



*Universitat  
Abat Oliba CEU*

**AGENCIA NACIONAL DE NAVEGACIÓN  
ACUÁTICA DE COLOMBIA**

**ANNA**

TRABAJO DE FIN DE MÁSTER

Autor: Isael Junior Barros Tejada  
Tutor: María Parra  
Máster Universitario en: Derecho Marítimo  
Año: 2022

## **DECLARACIÓN**

El que suscribe declara que el material de este documento, que ahora presento, es fruto de mi propio trabajo. Cualquier ayuda recibida de otros ha sido citada y reconocida dentro de este documento. Hago esta declaración en el conocimiento de que un incumplimiento de las normas relativas a la presentación de trabajos puede llevar a graves consecuencias. Soy consciente de que el documento no será aceptado a menos que esta declaración haya sido entregada junto al mismo.

Firma: .....

Isael Junior Barros Tejeda

*Guardando sus proporciones justas, se debe observar la navegación fluvial como una extensión de la navegación marina, para su complemento en la cadena logística. De ahí a que se mantengan en sintonía una de otra, cada cual alimentándose de la experiencia y utilidad, a fin de que se nutran constantemente, tal como sucede naturalmente cuando los ríos desembocan en el mar*

PROPIA



## **Resumen**

El presente trabajo tiene como finalidad analizar la gestión estatal en el desarrollo de la navegación por el modo acuático en Colombia, presentar la situación actual de la actividad, y proponer soluciones concentradas en una gestión institucional integral que responda a las verdaderas necesidades del sector.

## **Resum**

*Aquest treball té com a finalitat analitzar la gestió estatal en el desenvolupament de la navegació pel mode aquàtic a Colòmbia, presentar la situació actual de l'activitat i proposar solucions concentrades en una gestió institucional integral que respongui a les necessitats veritables del sector.*

## **Abstract**

*The purpose of this paper is to analyze state management in the development of aquatic navigation in Colombia, to present the current situation of the activity and to propose solutions focused on an integral institutional management that responds to the real needs of the sector.*

## **Palabras claves / Keywords**

ANNA - Agencia Nacional de Navegación Acuática – Navegación – Transporte - Marino – Fluvial — Ríos – Mares – Buque – Puerto- clasificación- catalogación- potencialización- optimización- recurso hídrico - REMAC
---

## Sumario

Introducción .....	11
Capítulo I - Marco Teórico .....	13
1. La navegación acuática en Colombia .....	13
2. La navegación marina.....	15
2.1. Espacios de navegación marítima. ....	23
2.2. Infraestructura de navegación marina.....	26
2.3. Actores de la navegación marítima .....	28
2.4. Actores reguladores de la navegación marítima.....	28
2.5. Actores Ejecutores.....	33
2.6 Medios de navegación marina.....	36
3. La Navegación Fluvial.....	43
3.1. Espacios de la navegación fluvial .....	44
3.2. Infraestructura de la navegación fluvial.....	45
3.3. Actores de la navegación fluvial.....	48
3.4. Actores Reguladores de la navegación fluvial .....	48
3.5. Actores ejecutores .....	49
3.6. Medios de navegación fluvial .....	52
4. Interacción de los medios de navegación a través del modo de navegación acuático.....	58
4.1. Relevancia de la interacción marino-fluvial, en razón a la condición acuática del territorio Colombiano .....	58
4.2. Relevancia de la interacción, en razón a la proyección comercial de la navegación acuática .....	59
Capitulo II- Señalamiento de escenarios normativos difusos en la navegación acuática.....	60
1. Señalamientos .....	60
1.1. En la navegación acuática marítima .....	60
1.2. En la navegación acuática fluvial .....	62
2. Disparidad de factores de la gestión estatal en la navegación acuática marina y fluvial.....	65
2.1. Disparidad por factor de competencias.....	65
2.2. Disparidad en la Gestión Administrativa .....	65
2.3. Disparidad en la Gestión técnica.....	65
1. Necesidad de unificación de criterios políticos, administrativos en la gestión de la navegación en Colombia. ....	66

2. Necesidad de unificación de criterios para la producción normativa en la gestión de navegación acuática en Colombia.....	68
3. Necesidad de Unificación de competencias por factor de conveniencia económica, técnica y efectiva redistribución de las mismas en el ejercicio del control y vigilancia de la navegación acuática. ....	70
4. La Agencia Nacional de Navegación Acuática (ANNA) como respuesta a las necesidades de unificación política, jurídica, técnica y administrativa de la gestión estatal en la navegación acuática. ....	71
5. La Agencia Nacional de Navegación Acuática .....	73
5.1. Naturaleza y objetivos .....	73
5.2. Composición .....	74
5.3. Impacto sobre la gestión administrativa actual de la navegación.....	75
5.4. La Agencia y la redistribución de funciones de las actuales entidades de gestión de la navegación. ....	75
Capítulo IV. Conclusiones .....	78
BIBLIOGRAFÍA.....	80

## Sumario de Figuras

Figura 1 Inventario de autorizaciones expedidas a la gente de mar en Colombia (Dimar, 2021) .....	34
Figura 2: Porcentaje de participación de los principales grupos de actividades marítimas licenciadas en el sector empresarial marítimo Colombiano (Dimar, 2021) .....	36
Figura 3: Comparativo de flota mercante mayor y flota mercante menor totalizada, registro nacional de embarcaciones, (Dimar, 2021) .....	39
Figura 4: Porcentaje de participación de tipología de buque en la flota mercante Colombiana (Dimar, 2021) .....	40
Figura 5: Participación de cuencas en la distribución de kilómetros en el espacio fluvial general de Colombia .....	45
Figura 6: Participación de empresas habilitadas para el transporte fluvial en Colombia.....	52
Figura 7: Porcentaje de participación de buque fluvial mayor y menor en la flota nacional (Ministerio de Transporte, 2022) .....	56
Figura 8: Porcentaje de tipología de buque fluvial mayor (Ministerio de Transporte, 2022) .....	56
Figura 9: Porcentaje de tipología de buque fluvial mayor (Ministerio de Transporte, 2022) .....	57
Figura 10: Porcentaje de producción normativa reglamentaria de la navegación acuática en Colombia .....	68



## Sumario de Tablas

Tabla 1: Objetos regulados en el Decreto 410 de 1971- libro V .....	15
Tabla 2: Principales Convenios Marítimos Internacionales ratificados por Colombia y su Ley Aprobatoria.....	16
Tabla 3: Engranaje normativo marítimo internacional aprobado en la legislación interna .....	17
Tabla 4: Distribución de los Espacios Marítimos Colombianos; (*) km, (**) km2, (LabSI INVEMAR, año 2009) .....	24
Tabla 5: Convenios de delimitación marítima de Colombia. (Cancillería de Colombia. 2022) .....	25
Tabla 6: Inventario de ayudas a la navegación de demarcación de vías marinas en Colombia.....	26
Tabla 7: Inventario de empresas del sector marítimo en Colombia, (Dimar, 2021). .....	35
Tabla 8: Criterio de Catalogación según el tipo de nave, (Anexo, Resolución 135 de 2018 REMAC 4) (*) Resolución 135, 2018, Art. 4.3.5.1.1.1 REMAC 4) .....	38
Tabla 9: Objetos regulados en la Ley 1242 de 2008, (*) transporte fluvial, de carga, pasajero y mixto.....	43
Tabla 10: Inventario de kilómetros navegables de las cuencas hidrográficas fluviales de Colombia.....	44
Tabla 11: Descripción de red primaria y secundaria fluvial habilitada, (Chávez y otros, 2018).....	46
Tabla 12: Red Primaria Fluvial (Chávez y otros, 2018) .....	46
Tabla 13: Red Secundaria Fluvial, (Chávez y otros, 2018) .....	46
Tabla 14: Puertos Fluviales Colombianos (DNP, COMPES 2814, 1995).....	47
Tabla 15: Dotación de seguridad para embarcaciones fluviales mayores	
Sumario de imágenes.....	50
Tabla 16 Dotación de seguridad para embarcaciones fluviales menores .....	51

