

### CAPÍTULO 3.

#### DISPOSICIONES RELATIVAS A TIEMPOS DE VUELO, SERVICIO Y DESCANSO PARA TRIPULANTES DE AERONAVES.

ARTÍCULO 2.2.2.3.1. TRIPULANTES DE CABINA DE MANDO. Se adoptan las siguientes disposiciones relativas a los tiempos máximos de vuelo, servicio y períodos de descanso de los tripulantes de cabina de mando:

#### TIEMPOS DE VUELO, SERVICIO Y PERIODOS DE DESCANSO PARA

TRIPULANTES DE CABINA DE MANDO (pilotos, copilotos, ingenieros de vuelo y navegantes).

##### 1. Tiempo de Vuelo:

El tiempo de vuelo de los tripulantes de cabina de mando, se regirá según lo previsto en el Numeral 4.17.1.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

##### 2. Tiempo de servicio:

Todo período de tiempo durante el cual el tripulante se halle a disposición de la empresa. El tiempo de servicio de los tripulantes asignados a un vuelo empieza a contarse una hora y media antes de la iniciación programada de los vuelos internacionales y una hora antes de los vuelos domésticos y se termina de contar al finalizar el vuelo.

Se considera también como tiempo de servicio:

a) El transcurrido en calidad de reserva.

b) El necesario para transportarse, por cualquier medio, hacia un lugar diferente a la base de residencia del tripulante y el regreso por cualquier medio a la misma, o el que de cualquier modo implique su traslado en condición de tripulante adicional (tripadi).

##### 3. Limitaciones al tiempo de servicio:

Las limitaciones al tiempo de servicio se ajustarán a las horas máximas señaladas en las tablas que aparecen a continuación y que se interpretarán en la siguiente forma:

Las definiciones de SECTOR, PILOTOS y HORAS SEGUN GRUPO, serán las mismas del numeral 4.17.1.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

a) DÍA - Diferentes Equipos.

Máximas horas de servicios pilotos, según grupo de aeronave:

Sectores	Pilotos	Grupo A	Grupo B
6 o menos	2	12:30	12:30
	3	17:00	17:00
	4	20:00	20:00
7	2	11:30	12:30
	3	15:00	15:00
	4	20:00	20:00
8	2	--	12:30
	3	14:00	14:00
	4	19:00	19:00
9	2	--	12:30
	3	12:00	12:00
	4	18:00	18:00
10	2	--	12:30

Máximas horas de servicio ingenieros de vuelo, según grupo de aeronaves:

Sectores	Ingenieros	Grupo A	Grupo B
6 o menos	1	12:30	12:30
	2	20:00	20:30
Sectores	Ingenieros	Grupo A	Grupo B
7	1	11:30	12:30
	2	19:30	19:30
8	1	--	12:30
	2	19:30	19:30
9	1	--	12:30
	2	18:30	18:30
10	1	--	12:30
	2	--	18:30
Más de 10	1	--	12:30

b) Mes: GRUPO A: 190 Horas de servicio GRUPO B: 200 horas de servicio

En toda asignación de vuelo que se programe iniciando entre las 15:00 y las 03:00 del día siguiente, el tiempo de servicio de los tripulantes se reducirá en una (1) hora.

4. Un tripulante, podrá en el mismo día calendario ser programado para otra asignación -de vuelo o no- cumpliendo con los descansos exigidos en el presente Capítulo, siempre que la primera de las asignaciones haya finalizado antes de las 03:00 a.m. (excepto para aeronaves de carga); y que el tiempo total de vuelo o servicio -sumadas las dos asignaciones- no exceda al que corresponda a un solo día.

5. Períodos de descanso:

Todos los tripulantes al término de una asignación de vuelo, deben disfrutar de un período de descanso, que comienza a contar desde la terminación del período de servicio cumplido y cuya duración será:

a) En la base de residencia.

- Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez (10) horas de descanso.

- Para vuelos con duración de ocho (8) horas o menos, doce (12) horas de descanso.

- Para vuelos con duración mayor de ocho (8) horas, el doble de las horas voladas sin exceder de (24) horas de descanso.

b) Fuera de la base de residencia.

- Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez (10) horas de descanso.

- Para vuelos con duración de nueve horas (9) o menos, doce (12) horas de descanso.

- Para vuelos con duración mayor de (9) horas y no superior a doce (12), dieciocho (18) horas de descanso.

6. Asignaciones:

Se entiende por asignación, la utilización que se hace de un tripulante en actividades propias de la empresa. Las asignaciones pueden ser:

- VUELO

- RESERVA DE VUELO

- ESCUELA DE OPERACIONES

- SIMULADOR DE VUELO

- VUELO DE ENTRENAMIENTO

7. Desarrollo de las asignaciones: pilotos e Ingenieros de Vuelo:

a) Cuando se programen en un día varias asignaciones, el entrenamiento de vuelo no podrá ser la última asignación.

b) Cuando un tripulante sea programado como reserva, o de tripulante adicional (tripadi) y vuelo en un mismo día calendario, se considerará como una sola asignación.

c) Una tripulación sencilla en cumplimiento de una asignación, no podrá ser cambiada a múltiple.

d) El tiempo total de las asignaciones de escuela de operaciones, simulador de vuelo y entrenamiento de vuelo, no podrá exceder de siete (7) horas. Cuando se trate de entrenamiento de vuelo, este no podrá exceder de cuatro horas en un mismo día.

