítimos y en el manejo de la documentación, este personal deberá estar bajo el manejo administrativo y jerárquico de la Subdirección de Marina Mercante de la DIMAR que debe continuar con el fortalecimiento de los procesos digitales de este tipo de trámites (crecimiento de las capacidades de la Ventanilla Virtual), a su vez debe realizar un análisis de sus pares de los países como Panamá, México y Chile en donde pueden obtenerse buenos puntos de referencia para facilitar el proceso de abanderamiento en nuestro país entre otros.

Esta comisión será nombrada en cada capitanía de puerto con el fin de descongestionar las oficinas de naves, gente de mar, empresas de servicios marítimos y naves menores.

Dicho grupo de especialistas se dedicaran a hacer seguimiento a los trámites que presenten situaciones novedosas por su complejidad y gestionaran ante DIMAR Bogotá cualquier autorización, permiso o visto bueno que sea necesario para que el trámite se destrabe.

Es necesario que un tercero diferente al encargado del proceso se encargue de estas solicitudes que por cualquier situación no avanzan ya que la cantidad normal del flujo de los trámites muchas veces no le permite al encargado dedicarle tiempo al seguimiento de cada proceso especial, siendo el usuario el más afectado ya que la sensación es que su trámite no avanza y que la DIMAR no es eficiente.

Esta comisión técnica trabajará en paralelo con los encargados de los procesos normales y tendrán un flujo de información fluida para que el usuario tenga otra instancia de gestión, en trámites de naves mayores y menores, gente de mar y licencias de explotación comercial de empresas de servicios marítimos.

La comisión técnica siempre debe tener respuestas oportunas al solicitante teniendo como premisa que al usuario se le puede decir que su trámite NO se puede desarrollar pero hay que decirlo a tiempo, es inconcebible que un trámite no se desarrolle pero que el interesado se entere días o semanas después.

Todos los procesos deben tener una aplicación en línea que le permita revisar:

- Estado de su trámite
- Que funcionario lo tiene en gestión (foto y número de teléfono)
- Su desarrollo es normal o paso a gestión del comité técnico
- Tiempo estimado de entrega

Desarrollando estas iniciativas el usuario percibirá que su tiempo es valorado, que los trámites son transparentes, que el proceso avanza y él en tiempo real puede seguir la gestión solucionando inconvenientes si se presentan.

2. Creación y aprobación de la ley de abanderamiento

Definitivamente no solo con las buenas intenciones se puede llevar a cabo un proceso como el que se pretende, la llamada ley de abanderamiento es una necesidad nacional del sector marítimo, un requerimiento que el gobierno nacional y la Autoridad Marítima han estado en mora de desarrollar, esta ley busca realmente incentivar a través de los mecanismos ya mencionados en este trabajo, a los inversionistas nacionales y extranjeros para que realmente sea atractivo matricular (abanderar) sus naves en nuestro país; la ley de abanderamiento básicamente es una actualización de nuestro país a las circunstancias del negocio marítimo actual, de cómo nuestra legislación debió haberse adaptado a las circunstancias actuales para poder ser atractiva y competitiva al entorno marítimo de hoy, sobre todo por una situación muy particular y única, ser vecinos de un país que entendió esas circunstancias desde hace mucho años, Panamá. Esta ley debe contemplar en su esencia las facilidades tributarias y los beneficios en reducción de aranceles de los

que se gozarían en caso de tener bandera de nuestro país, sería bastante importante que la ley contemplara también la relevancia de la ubicación geográfica privilegia de nuestro país y las facilidades de ser puertos de transferencia que hoy en día tienen, nuestros dos principales puertos, Cartagena y Buenaventura. La ley y la correcta aplicación de la misma en definitiva serian la piedra angular de la Estrategia del crecimiento de nuestra Marina Mercante.

La ley de abanderamiento debe centrarse en facilitar los trámites y reducir costos a los inversionistas que decidan entrar en el mundo naviero.

Si Colombia logra que se abanderen más buques, el Estado evitará pagar fletes a navieras extranjeras, además se incentivará el empleo, ya que al estar matriculados en Colombia deberán contratar tripulación Colombiana (Capitanes, Primeros Oficiales, Ingenieros de Maquinas, Marineros de Cubierta y Marineros de Maquinas, Cocineros etc), tripulación que de conformidad con lo establecido en la Ley debe ser (80%) Colombiana, esto impulsará la academia en estudios marítimos, contribuyendo así, a generar empleos directos; se expande significativamente el comercio nacional y el ingreso de divisas para Colombia, igualmente se reactivan sectores como: Los astilleros, talleres de reparación naval, academia, gente de mar, agencias marítimas, entre otros, considerando que el total de importaciones y exportaciones realizadas por los diferentes modos de transporte en Colombia arrojan que el 97.6 % de la carga de Colombia es importada por vía marítima y el 98.8% de la carga de Colombia es exportada por vía marítima (DIAN, 2018)

Esta ley de abanderamiento debe llevar apartes que impacten positivamente el sector marítimo recalcando los siguientes puntos:

- Debe discriminar las naves según el servicio que presten, esto quiere decir que exigencias técnicas de los buques pesqueros, yates, veleros o grandes mercantes deben ser diferentes.
- Se debe revisar las exigencias de póliza de seguros a las empresas de transporte turístico y buceo las cuales en muchas ocasiones pagan una ante el ministerio de turismo y vuelven a hacerlo ante la Dimar, pudiéndose valer una de las dos.
- Se debe suprimir la verificación de informes por tráfico de estupefacientes, este trámite es inútil y ha estigmatizado al sector marítimo relacionándolo implícitamente con el tráfico de drogas y esto ha desmotivado la inversión, además es el principal responsable de las demoras de los registros.
- La ley debe motivar al sector bancario para que se incrementen los préstamos de dinero para la inversión en el sector marítimo y la calidad de hipoteca en los barcos para que permitan el crecimiento y la inversión en el sector.
- Se debe apuntar a que los inversionistas no tengan carga tributaria por la adquisición de barcos hoy día esta sobrepasa el 50%.
- Los registros deben ser expeditos y mientras surte el trámite en máximo dos días se debe entregar una matrícula provisional que permita la operación inmediata del buque.

- La ley debe dar incentivos a los buques nacionales con exenciones en pagos de faros y boyas y fondeo.
- La ley procurará incentivos a los buques nacionales con exenciones en pago de pilotos para maniobras en puertos y con tripulaciones recurrentes.
- La ley facilitará las inspecciones por vencimiento de certificados estatuarios en cualquier lugar del mundo donde se encuentre siendo el inspector quien se movilice y no el barco.
- La ley incentivará a los armadores que posean tripulación 100% colombiana o superior al 90% con becas y descuentos especiales en las escuelas de formación de la Armada Nacional.

3. Lanzar la política de la Estrategia internacional para atraer a inversionistas del gremio del marítimo

Después de que se hayan consolidado los dos anteriores puntos, se debe hacer una campaña clara y orquestada por la Autoridad Marítima Colombiana y el Ministerio del Comercio Exterior y la DIAN, en donde se haga una promoción internacional con los principales inversionistas armadores de las navieras más grandes del mundo, para plantearles porque sería beneficioso para su negocio de transporte marítimo, traer sus naves y matricularlas y abanderarlas en nuestro país, esta campaña deberá iniciar lo más pronto posible y debe contar con el acompañamiento de industriales, empresarios y exportadores del país, que mostrarían la vitrina comercial y la oferta de productos que nuestro país está en capacidad de exportar, se debe resaltar dos aspectos vitales, la capacidad de puerto de transferencia tanto en el

Pacífico como en el Caribe y la relevancia de la ubicación estratégica geográfica de Colombia, que privilegia por su cercanía, tanto con el mercado norteamericano como con el europeo y el asiático.

La Estrategia propone los siguientes frentes:

- Incentivos Arancelarios y tributarios

Se debe tener muy claro que la principal atracción para los inversionistas son las exenciones tributarias y los bajos aranceles, que son los entrarían a competir con los llamados países de bandera de conveniencia entre estos Panamá, por lo tanto la campaña debe estar dirigida a divulgar y explicar en detalle a los posibles inversionistas y armadores los verdaderos beneficios y exenciones tributarias y arancelarias a los que se harían beneficiarios al abanderar sus naves en nuestro país.

- Eficiencia en servicio en línea

Como parte de esta campaña de ofertas para incentivar, la inversión interna y extranjera, se deberá ampliar la capacidad de servicios en línea que se ofrecen en la actualidad, a las plataformas de servicios de tramites de naves, de gentes de mar y en general de todo tipo de trámites marítimos, se deberán sumar los de entidades que también intervienen en los procesos, como la DIAN en sus procesos en línea de nacionalización, importación y pagos de tributación e impuestos, todo este paquete de servicios amplía la oportunidad para que realmente nuestro país se pueda convertir en un imán para el mundo del comercio marítimo internacional.

- Facilitaciones como puertos de Transferencia

Es relevante tener en cuenta las nuevas tendencias del comercio marítimo mundial, que busca entre otras agilizar, dinamizar y abaratar dicha actividad, en una de esas tendencias, se debe incrementar la posibilidad de las facilitaciones en nuestros principales puertos de crecer y mejorar como puertos de transferencia, este recurso comercial podría llegar a ser una de las claves de esta campaña, puesto que la privilegiada posición geográfica de Colombia le permite estar en el camino de las naves que circulan desde Europa hasta Asia y viceversa y desde Europa hacia la costa oeste norteamericana, esta posición debemos utilizarla bajo las actuales condiciones del comercio internacional marítimo como la punta de lanza de la agresiva campaña para promocionar no solo el abanderamiento sino el potencial marítimo y portuario de nuestro país.