## Sumario de Imágenes

Ilustración 1: Proceso de Clasificación e inspección de embarcaciones marinas (Lina Suárez, 2017). .....	31
Ilustración 2: Proceso de inspección de clase, alcance de inspecciones. (Lina Suárez, 2017) .....	31
Ilustración 3: Ciclo de inspecciones por catalogación de buques nacionales en el quinquenio .....	42
Ilustración 4: Estructura Genérica del Proceso Especial Marítimo por Siniestro Marítimo .....	43
Ilustración 5: Ciclo de Inspecciones fluviales.....	58
Ilustración 6: Cantidad de arribo de buques de tráfico marítimo internacional de carga por puertos colombianos (Fuente Dimar, 2021).....	59
Ilustración 7: Anillos de proyección administrativa, sobre los espacios de navegación por entidad.....	70
Ilustración 8: Composición estructural principal de la Agencia Nacional de Navegación Acuática de Colombia .....	74

## Introducción

La navegación Acuática es el principal medio de transporte en la consecución de relaciones privadas, con fines de intercambio de mercaderías que sostienen la red de abastecimiento en el mundo y con fines de movilización de personas con la finalidad de trascender el tiempo a lo largo de distancias a través del medio de transporte más longevo de nuestra historia.

Y claro que el buque representa el objeto de la navegación acuática, sin embargo este se debe a la gestión de sus actores y al ámbito espacial de sus surcos, los cuales pueden variar de un inmenso océano a canales fluviales a fin de realizar una derrota segura.

Estos actores gestionan el buque y su navegación de manera regulatoria o en la ejecución de las actividades que encierran el ejercicio de la navegación, por ejemplo en Colombia la navegación acuática es regularizada por los órganos de poder legislativo y ejecutivo a través de la expedición del marco legal superior y el desarrollo reglamentario, respectivamente. Es el presidente quien desarrolla las leyes que regulan la navegación y a través de sus ministros agrupa en sectores de la economía la gestión estatal para una eficaz generación de escenarios que garanticen la producción de riquezas.

Es así como la navegación acuática hace parte del sector de la economía del transporte, y que de forma tácita se constituye en un sector especial en donde se generan disparidades de gestión estatal, debido a que la navegación comprende un componente de espacialidad como consecuencia de la geo ubicación bioceánica de Colombia y la red de cuencas hidrográficas que surcan su zona continental, las cuales crean nodos logísticos medianamente aprovechables y que hoy día en más de un 80% se encuentra concentrada en la navegación marina y una desatención total en la fluvial.

Estas disparidades de gestión estatal obedecen a la conformación del órgano estatal para la atención de la navegación acuática en general, la cual se encuentra repartida entre varias entidades del estado, la navegación fluvial asumida de forma orgánica por el Ministerio de Transporte a través de sus inspecciones fluviales y la navegación marina asumida por el Ministerio de Defensa a través de la Autoridad marítima, la cual en el papel normativo, se encuentra subordinada al Ministerio de Transporte, pero se comporta como un organismo especial autónomo que ha desarrollado un régimen jurídico especial para dicha navegación la cual no ha sido acopiada por el Ministerio de Transporte para la navegación fluvial, también se han distribuido en la Agencia Nacional de Infraestructura, el INVIAS y Cormagdalena la gestión de las zonas de navegación para su acondicionamiento y manutención y la Superintendencia que asume la delegación de control técnica que en teoría debería estar en cabeza de las inspecciones fluviales en ejercicio de la navegación fluvial. Así entonces se dibuja un escenario complejo que a medida que avanzan las estructuras económicas para la producción de riqueza a través de la navegación Colombia parece estar rezagada debido a que no logra ubicar su gestión de cara al sub-sector del transporte acuático.

Como asesor legal de la Autoridad Marítima y posteriormente asesor de la naviera fluvial más grande de Colombia observé las disparidades que existen en la gestión estatal para la atención de la navegación en general, por un lado una Autoridad Marítima que va a la par de las actualizaciones que devienen de la IMO y por otro una autoridad fluvial que sigue enclaustrada en legislaciones de 1956 que tratan sobre navegación a vapor, en medio de una dinámica que exige la multimodalidad para la creación de corredores marino fluviales que potencialicen el comercio internacional, más cuando dichos corredores hoy existen y las embarcaciones fluviales deben involucrarse más con el tráfico internacional para realizar operaciones en conjunto. Tal es el ejemplo de los nodos portuarios en donde concurren afluentes fluviales hacia el mar caribe en Cartagena y Barranquilla en donde el buque fluvial sirve de medio de transporte para distribución de mercaderías desde el mar a través del río a los puertos que se encuentran al interior del país.

En la presente investigación me planteo el estudio de la estructura normativa y estatal de Colombia de cara a la gestión del sub-sector de la navegación acuática con el fin de responder las interrogantes de si existe disparidad de gestión estatal en los ámbitos de navegación fluvial y marina, si existe una irregular concurrencia de competencias para la administración de la navegación fluvial y marina y si es pertinente la unificación de dicha estructura jurídica y estatal para responder de manera asertiva a las exigencias del mercado hoy día y en este punto no tiene como finalidad estructural financieramente un ente gubernativo para hacerlo viable, si no plantear desde una suposición normativa y administrativa los beneficios que traería su implementación, así como también su impacto en lo que hoy día ocurre en Colombia.

Así pues se dedicará el capítulo I a la contextualización generalizada del sector de la navegación desde su ámbito espacial fluvial y marino, la relevancia de dichos sectores en la economía nacional y señalamiento de la interacción que se genera entre ámbitos de navegación en la práctica comercial. En el Capítulo II se plantearán los distintos escenarios de visibilidad de disparidades jurídicas y de gestión administrativa entre ambos ámbitos de navegación, específicamente por factor de competencias, administrativas y calificación técnica. Y un Capítulo III que mostrará la necesidad de unificar las corrientes normativas y de gestión pública en torno a una cosmovisión de navegación acuática modal sin perjuicio del ámbito espacial que se surque para la optimización del recurso hídrico correspondiente en las zonas de navegación marino y fluvial, el medio de transporte y los sujetos impactados, a través de una Agencia Nacional que como cuerpo especializado potencialice la navegación acuática en Colombia. Cerrará con las diferentes conclusiones a los planteamientos propuestos en la presente investigación. Bienvenidos al futuro de la navegación acuática en Colombia.