e) Las asignaciones de escuela de operaciones, simulador de vuelo -que no sea chequeo- o entrenamiento en el avión, podrán ser programadas para el mismo día en que aparezcan asignaciones de vuelo o reserva de vuelo, siempre y cuando la suma de ambas asignaciones no exceda las limitaciones pertinentes a los tiempos de vuelo y servicios aplicables al correspondiente día.

f) Cuando la asignación sea para vuelo de prueba de avión o entrenamiento de vuelo para pilotos, e ingenieros de vuelo, el tiempo total de vuelo dentro del correspondiente período de servicio no podrá exceder de cuatro (4) horas.

g) Cuando la asignación haya sido para un vuelo de prueba y este no alcance una duración de dos (2) horas, la tripulación podrá ser programada para vuelo, siempre y cuando no sean sobrepasadas las limitaciones de tiempo de vuelo y servicio correspondientes al día calendario.

#### 8. Tiempo libre:

Es el lapso durante el cual los tripulantes son relevados de todo servicio y se aplica así:

a) Todo tripulante de vuelo tendrá derecho a nueve (9) días libres cada mes, en su base de residencia, distribuidos en tres períodos de dos (2) días consecutivos cada uno y uno de tres (3) días consecutivos, los cuales se podrán acumular. En caso de salir a, o regresar de vacaciones, incapacidad o licencia, estos días serán proporcionales al número de días faltantes para cumplir el mes calendario.

b) Los períodos libres siempre se comenzarán a contar 1 hora después de concluida la correspondiente asignación y se computarán como días de 24 horas consecutivas.

c) Todo tripulante de vuelo debe hacer uso en forma consecutiva de las vacaciones anuales a que, de acuerdo con la Ley tenga derecho, y por lo tanto estas, no serán acumulables ni convertibles en dinero. Esta limitación no será aplicable al tiempo de vacaciones que convencionalmente pacten los tripulantes y operadores excediendo el tiempo determinado en la ley.

#### 9. Disposiciones adicionales:

a) Las asignaciones no podrán exceder de cinco (5) días consecutivos. Un tripulante podrá regresar a su base de residencia como tripadi, después de haber efectuado las cinco (5) asignaciones, sin que ello constituya una sexta asignación.

b) Si durante el desarrollo de una asignación de vuelo correctamente programada, circunstancias imprevisibles e irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito, obligaren a prolongar el servicio; el vuelo podrá continuar normalmente hasta su destino, si al terminar la asignación los tiempos de servicio del tripulante o tripulantes no hubieren excedido en más de dos (2) horas,

en vuelos internacionales o una (1) en vuelos nacionales, sobre las normas establecidas. En cada caso la empresa explotadora dará cuenta escrita a la UAEAC dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes, sobre el mayor tiempo y las causas que lo originaron.

c) Los tiempos de vuelo y servicio pueden ser ampliados de acuerdo con lo anterior, en caso de actividades de búsqueda y salvamento o con el fin de proporcionar socorro en caso de calamidad.

d) La empresa y el comandante de la aeronave serán responsables que el personal de la tripulación asignada, no exceda los límites permitidos de vuelo y servicio y de que haya disfrutado de los períodos de descanso prescritos.

e) Para el reposo de los tripulantes en relevo, debe haber un arreglo adecuado de sillas de la aeronave. Cuando el tiempo total de vuelo, incluyendo cualquier escala exceda de doce (12) horas, deben preverse facilidades para el reposo horizontal.

f) Las tripulaciones múltiples estarán integradas por dos (2) pilotos, un (1) copiloto y dos (2) ingenieros, cuando se requiera.

g) En una tripulación compuesta por cuatro (4) pilotos, el cuarto podrá ser piloto o copiloto con licencia vigente, correspondiente al equipo al que vaya a operar.

h) El operador debe enviar mensualmente, al inspector de operaciones (POI) asignado a la empresa, la programación de asignaciones y vacaciones de sus tripulantes, dos (2) días antes de empezar a ejecutarse.

i) La programación de los repasos y entrenamientos, así como todo lo referente a la planificación de la capacitación de los tripulantes, debe ser enviada semestralmente a la Secretaria de Seguridad Aérea. Cuando hubiese modificaciones deberán enviarse en forma inmediata.

(Decreto 2742 de 2009, artículo 1o).



ARTÍCULO 2.2.2.3.2. TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS. Se adoptan las siguientes disposiciones relativas a los tiempos máximos de vuelo, servicio y períodos de descanso de los tripulantes de cabina de pasajeros:

**TIEMPOS DE VUELO, SERVICIO Y PERIODOS DE DESCANSO PARA TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS (auxiliares de servicio a bordo).**

1. Tiempo de vuelo:

El tiempo transcurrido desde el momento en que la aeronave empieza a moverse por cualquier medio con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo.

El tiempo de vuelo es sinónimo de -cuña a cuña-.

El tiempo máximo de vuelo para auxiliares de abordaje durante el día calendario según la capacidad de asientos de cada avión y personal asignado, no deberá exceder de:

a) Aviones con asientos para 20 a 31 pasajeros

Un (1) auxiliar dos (2) auxiliares

9 Horas 12 horas

b) Aviones con asientos para 32 a 80 pasajeros dos (2)

Auxiliares Cuatro (4) Aux.

09:00 horas 14:00 horas

c) Aviones con asientos para 81 a 140 pasajeros

Tres (3) Auxiliares Cinco (5) Aux.