- Convenio Binacional

Otro punto relevante de esta campaña podría ser algún tipo de convenio entre el Estado Colombiano y el Estado Panameño para poder ofrecer un beneficio parecido o igual al que se le ofrece a los buques de guerra colombianos para el paso del canal de Panamá, que básicamente consiste en cobrar únicamente los costos de los servicios de pilotaje, agenciamiento y remolcador, entre otros siendo este el cargo básico de paso de canal, pero no se cobra el costo del uso del canal (paso), si un beneficio similar logra conseguirse con el gobierno del país vecino, sería un verdadero incentivo para los armadores que tienen que pagar altos costos al no tener una bandera como la

Panameña que ofrece realmente bajos precios por este servicio de paso de canal.

La campaña que estamos proponiendo en este documento, puede estar acompañada de varias estrategias, algunas de ellas ya comentadas anteriormente, pero que definitivamente deben ir de la mano, de numerosas herramientas tecnológicas que incentiven y hagan atractivos nuestros tramites y procedimientos administrativos.

CONCLUSIONES

1. Podemos afirmar que nuestras capacidades de comercio exterior y exportación de productos, crecieron en nuestro país a espaldas del crecimiento del medio en donde se transportan esos productos a los países demandantes, y esto es la Flota Mercante, debido principalmente a una falta de conciencia marítima y al poco entendimiento del negocio marítimo internacional.
2. Como resultado de la investigación podemos deducir que la inexistencia de una flota mercante ha propiciado que al país deje de percibir significativos recursos (que en algún momento si ingresaron a nuestra economía) en razón a:
 - Pago de fletes por exportación de productos nacionales
 - Pago de seguros marítimos a empresas aseguradoras extranjeras
 - Pago de transporte terrestre y servicios portuarios a un país extranjero
 - Incapacidad de exportación de productos debido a los altos costos de exportación
3. Podemos concluir que no es errado conceder a la Flota Mercante Colombiana subsidios económicos por parte del estado y/o privados, ya que no hay país marítimo en el mundo que no los conceda, esto con el fin de su sostenimiento en el tiempo frente a la creciente competencia existente en la actividad del transporte marítimo.
4. Con el crecimiento de la Marina Mercante debe venir el resurgimiento de la formación en nuestras Escuelas Navales de los oficiales y tripulantes de esta flota, este aspecto es fundamental ya que es

inadmisible seguir repitiendo lo que viene sucediendo, y es que no contamos con la oferta suficiente para cubrir la demanda de marinos que exige el gremio.

5. Concluimos que una legislación nacional desfavorable sumada a una normatividad poco difundida que se complica aún más con procesos repletos de trámites y acompañado en paralelo de una política tributaria que afecta al gremio marítimo, definitivamente conlleva a los armadores a la búsqueda de banderas de conveniencia o registros abiertos para encontrar en otros estados garantías y estímulos que no encuentran en la bandera colombiana.
6. Es una necesidad la creación de la comisión técnica para el desarrollo exitoso que se pretende con las políticas facilitadores de abanderamiento en Colombia, esta comisión debe desarrollarse como se expone en el último capítulo de este trabajo investigativo.
7. Se requiere de manera urgente para el beneficio de la economía nacional la aprobación de una ley de abanderamiento que reúna todas las propuestas expuestas en la presente tesis.
8. La ley de abanderamiento propuesta sería letra muerta si no viene acompañada de una promoción agresiva dirigida al Gremio Marítimo y liderada por el Gobierno Nacional, la Dirección General Marítima y la DIAN.

Referencias

cesar vargas, j. s. (2012). *Significado y alcance de las figuras de Estado Ribereño, Estado Rector del Puerto y Estado de Abanderamiento en Colombia*. bogota: esdegue.

Convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar, (1982), Montego Bay, Jamaica.

<https://www.larepublica.co/analisis/sergio-clavijo-500041/sector-transporte-desempeno-2017-y-perspectivas-2018-2743055>

Jimenez piris victoria (2017). Los registros abiertos de buques: Un análisis general, Icade Business School Fundación Valenciaport.

Ley 55 de 6 de agosto de 2008 del comercio marítimo, asamblea nacional de Panamá.

Ley 57 del 06 de agosto de 2008, Autoridad marítima de panamá

Resolución administrativa No. 021/2017, Ministerio de Defensa, Registro Internacional Boliviano de Buques, La paz Bolivia.

<https://www.directemar.cl/directemar/estadisticas-maritimas/boletin-estadistico-maritimo/1-marina-mercante>

https://www.indexmundi.com/es/mexico/numero_de_buques_de_la_marina_mercante.html

Abanderamiento de naves en Colombia: Propuesta estratégica para el crecimiento de la marina mercante colombiana.

53

Torres Gaitan, Ricardo. Teoría del comercio internacional. México siglo XXI editores. 2003. Vigésimo cuarta edición.

Salgado y Salgado, José Eusebio. El comercio exterior de México, La flota mercante mexicana y la legislación marítima nacional. Facultad de estudios superiores Acatlan. Universidad nacional autónoma de México 2005.

<https://www.directemar.cl/directemar/estadisticas-maritimas/boletin-estadistico-maritimo/1-marina-mercante>

Vargas García Guillermo. Marina mercante nacional, historia y actualidad. Monografías y ensayos. Revismar 3. 2015

<https://www.dian.gov.co/>

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF.MM.
"TOMAS RUEDA VARGAS"

201003072