## Capítulo I - Marco Teórico

### 1. La navegación acuática en Colombia

La navegación

Tal como establece la RAE la navegación es la acción de navegar, sin embargo frente a esta acepción se origina un abanico de definiciones etimológicas que coinciden y que poseen un limitado margen de diferencia, como por ejemplo veamos:

<b>Navegar</b>	<b>Desplazarse</b> por el agua en un buque o en otra embarcación
<b>Desplazar</b>	<b>Trasladarse</b> , ir de un lugar a otro
<b>Trasladar</b>	<b>Llevar a alguien o algo de un lugar a otro</b>
<b>Transportar</b>	<b>Llevar a alguien o algo de un lugar a otro</b>

En ese orden de ideas, de alguna manera coincide el término de navegación con el de transporte de forma etimológica, ya que las acciones que describen ambos términos en un sentido material comprenden la misma actividad en un ámbito modal determinado (acuático). Y es que este último (transportar) se debe al recaudo original de la actividad de navegación acuática: *trans*: prefijo latino que significa más allá y *portar*: término que hace referencia a puerto (de mar o montañas)-*portus*- pero también con un origen latino derivado del vocablo *porta*, sustantivo del griego *póros*, que significa paso, camino, poro. (SORIA Y PUIG, 1980) sumado a que el término portar relaciona históricamente al pago del acto de transportar una cosa o bien de un lugar a otro a través de un buque.

Debido a la complejidad del término y sus perspectivas del conocimiento, interesa a la presente disertación ubicarlo lo más próximo al ámbito de las relaciones jurídicas, normatizadas o desarrolladas por sus fuentes. Por lo que en adelante el término de navegación corresponderá también al de transporte.

#### a) En Colombia

La definición de transporte está complementada por la jurisprudencia, y esta última aporta una definición muy teleológica de la acepción que en cabeza del alto tribunal constitucional se define como:

(...) una actividad indispensable para la vida en sociedad y en particular para las relaciones económicas, que conlleva **movilizar personas o cosas de un lugar a otro, mediante diferentes medios**. Dichos traslados pueden efectuarse dentro del marco de las relaciones privadas, bajo el amparo de la libertad de locomoción (Art. 24, Const.), o **ejerciendo actividades económicas dirigidas a obtener beneficios por la prestación del servicio** (Art. 333, Const). (Corte Constitucional de Colombia, C-033 de 2014)

La Corte Constitucional Colombiana hace referencia a “**los diferentes medios**”, como los activos que se implementan a través de los distintos modos de navegación o transporte.

Modos normatizados a través de dos leyes de la república que comprenden la columna vertebral de la regulación del transporte en Colombia, tales son la ley 105 de 1993, *por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones*. Y la Ley 336 de 1996, *por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*.

Ambas normas una sustancial y la otra estatutaria respectivamente, parten de la *pluri-modalidad* de la navegación o transporte en Colombia, circunscribiéndolo al terrestre, férreo, aéreo, **marítimo** y **fluvial**, siendo estos dos últimos del interés de la presente disertación.

De un lado la Ley 105 de 1993, ubica al transporte en Colombia como un “servicio público” teniendo en cuenta la relevancia que adquiere este en la sociedad, definiéndolo como (...) *una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, mediante vehículos apropiados a cada tipo de infraestructura disponible, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeta a una contraprestación económica*. (Corte Constitucional de Colombia, C-033 de 2014)

Al corresponderse como una actividad destinada al servicio público compete al Estado la regulación, control y vigilancia de su adecuada prestación con el fin de que esta sea en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad; competencia que deviene de la facultad del legislador, para expedir leyes de intervención económica (art. 334 Const), y regir la prestación de los servicios públicos (art. 150.21 y 23 Const), por lo que dado su carácter imprescindible y su relación con el interés público y los derechos fundamentales, pueden ser prestados por el Estado directamente o indirectamente por los particulares o comunidades organizadas, conservando el papel de garante de su prestación eficiente. (Corte Constitucional de Colombia, C-033 de 2014)

Por otro lado la Ley 336 de 1996 buscó unificar la normatividad existente relacionada con los principios y los criterios que sirven de fundamento para regular y reglamentar el transporte público aéreo, **marítimo**, **fluvial**, férreo, masivo y terrestre y su operación nacional insistiendo que la seguridad -en particular la de los usuarios- “*constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte*”.(Art. 5 EGT) Así mismo se señala que las operaciones de las empresas de transporte público bajo la regulación del Estado, tienen el carácter de servicio público esencial, *implicando (i) la prevalencia del interés general sobre el particular, (ii) garantizar su prestación y (iii) proteger a los usuarios*. (Corte Constitucional de Colombia, C-033 de 2014)

En consecuencia las empresas habilitadas solo pueden prestar el servicio con equipos matriculados o registrados para dicho servicio y previamente homologados ante el Ministerio de Transporte (Art. 23, EGT) (Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil. R. 1740, 2016)

## b) La dualidad de la navegación acuática en Colombia

Indistintamente de las características que rodean el transporte en general, la navegación acuática en Colombia se regula desde dos ámbitos espaciales, de un lado la navegación que se realiza por agua salada – marina, y la navegación que se realiza por agua dulce- fluvial, que obedece a la dinámica técnica que compromete el medio de transporte objetivo (el buque), el cual no poseerá las mismas condiciones para explotar la navegación en ambos medios y que aunque tendrá algún tipo de interacción, tal como se mostrará más adelante, tal interacción no compromete más allá del total de su actividad. Veamos por separado la regulación de ambos escenarios de navegación.

### 2. La navegación marina

En Colombia el régimen normativo de regulación marina se percibe desde dos ámbitos a saber, el que comprende las relaciones privadas entre quienes participan de la actividad comercial marina y el que comprende dichas relaciones con la intervención del estado.

Tales ámbitos parten de una norma común, consignada en el Decreto 410 de 1971, actual Código de Comercio Colombiano, el cual a través del libro V regula los aspectos relacionados con la navegación acuática, este libro engloba los aspectos generales de la navegación marina, plantando en el ordenamiento interno las bases de la gestión pública y privada en torno al ejercicio de la actividad comercial de la navegación por mar, demarcando especialmente el curso de las relaciones privadas.