09:00 horas 14:00 horas

d) Aviones con asientos para 141 a 200 pasajeros

Cuatro (4) Auxiliares Seis (6) Aux.

12:00 horas 16:00 horas

Cinco (5) Auxiliares Siete (7) Aux.

12:00 horas 16:00 horas

e) Aviones con asientos para 201 a 250 pasajeros

Cinco (5) Auxiliares Siete (7) Aux.

9:00 horas 14:00 horas

Seis (6) Auxiliares Ocho (8) Aux.

12:00 horas 16:00 horas

En cualquier caso, además de las restricciones anteriores, e independiente al número de auxiliares requerido para la capacidad de sillas de la aeronave, el tiempo máximo de vuelo para auxiliares no podrá exceder de 16 horas.

Un tripulante auxiliar, podrá en el mismo día calendario ser programado para otra asignación -de vuelo o no- cumpliendo con los descansos reglamentarios, siempre que el tiempo total de vuelo o servicio (sumadas las dos asignaciones) no exceda al que corresponda a un solo día. Entiéndase por asignaciones las enumeradas en el numeral 5 del artículo anterior.

Cuando una asignación de reserva o tripulante adicional (tripadi) se continúe con un vuelo en el mismo día calendario, se considerará como una sola asignación.

El tiempo máximo de vuelo en quince (15) días calendario no podrá exceder de cincuenta (50) horas.

El tiempo total de vuelo en un mes calendario no podrá exceder de noventa (90) horas.

## 2. Disposiciones Adicionales sobre tiempos para Auxiliares de Servicios a Bordo:

Además de lo dispuesto en el numeral anterior sobre limitaciones de tiempo para auxiliares de servicio de abordó, las Empresas al elaborar sus itinerarios y asignaciones de vuelo, deben observar las siguientes disposiciones:

- a) Todo tripulante auxiliar de a bordo tendrá derecho a siete (7) días libres cada mes, en su base de residencia, distribuidos en dos (2) períodos de dos (2) días consecutivos cada uno, y uno de tres (3) días consecutivos, los cuales se podrán acumular. En caso de salir a, o regresar de vacaciones, incapacidad o licencia, estos días serán proporcionales al número de días faltantes para cumplir el mes calendario.
- b) El tiempo de servicio comienza a contarse una (1) hora antes de la iniciación de los vuelos internacionales y media (1/2) hora antes de los nacionales y se termina al finalizar el vuelo.
- c) Constituye tiempo de servicio el tiempo necesario en trasladarse por cualquier medio, hacia otro lugar de asignación diferente a su base de residencia y el regreso a esta o el que de cualquier modo implique su movilización como tripulante adicional (tripadi).
- d) Los días de asignación no podrán exceder de seis (6) días consecutivos.
- e) Si durante el desarrollo de una asignación de vuelo correctamente programada, circunstancias imprevisibles o irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito, obligaren a prolongar el servicio; el vuelo podrá continuar normalmente hasta su destino, si al terminar la asignación los tiempos de servicio de tripulante o tripulantes no hubieran excedido más de dos (2) horas, en vuelos internacionales o una (1) hora en vuelos nacionales, sobre las normas establecidas. En cada caso la empresa explotadora dará cuenta escrita a la UAEAC, dentro de las cuarenta y ocho (48) siguientes, sobre el mayor tiempo y las causas que lo originaron.
- f) Los tiempos de vuelo y servicios también pueden ser ampliados de acuerdo con lo anterior, en caso de actividades de búsqueda y salvamento o con el fin de proporcionar socorro en caso de calamidad.
- g) Cuando el número de Auxiliares asignados para un vuelo, sea mayor de cinco (5), la empresa incluirá un (1) auxiliar Jefe de Cabina dentro de la tripulación correspondiente.
- h) Los auxiliares jefes de cabina velarán porque el personal de Auxiliares bajo su mando desarrollen sus funciones en forma que no les ocasione fatiga.
- i) En el caso de observadores, en período de entrenamiento estos no serán contabilizados para cumplir con el número mínimo de auxiliares de a bordo exigidos.
- j) Todo auxiliar de servicios de a bordo debe hacer uso en forma consecutiva de las vacaciones anuales a que tenga derecho de acuerdo con la ley, y por tanto, estas no son acumulables ni convertibles en dinero. Esta limitación no será aplicable al tiempo de vacaciones que convencionalmente pacten los tripulantes y operadores excediendo el tiempo determinado en la ley.

(Decreto 2742 de 2009, artículo 2o).



**ARTÍCULO 2.2.2.3.3. TRIPULANTES DE CABINA DE MANDO DE AERONAVES DE TRANSPORTE PÚBLICO NO REGULAR, AVIACIÓN CORPORATIVA Y CIVIL DEL ESTADO.** Se adoptan las siguientes disposiciones relativas a los tiempos máximos de vuelo, servicio y períodos de descanso de los tripulantes de cabina de mando de aeronaves de transporte público no regular, aviación corporativa y civil del Estado:

**TIEMPOS DE VUELO, SERVICIO Y PERIODOS DE DESCANSO PARA TRIPULANTES**

## DE AERONAVES DE TRANSPORTE PUBLICO NO REGULAR, AVIACION CORPORATIVA Y CIVIL DEL ESTADO (Pilotos, copilotos u otros tripulantes).

Para las operaciones de transporte público no regular, de aviación corporativa y civil del Estado, se podrán aplicar las siguientes disposiciones adicionales:

- a) Durante las asignaciones con tiempo total de vuelo igual o inferior a cuatro (4) horas y cuatro (4) trayectos o menos, el tiempo de servicio podrá ampliarse hasta catorce 14 horas. No obstante, después de una asignación de catorce (14) horas de servicio, el tiempo de descanso no será inferior a doce (12) horas.
- b) Cuando la espera en un lugar o aeropuerto exceda de tres horas y treinta minutos (3:30), deberá proporcionarse a todos los tripulantes, alojamiento o estadía en hotel u otras instalaciones que ofrezcan las facilidades necesarias para su cómoda permanencia y descanso.
- c) Para las operaciones de qué trata este numeral, las asignaciones en aeronaves del Grupo B, podrán ser hasta seis (6) consecutivas, siempre que el tiempo promedio de vuelo para todas ellas, no exceda de tres horas y media (3:30) diarias.

(Decreto 2742 de 2009, artículo 3o).

### TÍTULO 3.

#### TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL.

##### CAPÍTULO 1.

##### SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MARÍTIMO.



ARTÍCULO 2.2.3.1.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN. El presente Capítulo regula la actividad del transporte marítimo en Colombia, sin perjuicio de lo establecido en las disposiciones nacionales y los tratados, convenios, acuerdos y prácticas internacionales celebrados o acogidos por Colombia.

(Decreto 804 de 2001, artículo 1o).



ARTÍCULO 2.2.3.1.2. DEFINICIONES. Para la interpretación y aplicación del presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

-- 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 en que el artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.

-- Carga a granel: es toda carga sólida, líquida, gaseosa, refrigerada o no, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades.

-- Carga general: es toda carga unitarizada, contenedorizada, paletizada, o semejante, refrigerada o no, o que esté embalada en cualquier forma, así como los contenedores vacíos u otras formas de empaque reutilizables.

-- Corredor de contratos de fletamento: es la persona natural o jurídica, que por su especial

conocimiento del mercado marítimo, asesora a título de intermediario al transportador marítimo de una parte, y al fletador de otra, sin estar vinculado a las partes por relaciones de colaboración, dependencia, mandato o representación.

-- Los corredores de contratos de fletamento marítimo colombianos, deben tener licencia expedida por la DIMAR.

-- DIMAR: es la sigla que identifica a la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

-- Empresa colombiana de transporte marítimo: es la persona natural con domicilio principal en Colombia o la persona jurídica, constituida bajo las normas colombianas, debidamente habilitada y con permiso de operación, de conformidad con este Capítulo.

-- FEU: es la sigla utilizada internacionalmente para determinar la unidad de carga equivalente a un contenedor de 40 pies de largo.

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

-- Nave apta: es la que cumple con las normas de seguridad, navegabilidad y aptitud requeridas para la prestación del servicio a que está destinada y sus características generales se adecuan a la naturaleza de la carga que se va a transportar.

-- Servicio ocasional: es aquel que se presta, sea para pasajeros, carga general, carga a granel o mixto, sin rutas, frecuencias e itinerarios preestablecidos.

-- Servicio regular: es aquel que se presta, sea para pasajeros, carga general, carga a granel o mixto, siguiendo rutas con puertos definidos, cumpliendo frecuencias e itinerarios preestablecidos.

-- TEU: es la sigla utilizada internacionalmente para determinar la unidad de carga equivalente a un contenedor de 20 pies de largo.

-- Transporte marítimo: es el traslado de un lugar a otro, por vía marítima, de personas o carga, separada o conjuntamente, utilizando una nave o artefacto naval.

-- Transporte marítimo de cabotaje: es aquel que se realiza entre puertos continentales o insulares colombianos.

-- Transporte marítimo internacional: es aquel que se realiza entre puertos colombianos y extranjeros.

-- Transporte marítimo mixto: es aquel en el que se movilizan conjuntamente pasajeros y carga.

-- Transporte marítimo privado: es aquel por medio del cual una persona natural o jurídica moviliza en naves o artefactos navales de su propiedad de bandera colombiana, personas o carga propia, siempre que estas pertenezcan al ámbito exclusivo del giro ordinario de su actividad económica.

-- Transporte marítimo público: es aquel que se presta por una empresa de transporte marítimo de

servicio público para movilizar pasajeros y/o carga, a cambio de una contraprestación económica.

-- Transporte marítimo turístico: es aquel que realiza una empresa de transporte marítimo de servicio público para el traslado de personas con fines recreativos, a bordo de una nave, entre uno y más puertos, sean estos nacionales o extranjeros.

-- Transportador no operador de naves: es la persona natural o jurídica constituida bajo las normas colombianas o conforme a las normas de su país de origen, debidamente habilitada que ofrece servicios de transporte marítimo a sus usuarios sin que para ello cuente con la infraestructura del naviero o transportador efectivo.

-- TRB: es la sigla utilizada para denominar el Tonelaje de Registro Bruto de una nave.

-- Usuario: es la persona natural o jurídica que utiliza el servicio público de transporte marítimo para moverse como pasajero o mover su carga de un lugar a otro.

(Decreto 804 de 2001, artículo 2o).



ARTÍCULO 2.2.3.1.3. CLASIFICACIÓN. El servicio de transporte marítimo puede ser público o privado; internacional o de cabotaje; de pasajeros, de carga o mixto.