Tabla 1

<b>OBJETOS REGULADOS EN EL DECRETO 410 DE 1971- LIBRO V</b>			
<b>#</b>	<b>Objeto regulado</b>	<b>Asunto Subsidiario</b>	<b>Articulado</b>
1	<b>Actividades Marítimas</b>		1429
2	<b>Autoridad Marítima</b>		1430-1431
3	<b>Buque</b>	Naturaleza jurídica	1432-1437
		Abanderamiento	1438-1448; 1456-1457
		Catalogación	1440
4	<b>Sujetos</b>	Propiedad- copropiedad y administrador	1458-1472
		Armador	1473-1488
		Agente	1489-1494
		Capitán	1495-1505
		Tripulación	1506-1508
5	<b>Siniestros</b>	Averías gruesa y simple	1513-1530
		Abordaje	1531-1539
		Arribada Forzosa	1540-1544
6	<b>Contratos</b>	Transporte de carga (Con.Em/flet)	1578- 1667
		Arrendamiento	1678- 1686

		Compraventa	1688- 1702
		Seguro	1703-1765
		Salvamento	1545-1554
		Enrolamiento	1509-1510
7	<b>Crédito Naval</b>	Privilegios	1555-1569
		Hipoteca	1570-1577

El ámbito de las relaciones públicas posee mayor desarrollo normativo debido a la suscripción de los convenios internacionales, que hoy día Colombia ha ratificado como por ejemplo:

Tabla 2

PRINCIPALES CONVENIOS MARÍTIMOS INTERNACIONALES RATIFICADOS POR COLOMBIA		
#	CONVENIO	LEY DE APROBACIÓN
1	Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional	Ley 6° de 1974
2	Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar- SOLAS	Ley 8° de 1980
3	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (1973) modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 MARPOL	Ley 12° de 1981 – no se suscribió el protocolo de 1997, en aprobación del Anexo VI
4	Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar- STCW	Ley 35° de 1981
5	Convenio sobre Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes- COLREG	Ley 13° de 1981
6	Convenio Internacional sobre Líneas de Carga- LOAD LINES	Ley 3° de 1987
7	Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979- SAR	Ley 10° de 1986 – en vigor desde 2001
8	Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT)	Ley 8° de 1986
9	Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos- OPRC y Protocolo	Ley 885° de 2004
10	Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Protocolo de cooperación -SNPP)	-
11	Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos- FONDO 1992	Ley 523° de 1999
12	Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Derrames de Hidrocarburos- CLC	Ley 55° de 1989 y Ley 523° de 1999 (protocolo de



		1992)
13	Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969- TONNAGE	Ley 5° de 1974
14	Convenio Internacional para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965- FAL	Ley 17° de 1991

Estas convenciones y en ocasiones códigos entran al bloque de legalidad nacional por sus respectivas leyes aprobatorias y de manera práctica se engranan en el ordenamiento interno, mayormente a través de los objetos regulatorios del Decreto 410 de 1971., veamos los más relevantes a continuación:

Tabla 3

<b>ENGRANAJE NORMATIVO MARÍTIMO INTERNACIONAL APROBADO EN LA LEGISLACIÓN INTERNA</b>			
#	D.410/71	Convenio Internacional	Norma Interna
1	Autoridad Marítima	<b>Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional</b>	Decreto Ley 2324 de 1984
			Decreto 1561 de 2002
			Decreto 5057 de 2009
			Resolución 135 de 2018/DIMAR.
			Resolución 0825 de 1994/DIMAR
		Código para las Organizaciones Reconocidas IMO- MSC.3449 (92) – MEPC. 237(65)	Resolución 931 de 2018/DIMAR
2	Buque	<b>Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar- SOLAS</b>	Ley 2133 de 20121
			Ley 658 de 2001
			Decreto 1266 de 2004, compilado Decreto 1070 de 2015
			Decreto 3703 de 2007, compilado Decreto 1070 de 2015
			Decreto 1423 de 1989, compilado Decreto 1070 de 2015
			Decreto 1423 de 1989, compilado Decreto 1070 de 2015
			Decreto 2836 de 2013, compilado en Decreto 1070 de 2015
			Decreto 730 de 2004, compilado en Decreto 1070 de 2015
			Resolución 135 de

			2018/DIMAR, en desarrollo de la Resolución A. 600 (15) de 1987 IMO.
			Resolución 674 de 2012, en desarrollo de la Resolución número A.1023 (26) de 2009, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 529 de 2018, Compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 220 de 2012, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 415 de 2014, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 659 de 2015, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 518 de 2000, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 714 de 2017, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 715 de 2017, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 221 de 2018, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 415 de 2018, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 849 de 2019, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 693 de 2021, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 0852 de 2020, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 035 de 2002, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR

			Resolución 499 de 2018, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 221 de 2020, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 350 de 2020, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 728 de 2020, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 727 de 2020, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución MSC.235 (82) de 2006
			Resolución 453 de 2010, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 354 de 2003, modificada por Resolución 135 de 2018, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR.
			Resolución 206 de 2007, que modifica la Resolución 520 de 1999, compiladas en la Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 520 de 1999 compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 163 de 2004, Compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR.
			Resolución 636 de 2016, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 1143 de 2019, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 614 de 2018, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 885 de 2019, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR

		Resolución 371 de 2015, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
		Resolución 0603 de 2020, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
		Resolución 703 de 2021, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
		Resolución 701 de 2021, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
	Normas Internacionales de Construcción de Buques Basadas en Objetivos para Graneleros y Petroleros	Resolución 1093 de 2021, desarrolla la resolución MSC. 287(87) de 2010 IMO, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR.
	Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel	Resolución 1124 de 2019, que desarrolla Resolución MSC. 5 (48) IMO, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR.
	Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel, Código CIG	Resolución 1094 de 2021, desarrolla Resolución MSC. 476(102) IMO, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR.
	Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos al Granel	Resolución 1125 de 2019, desarrolla Resolución MSC.4 (48) concordante con Resolución 1090 de 2021, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
	Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS)	Resolución 1018 de 2019, desarrolla Resolución MSC.47 (66), Resolución MSC.378 (93), compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR.
	Código Internacional de Sistemas de Seguridad contra Incendios Código SSCI	Resolución 1095 de 2021, desarrolla Resolución MSC.457(101) de 2019 IMO, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
	Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayos de exposición al fuego (código PEF 2010)	Resolución 1016 de 2019, compilado Resolución 135 de 2018/DIMAR

	Código de Prácticas de Seguridad para el Transporte de Cargas y Personas en Buques de Suministro Mar Adentro (CÓDIGO BSMA)	Resolución 138 de 2020, desarrolla Resolución A.863 (20) de 1997 IMO, Compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR.
	Código para la Construcción y el Equipo para las Unidades de Perforación Mar Adentro (Código MODU 2009)	Resolución 142 de 2020, desarrolla Resolución A.1023 de 2009 IMO, Compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR.
	Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (Código IMSBC)	Resolución 790 de 2021, Compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR.
	Código Internacional Para el Transporte sin Riesgo de Grano a Granel (GRAIN)	Resolución 702 de 2021, Compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
	Código Internacional sobre el Programa Mejorado de Inspecciones durante los Reconocimientos de Graneleros y Petroleros	Resolución 853 de 2020, Compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
	Código de Seguridad aplicable a los Buques para Fines Especiales	Resolución 458 de 2021, desarrolla Resolución A. 534(13) de 1983, Compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
	<b>Convenio sobre Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes- COLREG</b>	Resolución 556 de 2019, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR.
		Resolución 284 de 2011, compilada en la Resolución 135 de 2018/DIMAR.
		Resolución 868 de 2020, Compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
		Resolución 478 de 2010, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR.
		Resolución 771 de 2011, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
		Resolución 023 de 2011, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
		Resolución 094 de 2013, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR

			Resolución 094 de 2020, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 434 de 2018, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR.
			Resolución 228 de 2002, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR.
			Resolución 038 de 2003, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 328 de 2008, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 291 de 2005, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 922 de 2019, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
		<b>Convenio Internacional sobre Líneas de Carga- LOAD LINES</b>	Resolución 418 de 2018, desarrolla la Resolución MSC.267 (85) IMO, compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
		<b>Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969- TONNAGE</b>	Resolución 867 de 2020, Compilada en Resolución 135 de 2018/DIMAR
		<b>Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT)</b>	Resolución 453 de 2010, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
		<b>Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (1973) modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 MARPOL</b>	Resolución 866 de 2022, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 022 de 2013, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 840 de 2021, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 130 de 2019, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 136 de 2020, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR

3	Sujetos	<b>Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar-STCW</b>	Ley 35 de 1981
			Decreto 1597 de 1998 Compilado Decreto 1027 de 2015
			Resolución 135 de 2018/DIMAR
			Resolución 26 de 2005 Compilada en Resolución 135/2018 DIMAR
			Resolución 102 de 2012 Compilada en Resolución 135/2018 DIMAR
			Resolución 140 de 2012 Compilada en Resolución 135/2018 DIMAR
4	Contratos	Transporte público	Decreto 1753 de 1991, Compilado en el decreto 1070 de 2015.
			Resolución 576 de 2015, compilada Resolución 135 de 2018/DIMAR

En síntesis, la navegación acuática marítima se encuentra mayormente regulada en cuanto a su ámbito de relaciones estado-administrado, el cual parte de un marco superior legal compuesto por la ley orgánica 105 de 1993 y una ley estatutaria que reglamenta el servicio público de la navegación, tal es la ley 336 de 1996.

Es regulada también en un rango jerárquico normativo inferior, a través del Decreto 410 de 1971, el Decreto 804 de 2001 (modificado por los decretos 1342 de 2002 y 3887 de 2008) compilado en el Decreto 1079 de 2015 y el Decreto ley 2324 de 1984.

De igual manera por un bloque de legalidad que deviene de los principales convenios internacionales de índole marítimo, lo cuales han sido desarrollados a través de la facultad reglamentaria del que goza el ejecutivo del poder estatal, con la reproducción normativa de decretos y resoluciones, las más relevantes antes mencionadas. (Ver tabla 3)

### **2.1. Espacios de navegación marítima.**

El territorio Colombiano cuenta con una característica muy particular, ya que su área marino costera comprende una porción casi que en la misma proporción de su área continental (IDEAM, IGAC IAvH, Invemar, I. Sinchi e IIAP. 2007). Al poseer una geolocalización entre el mar caribe y el océano pacífico adquiere una condición natural bioceánica que le otorga 928.660 km<sup>2</sup>, representando esto el 44,85% de los 2.070.408 km<sup>2</sup> del total del territorio nacional. (Dimar, 2019).

Tabla 4

<b>DISTRIBUCIÓN DE ESPACIOS MARINOS COLOMBIANOS</b>				
<b>Características</b>		<b>Región</b>		<b>Total</b>
		<b>Caribe</b>	<b>Pacífico</b>	
<b>Línea costa (*)</b>	Continental	1.779	1.545	3.513
	Insular del margen continental	86	25	
	Insular Oceánico	72	7	
	<b>Total</b>	1.937	1576	
<b>Área Emergida de Zona Costera (**)</b>	Continental	6.958	8.181	15.232
	Insular del margen continental	30	13	
	Insular Oceánico	49	1	
	<b>Total</b>	7.037	8.195	
<b>Área aguas jurisdiccionales (**)</b>		532.162	359.955	<b>892.118</b>

En Colombia se delimita **el mar territorial** colombiano en una extensión de 12 millas náuticas, (Ley 10,1978, Art, 3) límite de medición que se determina por una línea de base normal y en caso de costas profundas o escotaduras por líneas de base rectas (Ley 10,1978, Art, 4-5).

Se delimita así mismo una **zona económica exclusiva** con un límite exterior hasta las 200 millas, desde la línea base donde se mide la anchura del mar territorial. (Ley 10,1978, Art, 7)

Y se declara la soberanía de la Nación sobre la denominada plataforma continental, con el fin de proyectar la exploración y explotación de recursos (Ley 10,1978, Art, 10)

Las líneas de base delimitan también la denominación de los espejos de agua, en interiores y exteriores. (Decreto 1436,1984, Art, 2)

Y a pesar de que Colombia no es un país firmante de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CNUDM), a través de los elementos de la costumbre internacional, de un lado el material con la expedición de la ley 10 de 1978, y la *opinio juris* al aceptar las condiciones de medición de la plataforma continental y expedición de mapas que lo demuestren así, tal como establece el Derecho Internacional, le son aplicables algunas de sus artículos (ABELLO-GALVIS, 2016). Esta tendencia de reconocimiento tácito de la aplicabilidad de cierta articulación de la CNUDM se observa en el ordenamiento interno constitucional con la declaratoria de territorio Colombiano:

*“Son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, (...) de conformidad con el Derecho*



*Internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales (Art. 101 Const).*

También hacen parte de los espacios de la navegación marina, las aguas interiores marítimas, que incluyen canales intercostales y sistemas fluviomarinos (Decreto Ley 2324, 1984, Art. 2) en donde sea apta la navegación marina o que pueda ser surcado por una embarcación marina.

Dentro de estos sistemas fluviomarinos a que hace referencia la citada norma encontramos los 27 kilómetros medidos desde la desembocadura del río Magdalena en el mar Caribe, río arriba; desde las desembocaduras en el mar desde 1 kilómetro, antes de la iniciación de sus deltas, en los ríos, Sinú, Atrato, Patía y Mira; y también el trayecto que une las desembocaduras del canal del dique (afluente del Magdalena) sobre Bahía de Cartagena hasta la Bahía de Barbacoas (Decreto Ley 2324, 1984, Art. 2).

También el espacio marítimo colombiano se encuentra formado por los diferentes convenios de delimitación marina, en donde se trazan sus fronteras acuáticas, veamos:

Tabla 5

CONVENIOS DE DELIMITACIÓN MARÍTIMA DE COLOMBIA			
#	Tratado- Convenio-Acuerdo	Año	País
1	Convenio Liévano -Lucio	1975	Ecuador
2	Tratado Liévano -Boyd	1976	Panamá
3	Tratado Fernández - Facio	1977	Costa Rica
4	Acuerdo Liévano -Jiménez	1978	Rep. Dominicana
5	Acuerdo Liévano -Brutus	1978	Haití
6	Tratado Lloreda -Gutiérrez	1984	Costa Rica-Pacífico
7	Tratado Ramírez -López	1986	Honduras
8	Tratado Sanín-Robertson	1993	Jamaica

#### Áreas de jurisdicción marina

Son las áreas que dentro de los espacios marítimos son aptos para la navegación. Bajo esta perspectiva la navegación adquirirá entonces una denominación como actividad marítima, tal como establece la normatividad así:

Se consideran **actividades marítimas** todas aquellas que se **efectúan en el mar territorial, zonas adyacentes**, suelo y subsuelo pertenecientes a la **plataforma continental** y en las costas **relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje**, de pesca y científica, **con buques nacionales y extranjeros**, o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma. (Código de Comercio Colombiano, 1971, art. 1429)

Al recibir tal denominación normativa, la navegación realizada por dichos espacios marítimos se encontrará bajo el factor de competencias objetivo (Decreto Ley 2324, 1984, Art. 5) y territorial que ejerce la Autoridad Marítima Colombiana (Resolución 0825, 1994, Art. 1 ss.; Compilado Resolución 135, 2018 Art 2.2.1.1 ss.).