(Decreto 804 de 2001, artículo 3o).



ARTÍCULO 2.2.3.1.4. PRINCIPIOS GENERALES. El servicio público de transporte marítimo se prestará bajo los principios de eficacia, igualdad, continuidad y seguridad.

El servicio público de transporte marítimo internacional de carga general se prestará por empresas colombianas y extranjeras legalmente constituidas conforme a las normas vigentes del país de origen, habilitadas y con permiso de operación.

Las empresas colombianas que presten servicio público de transporte marítimo internacional de carga a granel deberán estar habilitadas y con permiso de operación.

El servicio público de transporte marítimo de cabotaje se prestará por empresas colombianas, constituidas conforme a las disposiciones nacionales, debidamente habilitadas y con permiso de operación, utilizando naves de bandera colombiana, sin perjuicio de lo establecido en el presente Capítulo.

(Decreto 804 de 2001, artículo 4o).

## SECCIÓN 1.

### AUTORIDADES.



ARTÍCULO 2.2.3.1.1.1. AUTORIDADES. Las autoridades competentes son las siguientes:

Ministerio de Transporte, Superintendencia de ~~Puertos y Transporte~~<sup><1></sup> y Dirección General Marítima, DIMAR, las que ejercerán las funciones asignadas por las disposiciones legales pertinentes sobre transporte marítimo, y en materia de prácticas comerciales restrictivas y competencia desleal la Superintendencia de Industria y Comercio.

PARÁGRAFO. La relación de coordinación entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, DIMAR, se efectuará a través de la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte.

(Decreto 804 de 2001, artículo 5).



ARTÍCULO 2.2.3.1.1.2. COMPETENCIA. Corresponde a la Dirección General Marítima, DIMAR, habilitar y expedir el permiso de operación, en un solo acto administrativo, a las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte marítimo internacional o de cabotaje, habilitar al transportador no operador de naves y expedir autorización especial de operación a las empresas de servicio privado de transporte marítimo y a las empresas propietarias de una sola nave cuyo tonelaje no exceda de 50 TRB.

Para este último evento, la DIMAR fijará por resolución, los requisitos que debe cumplir la empresa para obtener la autorización.

PARÁGRAFO. La Superintendencia de ~~Puertos y Transporte~~<sup><1></sup> deberá velar por el cumplimiento y observancia de las disposiciones contenidas en la Ley [1480](#) de 2011, Estatuto del Consumidor.

(Decreto 804 de 2001, artículo 6o).

## SECCIÓN 2.

### HABILITACIÓN Y PERMISO DE OPERACIÓN PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO.



ARTÍCULO 2.2.3.1.2.1. RÉGIMEN. La habilitación y permiso de operación para prestar el servicio público de transporte marítimo, se registrá por el presente Capítulo y por las normas pertinentes del Código de Comercio Colombiano, el Decreto-ley 2324 de 1984, las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el Decreto 101 de 2000 sus disposiciones reglamentarias y las que las modifiquen o adicionen.

(Decreto 804 de 2001, artículo 7o).



ARTÍCULO 2.2.3.1.2.2. PROCEDIMIENTO Y TÉRMINO DE EXPEDICIÓN. La empresa interesada en prestar servicio público de transporte marítimo, previo a la iniciación del mismo, debe presentar a la DIMAR la solicitud en el formato correspondiente de acuerdo con la naturaleza del servicio que pretenda prestar y cumpliendo con los requisitos señalados en el presente Capítulo.

La solicitud la podrá presentar a través de su representante legal, el agente marítimo nominado o de apoderado designado para tal fin.

La DIMAR verificará dentro de un término no superior a quince (15) días contados a partir de la radicación de la solicitud, el lleno total de los requisitos exigidos. En el evento en que la documentación esté incompleta, dentro del mismo término, requerirá por escrito y por una sola vez al interesado para que allegue los documentos faltantes de acuerdo con lo establecido en las normas vigentes que regulen el derecho de petición.

El término para el otorgamiento o negación de la habilitación y permiso de operación mediante resolución motivada será de noventa (90) días contados a partir de la fecha de radicación de la solicitud ante la DIMAR, conforme a lo establecido en la Ley 336 de 1996, o la que la modifique o adicione.

La empresa de transporte marítimo deberá comunicar por escrito a la DIMAR cualquier modificación a las condiciones iniciales de habilitación y de permiso de operación, cuando estas se relacionen con cambios de nombre o razón social, de su naturaleza jurídica, de su representante legal o agente marítimo, de modificación de puertos y/o área geográfica, dentro de los cinco (5) días siguientes al cambio y se expedirá resolución motivada que los incorpore.

(Decreto 804 de 2001, artículo 8o).



ARTÍCULO 2.2.3.1.2.3. VIGENCIA. La Habilitación y Permiso de Operación y la autorización especial de operación, tendrán vigencia indefinida, mientras la empresa mantenga las condiciones inicialmente exigidas para su otorgamiento.

PARÁGRAFO. La habilitación y permiso de operación y la autorización especial son intransferibles a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida, salvo los derechos sucesorales.

(Decreto 804 de 2001, artículo 9o).



ARTÍCULO 2.2.3.1.2.4. CONDICIONES PARA EMPRESAS COLOMBIANAS. Para ser empresa nacional de transporte marítimo de servicio público internacional o de cabotaje, además de los requisitos exigidos en el presente Capítulo, deberá cumplir con alguna de las siguientes condiciones:

Transporte Internacional:

1. Ser propietaria de por lo menos una nave de bandera colombiana, que sea apta para el servicio que pretende prestar.
2. Ser propietaria de por lo menos una nave de bandera extranjera, la cual podrá mantener bajo ese pabellón.
3. Ser arrendataria de una nave de bandera colombiana o extranjera.

Transporte de Cabotaje:

Ser propietaria o arrendataria de por lo menos una nave de bandera colombiana, apta para el servicio que pretenda prestar.

PARÁGRAFO 1o. El contrato de arrendamiento debe ser a casco desnudo y en ambos casos tanto internacional como de cabotaje, este debe tener una duración mínima de seis (6) meses, prorrogable por períodos iguales o superiores, del cual deberá presentar copia para su registro, si está en idioma diferente al castellano, anexará la respectiva traducción.

PARÁGRAFO 2o. Cuando la nave sea de bandera colombiana se debe cumplir con la legislación

colombiana vigente, en relación con la nacionalidad del capitán, los oficiales y la tripulación.

(Decreto 804 de 2001, artículo 10).



**ARTÍCULO 2.2.3.1.2.5. REQUISITOS PARA HABILITACIÓN Y PERMISO DE OPERACIÓN.** La empresa interesada en prestar servicio público de transporte marítimo así como los transportadores no operadores de naves, deberán cumplir con los requisitos que a continuación se relacionan:

1. Acreditarse como empresa de transporte marítimo legalmente constituida, mediante la presentación de los siguientes documentos:

Las personas jurídicas colombianas mediante certificado de existencia y representación legal, expedido por la Cámara de Comercio con jurisdicción en su domicilio principal.

Las personas naturales colombianas presentarán el certificado de inscripción en el registro mercantil. Las personas naturales y jurídicas extranjeras mediante certificado que las acredite como empresa de transporte marítimo legalmente constituida, conforme a las normas de su país de origen.

Los certificados o documentos se presentarán en original y no podrán tener fecha de expedición superior a tres (3) meses.

2. Identificar plenamente el servicio que se proyecta prestar, estableciendo si se trata de servicio internacional o de cabotaje; de pasajeros, de carga general, de carga a granel, o mixto.

3. Relacionar los puertos colombianos y extranjeros así como las frecuencias si se trata de servicio regular o el área geográfica para el servicio no regular u ocasional.

4. Relacionar y especificar las características de la nave o naves con las cuales prestará el servicio indicando nombre, bandera, tipo, tonelaje bruto y neto, eslora, calado, material del casco, capacidad para contenedores; si son propias o arrendadas, así como número máximo de pasajeros y mínimo de tripulantes y cuál de ellas será el soporte de la habilitación y permiso de operación. Se exceptúan de este requisito las empresas no operadoras de naves.

Cuando la nave base de la habilitación y permiso de operación sea arrendada, el contrato debe tener una duración mínima de seis (6) meses y se debe anexar copia del mismo al formulario de registro de contrato de fletamento; si el contrato está en idioma diferente al castellano se deberá anexar la respectiva traducción.

Vencido el contrato de arrendamiento, sin que se haya suscrito uno nuevo o prorrogado el anterior, se procederá a imponer las sanciones dispuestas en la Ley 336 de 1996.

5. Registrar las tarifas de fletes y recargos, así como el valor del pasaje tratándose del transporte de pasajeros de acuerdo con lo establecido en la Sección 5 del presente Capítulo, con excepción de las empresas de carga a granel.

6. Relacionar los consorcios, acuerdos, convenios o contratos de transporte marítimo, en los cuales participe la empresa.

7. Las oficinas de las empresas o las de sus representantes, deben ser adecuadas para la prestación de sus servicios y atención al público.

8. Nominar por escrito al agente marítimo que representará a la empresa en Colombia conforme a los artículos [1455](#) y siguientes del Código de Comercio Colombiano, cuando se trate de empresas operadoras de naves. El transportador no operador de naves extranjero nominará por escrito a una persona natural o jurídica que lo represente en el país.

9. Presentar certificado vigente de carencia de informes por tráfico de estupefacientes expedido por la DIMAR, de conformidad con las disposiciones que regulan la materia. Se exceptúan de este requisito las empresas extranjeras.

10. Presentar copia de la póliza de accidentes acuáticos para el transporte de pasajeros y/o turistas.

PARÁGRAFO 1o. La empresa que pretenda prestar servicio ocasional de transporte marítimo internacional desde o hacia puertos colombianos, deberá solicitar autorización previa de la DIMAR por cada viaje, cumpliendo para ello con los requisitos y procedimiento establecidos en la Sección 4 del presente Capítulo, lo que equivale a un permiso de operación y habilitación.

PARÁGRAFO 2o. La empresa deberá diligenciar el formulario establecido por la DIMAR, consignando la información pertinente y anexando los documentos exigidos, el cual puede radicar ante la DIMAR-Bogotá o por intermedio de una de sus Capitanías de Puerto.

PARÁGRAFO 3o. En el evento en que la empresa de transporte marítimo cuente con un representante comercial permanente o apoderado en Colombia, debe acreditar dicha calidad presentando copia del poder otorgado en el cual conste tal designación. Este poder podrá ser otorgado en el exterior conforme a lo previsto en el Código General del Proceso.

(Decreto 804 de 2001, artículo 11, modificado por el Decreto 1342 de 2002, artículo 1o).