## 2.2. Infraestructura de navegación marina

La infraestructura marítima Colombiana está compuesta por

- Las zonas de navegación,
- Las vías de navegación,
- Las zonas portuarias marítimas e
- Instalaciones portuarias marinas,
- Talleres de reparación, y
- Astilleros.

Las Zonas de Navegación se componen de los espacios marítimos descritos anteriormente que corresponden al mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, los sistemas fluvio-marinos aptos para la navegación, delimitados en las vías de navegación.

Las Vías están demarcadas a través del sistema nacional de señalización y ayudas a la navegación que según el GEOAPP de Señalización Marítima y Fluvial de la Dirección General Marítima cuenta con aproximadamente los siguientes elementos a describir (Dimar, 2022)

Tabla 6

<b>INVENTARIO DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN DE DEMARCACIÓN DE VIAS MARINAS</b>		
<b>ZONA PORTUARIA</b>	<b>TIPO</b>	<b>CANTIDAD</b>
<b>BUENAVENTURA</b>	BALIZA	1
	BOYA	16
	ENFILACIÓN	1
	LUZ DE SECTORES	2
	SEÑAL DE PUERTO	2
	RACON	1
	CANALES	2
	ZONA DE FONDEO	14
<b>PUERTO BOLIVAR</b>	FARO	7
	BOYA	27
	ENFILACIÓN	2
	CANALES	1
	ZONA DE FONDEO	5
<b>BAHIA SOLANO</b>	FARO	4
	BOYA	3
	ENFILACIÓN	1
	ZONA DE FONDEO	2
<b>GUAPI</b>	FARO	4
	BOYA	15
	ZONA DE FONDEO	1
<b>PROVIDENCIA</b>	FARO	9
	BOYA	13
	CANALES	1
	ZONA DE FONDEO	2
<b>TUMACO</b>	FARO	3
	BOYA	23

	ENFILACIÓN	2
	BOYARÍN	3
	BALIZA	2
	ZONA DE FONDEO	7
<b>BARRANQUILLA</b>	FARO	3
	BOYA	33
	ENFILACIÓN	8
	BALIZA/FARILLO	17
	CANALES	1
	ZONA DE FONDEO	6
<b>SANTA MARTA</b>	FARO	1
	BOYA	34
	CANALES	1
	ZONA DE FONDEO	8
<b>CARTAGENA</b>	FARO	7
	BOYA	205
	CANALES	4
	ZONA DE FONDEO	12
	ENFILACIÓN	2
	BALIZA	8
	BOYARIN	1
	ENFILACIÓN	4
	LUZ	7
	LUZ DE SECTOR	2
	PIÑAS DE AMARRE	7
	PIÑAS DE ATRAQUE	2
	LUCES DE PUERTO	15
<b>RIOACHA</b>	FARO	2
	BOYA	13
	CANALES	1
	ZONA DE FONDEO	2
	LUZ DE SECTOR	1
<b>SAN ANDRES</b>	FARO	6
	BOYA	25
	CANALES	1
	ZONA DE FONDEO	4
	RACON FARO	1
<b>TURBO</b>	FARO	11
	BOYA	14
	CANALES	1
	ZONA DE FONDEO	1
	FARILLO	2
	RACON FARO	1
<b>COVEÑAS</b>	FARO	4
	BOYA	22
	CANALES	1
	ZONA DE FONDEO	9
	LUZ DE SECTOR	1

Estas vías de navegación marítima se integran en los sectores portuarios principales y secundarios del país, siendo los principales:

- Cartagena

- Santa Marta
- Barranquilla
- Buenaventura

En estas zonas portuarias marinas operan aproximadamente 61 instalaciones portuarias, y 28 sobre zonas fluvio-marinas, las cuales operan a través del sistema de concesiones de explotación comercial sobre línea de costa marina o fluviomarina otorgados por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y la Corporación Regional del Río Grande de la Magdalena- CORMAGDALENA. (Dimar, 2021)

En estas zonas portuarias también operan 41 Astilleros Navales y 14 Talleres de reparación, los cuales conforman el subgrupo II de industria naval del grupo V de empresas que prestan servicios marítimos en Colombia. (Dimar, 2021)

### **2.3. Actores de la navegación marítima**

Son todas las personas naturales y jurídicas, de derecho público o privado que de forma directa o indirecta regulan, controlan, vigilan (Actores reguladores) y ejecutan la navegación marina los cuales lo hacen a través de la explotación de actividades marítimas (actores ejecutores).

Los primeros lo son en orden estatal en cumplimiento de las obligaciones del Estado, en su rol de bandera, ribereño (Decreto Ley 2324, 1984, Art. 5) y rector del puerto (Acuerdo de Viña del Mar, 1992, Art 3.2 ss.) y de orden comercial, quienes lo harán en virtud de una relación contractual que garantice el cumplimiento del vínculo jurídico privado con consecuencias directas (Banco, seguro) o indirectas (casa clasificadora). A estos denomino Actores reguladores.

Por otro lado tenemos a los actores ejecutores, correspondiente a todas las personas naturales y jurídicas que directa o indirectamente desarrollan la navegación marina, sujetos a la regulación, vigilancia y control de los actores reguladores.

### **2.4. Actores reguladores de la navegación marítima**

#### **2.4.1. De orden estatal**

En Colombia los actores de orden estatal que intervienen en la navegación marítima devienen de una dinámica orgánica que inicia con la interacción del Congreso de la República el cual crea la ley marco y orgánica del transporte en general y la aprobatoria de los convenios de navegación marítima<sup>1</sup> para que el presidente

---

<sup>1</sup> Principio de Reserva legal - La cláusula de reserva de ley es una de las manifestaciones de los principios democrático y de separación de poderes, que suponen que las normas que rigen la vida en sociedad reflejen mínimos de legitimidad, al ser la expresión de la soberanía popular (Corte Constitucional Colombiana, C507, 2014)

a través de sus ministros ejecuten y desarrollen las leyes<sup>2</sup> los cuales lo harán a través de la gestión de los sectores de impacto estatal o de la economía.

El Ministro de Transporte, dependiente del Presidente de la República, es el director del sector transporte y del sistema Nacional de Transporte en Colombia (Decreto 87, 2011, Art 6.1) dicho sector está integrado por:

- Fondos

Fondo Nacional para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros (Decreto 1485, 2002, Art. 23 ss.)