#### Concordancias

Circular Única SUPERINDUSTRIA; Num. [2.1.7](#) Título VIII



ARTÍCULO 2.2.3.1.2.6. ASIMILACIÓN DE NAVE O ARTEFACTO NAVAL DE BANDERA EXTRANJERA EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO. Cuando la empresa colombiana pacte en el contrato de arrendamiento financiero la compra obligatoria de la nave o artefacto naval dentro de los siete (7) años siguientes a su celebración, se podrá asimilar para todos los efectos a la bandera colombiana, previo cumplimiento de las siguientes condiciones:

1. Presentar original y copia del contrato respectivo para su registro. Una vez registrado, se devolverá el original al solicitante.
2. Que la nave o artefacto naval no tenga más de diez (10) años de construida.
3. Matricular la nave a su nombre como propietario dentro de los siete (7) años de vigencia del contrato.
4. Indicar el valor comercial de la nave al momento de la celebración del negocio jurídico.
5. Presentar póliza de cumplimiento por un monto equivalente al 3% del valor comercial de la nave o artefacto naval referido a la fecha de celebración del contrato o entrega de la nave o del valor que fuere más alto, para responder por el incumplimiento de la compra de la nave o

artefacto naval y su matrícula a bandera colombiana. Dicho monto se aplicará por cada año o proporcionalmente por cada día de explotación de la nave o artefacto naval. Las causales de exoneración son las establecidas por la ley.

La póliza debe constituirse a favor de la Nación Colombiana - Ministerio de Defensa Nacional- Dirección General Marítima - DIMAR, la cual se debe mantener vigente durante el tiempo que dure el contrato.

6. Cumplir con la legislación nacional vigente para naves de bandera colombiana, con relación a la nacionalidad del capitán, los oficiales y la tripulación.

(Decreto 804 de 2001, artículo 12).

### SECCIÓN 3.

#### SERVICIOS Y NAVES.

ARTÍCULO 2.2.3.1.3.1. ENTIDADES PÚBLICAS. Excepcionalmente la Nación, las entidades territoriales, los establecimientos públicos y las empresas industriales y comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte marítimo, cuando éste no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso, el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

(Decreto 804 de 2001, artículo 13).

ARTÍCULO 2.2.3.1.3.2. EXCLUSIVIDAD DEL SERVICIO. Las empresas de transporte marítimo que se dediquen exclusivamente a prestar servicio público de cabotaje no están autorizadas para movilizar carga internacional; a su vez, las empresas de transporte marítimo internacional no pueden movilizar carga de cabotaje.

Igualmente, las empresas de transporte marítimo privado no podrán prestar servicio público, salvo lo dispuesto en el presente Capítulo.

Las personas naturales o jurídicas que dispongan de naves pesqueras no podrán prestar servicio público de transporte marítimo, salvo lo dispuesto en el presente Capítulo.

PARÁGRAFO. Las empresas colombianas de transporte marítimo de servicio público internacional podrán transportar transitoriamente cargas de cabotaje, previa autorización especial escrita de la Dirección General Marítima-DIMAR, siempre que las empresas de servicio público de cabotaje no estén en capacidad de hacerlo. Una vez haya disponibilidad de naves de bandera colombiana, operadas por empresa de servicio público de cabotaje para prestar el servicio, la autorización otorgada quedará sin vigencia por ser especial y transitoria.

Igual tratamiento se les dará a las empresas colombianas de cabotaje para prestar el servicio internacional, siempre y cuando sus naves sean aptas para este servicio.

(Decreto 804 de 2001, artículo 14).

ARTÍCULO 2.2.3.1.3.3. TRASBORDO EN PUERTOS COLOMBIANOS. La movilización

de carga de importación que haya sido desembarcada o de exportación entre puertos colombianos se considera de cabotaje.

(Decreto 804 de 2001, artículo 15).



ARTÍCULO 2.2.3.1.3.4. CABOTAJE INTEROCEÁNICO. Cuando en desarrollo de una operación de cabotaje entre puertos colombianos del Atlántico y del Pacífico, por circunstancias especiales, se requiera embarcar o desembarcar pasajeros, cargar o descargar mercancías en puerto extranjero, se debe solicitar previamente permiso especial y transitorio a la DIMAR.

PARÁGRAFO. Para prestar servicios desde puertos del litoral Atlántico a puertos del litoral Pacífico y viceversa o entre éstos y el Archipiélago de San Andrés y Providencia, las naves deben tener como mínimo 200 TRB.

(Decreto 804 de 2001, artículo 16).



ARTÍCULO 2.2.3.1.3.5. TRANSPORTE DENTRO DE LA JURISDICCIÓN DE UNA CAPITANÍA DE PUERTO. La solicitud para la prestación del servicio público de transporte marítimo, entre localidades situadas dentro de la jurisdicción de una misma Capitanía de Puerto cuando se trate de naves menores, se tramitará y autorizará ante y por la Capitanía respectiva; la autorización para naves mayores será concedida por el Director General Marítimo. Cuando se trate de transporte de pasajeros, la autorización contendrá el número máximo de pasajeros que cada nave puede transportar.

Para este caso la DIMAR fijará por resolución los requisitos que debe cumplir la empresa para obtener la autorización.

(Decreto 804 de 2001, artículo 17).