Fondo Nacional de Seguridad Vial (Ley 1702, 2013, Art. 7)

- Órganos Adscritos

- Instituto Nacional de Vías - INVIAS (Decreto 1292, 2021, Art.1)
- Agencia Nacional de Infraestructura-ANI (Decreto 4165, 2011, Art. 1)
- Aeronáutica Civil- Aerovicil (Decreto 1294, 2021, Art. 1)
- Superintendencia de Puertos y Transporte -Superpuertos (Ley 1, 1991, Art. 25)
- Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV (Ley 1702, 2013, Art. 1)
- Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT (Decreto 946, 2014, Art. 1)
- Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte - CRIT (Decreto 947, 2014, Art. 1)

- Órganos Vinculados

- La Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías (Decreto 1588, 1989, Art. 1)
- La Sociedad Colombiana de Transporte Ferroviario, STF- En liquidación.

- Órganos de Asesoría y Coordinación del Sector Transporte

- Comité de Coordinación permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar (Decreto 1610, 1998, Art.1)
- Consejo Consultivo de Transporte (Decreto 2172, 1997, Art.1)
- Consejo consultivo de terminales de transporte (Decreto 2762, 2001, Art. 21)
- Consejo consultivo de seguridad vial (Ley 1702, 2013, Art. 15.4)
- Comisión intersectorial de corredores logísticos (Decreto 1478, 2018, Art.6)
- Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria (Decreto 1400, 2002, Art. 1)

---

<sup>2</sup> Potestad Reglamentaria - I referirse el artículo demandado a que la facultad reglamentaria se ejercerá por intermedio del Ministerio ello no significa que este ente administrativo pueda ejercer tal potestad sólo, pues de conformidad con lo dispuesto en el artículo 189 numeral 11, el titular de la Potestad Reglamentaria es el Presidente de la República. Los Ministros pueden, desde luego, dictar normas de carácter general para regular aspectos técnicos u operativos dentro de la órbita de su competencia (Corte Constitucional Colombiana C-1005, 2008)

- Todos estos órganos junto con:
  - Dirección General Marítima- DIMAR
  - Entidades de Transporte de los entes territoriales
  - Entidades del sector transporte de orden
    - Central y
    - Descentralizado

Conforman lo que conocemos como “Sistema Nacional de Transporte” cuyo objetivo es desarrollar la política del transporte en Colombia, dirigido por el Ministerio de Transporte.

De todos ellos, la Dirección General Marítima ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la regulación, dirección, coordinación y control de las actividades marítimas (Decreto 2324, 1984, Art. 1) y aunque se encuentra dentro del sector transporte, ésta depende integralmente del Ministerio de defensa y no del ministerio de transporte, cuestión que plantearémos más adelante para estudio de las problemáticas que abordamos en el presente.

Es esta Dirección quien ejerce el rol más determinante en la regulación y control de la navegación marítima, ya que como delegada del ejecutor en el desarrollo de la política marítima, dirige la navegación marina y regula las actividades marítimas que giran alrededor de ella: (Decreto 2324, 1984, Art. 5)

Se acompañará esta en su labor a través de la delegación que realiza en las Organizaciones Reconocidas (Resolución 0931, 2018, Art 2) o directamente a través del cuerpo de inspectores marítimos (Resolución 614, 2018, Art. 2)<sup>3</sup> Inspectores de protección (Decreto 1070, 2015, Art. 2.4.6.1.2.5)<sup>4</sup> y en cuanto al control de ciertas actividades de tráfico marítimo con el Cuerpo de Guardacostas, adscrito al Comando de la Armada Nacional (Decreto 1879, 1979, Art. 2)<sup>5</sup>

### 2.3.2. De orden comercial

En el ordenamiento jurídico interno encontramos actores de orden comercial dentro del ejercicio de la navegación marina descrito con anterioridad (ver cuadro 1), los cuales no se limitan a los allí mencionados, sino que se amplían de forma típica y atípica, todo esto dentro del marco de remisión expresa del Código de Comercio Colombiano. Veamos algunos:

---

<sup>3</sup> Concordantes con las Resoluciones 703 de 2012. Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 354 de 2000; 371 de 2015. Por medio de la cual se establecen las tarifas de los servicios de inspección y certificación en navegación y prevención de la contaminación que presta la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, y se dictan otras disposiciones, 885 de 2019. Por medio de la cual se modifica el Artículo 4.2.7.1A.3 del REMAC 4: en lo concerniente a “Inspecciones de actividades marítimas; 937 de 2019,

<sup>4</sup> Compilación del Decreto 0730 de 2004 por el cual se reglamenta parcialmente el Capítulo XI -2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 –SOLAS– aprobado mediante la Ley 8ª de 1980.

<sup>5</sup> Concordante con lo establecido en el artículo 2.2.8.8.1 del Decreto 1070 de 2015: “El ejercicio de la actividad de policía por el Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional en las áreas bajo su responsabilidad y competencia, se desarrollará de conformidad con el Libro Tercero, Título Primero, Capítulo I de la ley 1801 de 2016 y del presente capítulo, lo anterior sin perjuicio de las normas especiales que regulan la navegación y las actividades marítimas”

- Las Casas de Clasificación

Como actores de certificación de los componentes estructurales del buque (casco, sistemas de navegación principales y auxiliares) surgen como respuesta del mercado asegurador con la finalidad de garantizar el valor del buque en razón a su gestión de conservación y mantenimiento durante el tiempo que esté a flote, en el marco de lo que establecen las convenciones internacionales. Esta certificación se hace a través de un sistema de gestión de inspecciones que se basan en presupuestos de buenas prácticas técnicas (de ingeniería naval para la construcción, mantenimiento y disposición de la nave) y la calificación de los elementos que rodean dicha inspección (de diseño y utilización del buque). Estos sistemas de calificación son conocidos como “Reglas de Clase” en Colombia mayormente aplicables las suscritas por la American Bureau Of Shipping (Rule of Class Vessel Marine, 2022) y Bureau Veritas For Maritime Insure (NR467, 2022), sin embargo se encuentran autorizadas 7 (Dimar, 2021).



**Ilustración 1:** Proceso de Clasificación e inspección de embarcaciones marinas (Lina Suárez, 2017).



**Ilustración 2:** Proceso de inspección de clase, alcance de inspecciones. (Lina Suárez, 2017)

En Colombia esta figura es atípica y entra al ordenamiento a través de la libertad de negociación de los sujetos de derecho en el marco de las relaciones a las que se obliguen, por lo que el régimen de responsabilidad que se derive de esta relación no tendrá efectos jurídicos de orden administrativo, ya que la Autoridad Marítima no licencia dicha actividad, ni tampoco lo será en el orden judicial so pena de las cláusulas de jurisdicción que se pacten.

Se convierten en actores reguladores de orden comercial debido a que la certificación de las condiciones estructurales del buque impactará sobre el valor comercial del buque y del valor asegurable.

Además que tal certificación será indispensable para la declaratoria de riesgos asegurables y el monto a responder en caso de siniestros, al igual que lo será cuando se traten de créditos hipotecarios que se basen en el valor del buque., los cuales siempre tendrán cláusula indemnizatorias en favor del hipotecante por razón al estado de clasificación de la embarcación.

- Las Aseguradoras

La actividad del seguro marino, se encuentre regulada en Colombia a través del Decreto 410 de 1971, desarrollado específicamente por el Decreto 1753 de 1991, este último compilado en el decreto 1070 de 2015<sup>6</sup>.