ARTÍCULO 2.2.3.1.3.6. TRANSPORTE MIXTO. Para la prestación del servicio de transporte marítimo mixto, las naves deben disponer de espacios apropiados para el adecuado transporte de los pasajeros y de la carga, reuniendo las condiciones de seguridad correspondientes.

(Decreto 804 de 2001, artículo 18).



ARTÍCULO 2.2.3.1.3.7. SERVICIO PRIVADO. La empresa que solicite autorización especial para prestar servicio privado de transporte marítimo, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Acreditarse como empresa legalmente constituida mediante la presentación de los siguientes documentos: certificado de existencia y representación legal, expedido por la Cámara de Comercio con jurisdicción en su domicilio principal. Las personas naturales colombianas presentarán el certificado de inscripción en el registro mercantil.

Los certificados o documentos se presentarán en original y no podrán tener fecha de expedición superior a tres (3) meses.

2. Disponer de nave propia apta para la prestación del servicio; para el transporte de cabotaje la

nave debe ser de bandera colombiana.

3. Indicar el área geográfica en la que proyecta prestar el servicio.

4. Indicar si se trata de servicio internacional o de cabotaje.

5. Especificar la carga que pretende transportar.

6. Presentar certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes vigente, expedido por la DIMAR, de conformidad con las disposiciones que regulen la materia.

(Decreto 804 de 2001, artículo 19).



ARTÍCULO 2.2.3.1.3.8. APTITUD DE LAS NAVES. Las naves que se utilicen en el transporte marítimo deben ser aptas para el servicio al que están destinadas, disponer de clasificación vigente y contar con los certificados vigentes de seguridad, navegabilidad y de prevención de la contaminación, expedidos por la Autoridad Marítima del Estado del Pabellón o por una Sociedad de Clasificación reconocida internacionalmente, los cuales deben ser presentados cuando las autoridades colombianas competentes lo requieran.

PARÁGRAFO. Las naves colombianas serán clasificadas de la siguiente forma:

1. De servicio internacional:

La clasificación de las naves la efectuará las Sociedades de Clasificación Internacional a quienes la Dirección General Marítima-DIMAR les haya delegado el reconocimiento, clasificación, inspección y expedición de los certificados correspondientes y se encuentren debidamente inscritas ante la misma.

2. De servicio de cabotaje:

Serán clasificadas por la Dirección General Marítima-DIMAR, así:

a) Naves con capacidad hasta de 300 pasajeros;

b) Naves para transporte mixto hasta de 150 pasajeros;

c) Naves para transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, hasta de 100 TRB;

d) Naves para transporte de carga líquida a granel, hasta de 150 TRB;

e) Naves para transporte de carga general o de gráneles secos, hasta de 1000 TRB.

(Decreto 804 de 2001, artículo 20).



ARTÍCULO 2.2.3.1.3.9. SUSTITUCIÓN DE NAVES. Cuando la nave o naves a que se refiere el numeral 4, del artículo [2.2.3.1.2.5](#) del presente Decreto, queden fuera de operación por pérdida eventual de sus condiciones de navegabilidad o pérdida total, situación que deberá ser determinada por la DIMAR, la empresa de transporte marítimo tendrá un plazo no superior a tres (3) meses a partir de la ocurrencia del hecho para su reparación, o su remplazo por otra u otras que cumplan con los requisitos exigidos.

Vencido el término anterior, sin que la empresa haya sustituido la nave o las naves o disponga de otra u otras propias o arrendadas, se dará cumplimiento a las sanciones dispuestas en la Ley 336 de 1996 o las normas que la modifiquen o adicionen, siempre y cuando la empresa no disponga de otra u otras naves, propias o arrendadas según sea el caso y en las condiciones establecidas en el presente Capítulo.

(Decreto 804 de 2001, artículo 21).



ARTÍCULO 2.2.3.1.3.10. INGRESO Y SALIDA DE NAVES DEL SERVICIO. Cuando la empresa de transporte marítimo ingrese o retire naves del servicio que tiene autorizado, debe informar por escrito a la DIMAR, indicando sus características generales y las fechas de inicio y terminación del servicio.

(Decreto 804 de 2001, artículo 22).



ARTÍCULO 2.2.3.1.3.11. NAVES PESQUERAS. Las naves pesqueras no podrán transportar pasajeros ni carga. La DIMAR podrá en casos especiales y en forma transitoria autorizarlas, siempre y cuando no exista empresa habilitada y con permiso de operación con nave disponible para el servicio de que se trate.

(Decreto 804 de 2001, artículo 23).



ARTÍCULO 2.2.3.1.3.12. LISTA DE TRIPULANTES Y PASAJEROS. El Capitán de toda nave destinada al servicio de transporte marítimo de pasajeros, al momento de su arribo o zarpe, está obligado a presentar ante la Capitanía de Puerto respectiva la lista de la tripulación y de pasajeros.

(Decreto 804 de 2001, artículo 24).

#### SECCIÓN 4.

#### FLETAMENTO Y ARRENDAMIENTO DE NAVES.



ARTÍCULO 2.2.3.1.4.1. SERVICIO INTERNACIONAL. Las empresas de transporte marítimo de servicio público internacional, habilitadas y con permiso de operación, podrán fletar o arrendar naves o artefactos navales, directamente o a través de un corredor de contratos de fletamento, para el servicio que tengan autorizado.

(Decreto 804 de 2001, artículo 25).



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma del Ministerio de Relaciones Exteriores

ISSN 2256-1633

Última actualización: 31 de julio de 2019