Como garantes de los riesgos a los que se somete el casco y de la operación del buque en el ejercicio de la navegación, se hacen a facultades especiales que van hasta las de establecer reglas y condiciones que garanticen la no siniestralidad del buque y una gestión del mismo, proporcional a la prima que se pacta en relación al riesgo asegurado.

- Los Bancos

A través de los créditos de hipoteca, de manera sindicada o individual establecen condiciones de crédito con base a la clasificación de la embarcación, esta misma dinámica ocurre con los créditos refaccionarios, de manera que de garantía a la inversión realizada, se proteja el activo objeto del crédito. En Colombia el crédito naval está regulado a través del Decreto 410 de 1971(Art. 1570 ss.) con una aportación de orden supranacional contenida en la Decisión 487 de la CAN (Decisión 487, 2000, Art. 2)<sup>7</sup>

Existen otros actores de regulación comercial, como lo son los locatarios en el contrato de leasing, o el arrendador, entre otros.

---

<sup>6</sup> Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

<sup>7</sup> Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques



## 2.5. Actores Ejecutores

Estos conforme a lo que establecen los actores reguladores, ejecutan la navegación de forma directa o indirecta, a través de lo que conocemos como actividades marítimas, ya que sea cual sea el objeto social de cada uno, siempre incidirá en el ejercicio de la navegación de un buque.

Echando mano a la normatividad nacional encontraremos una dinámica de actores ejecutores así:

### 2.5.1. En relación al Buque:

- Los regulados en el Decreto 410 de 1971 mencionados anteriormente (ver cuadro 1- ítems 4)

El Capitán y la Tripulación poseen un desarrollo normativo complementario regulado por la Ley aprobatoria del convenio STCW/78 (Ley 35, 1981, Art. 1) en lo relacionado con la formación, titulación y ejercicio profesional de la gente de mar (Decreto 1070, 2015, Art. 2.4.1.1.1.1)<sup>8</sup>, los grados de educación que deben acreditarse para la expedición de licencias de navegación (Resolución 135,2018, Art. 3.2.1.2.1 REMAC)<sup>9</sup> y los requisitos para el reconocimiento de los centros de capacitación y entrenamiento de estos (Resolución 135, 2018, Art. 3.2.2.1.1 REMAC 3)<sup>10</sup>

El Práctico, salvo lo dispuesto en orden de establecer las responsabilidades del armador (Decreto 410, 1971, Art. 1478-1481) y del Capitán en el uso de los servicios practicaaje (Decreto 410, 1971, Art. 1501) y la responsabilidad suscitada con ocasión a la ocurrencia de un siniestro (Decreto 410, 1971, Art. 1532, 1534) no regula sustancialmente este sujeto o actor de la navegación marina, muy a pesar de que la regulación nacional interna deviene de fuentes normativas en donde esta figura si es desarrollada, sino hasta 2001 (Barros, 2018).

Se le describe entonces como:

Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitanía de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques (Art. 2, núm. 25. Ley 658,2001)

Su actividad es regulada desde la prestación de los servicios públicos a cargo del estado (Ley 658, 2001, Art. 1. Núm. 4) y es desarrollado de forma normativa en cuanto al área de ejecución de su actividad, las condiciones de aptitud psicofísicas, licenciamiento, procesos de selección y evaluación, entrenamiento y ejercicio de la actividad marítima de practicaaje (Decreto 1070, 2015, Art. 2.4.1.2.1.2 ss.)<sup>11</sup>, incluso en terminales portuarios nuevos (Resolución 135, 2018, Art. 3.3.1.2.1 REMAC 3)<sup>12</sup> ;

<sup>8</sup> Fuente normativa compilada del Decreto 1597 de 1988.

<sup>9</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 026 de 2005.

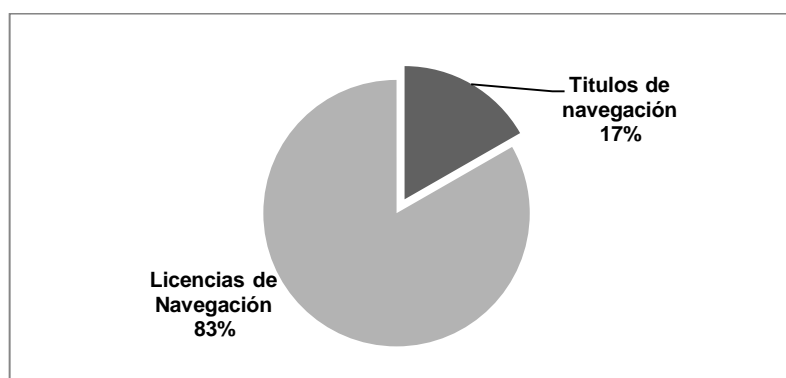
<sup>10</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 102 de 2012.

<sup>11</sup> Fuente normativa compilada del Decreto 1466 de 2004.

<sup>12</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 416 de 2014

frente a lo relacionado con la actividad, específicamente en cuanto a los formatos de servicios – PILREP- (Resolución, 135, 2018, Art. 3.3.1.1.1 REMAC 3)<sup>13</sup> de acceso público (Resolución, 135, 2018, Art. 3.3.1.1.2 REMAC 3)<sup>14</sup>. Especialmente se desarrolla el régimen tarifario de dichos servicios (Resolución 135,2018, Art. 3.3.1.3.1 REMAC 3)<sup>15</sup> y su régimen de descansos y relevos (Resolución 135,2018, Art. 3.3.1.4.1 REMAC 3)<sup>16</sup> así como lo relativo a la seguridad del transporte con el que se concurre a la prestación del servicio (Resolución 135, 2011, Art. 3.3.4.5.2 REMAC 3) y el apoyo que puede recibir en el ejercicio de la actividad (Resolución 135, 2018, Art. 3.3.1.71 REMAC 3).

Los actores ejecutores dentro de la navegación marina son conocidos y definidos normativamente como “gente de mar” que corresponde todos estos sujetos en ejecución de la navegación que poseen un título y/o licencia para ejecutar las competencias que le conciernen en dicho ejercicio. En Colombia a 2021 se han expedido 2.626 Títulos de navegación y 13. 082 Licencias.



**Figura 1** Inventario de autorizaciones expedidas a la gente de mar en Colombia (Dimar, 2021)

- Los no regulados en el Decreto 410 de 1971

Por otro lado encontramos una serie de sujetos que entran a ser actores ejecutores en razón a que la actividad que realizan incide directa o indirectamente en la navegación marina, estas actividades se encuentran discriminadas de manera típica (Resolución 135, 2018, Art. 3.4.1.1.1 REMAC 3)<sup>17</sup> de manera que se establece una catalogación de estos sujetos en grupos y sub grupos que permiten ubicarlos en el nivel de gestión e impacto en la navegación. En Colombia a 2021 469 empresas se encuentran catalogadas en dichos grupos y subgrupos (Dimar, 2021)

<sup>13</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 203 de 2002

<sup>14</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 147 de 2002

<sup>15</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 630 de 2012- Mod. Resolución 274 de 2013.

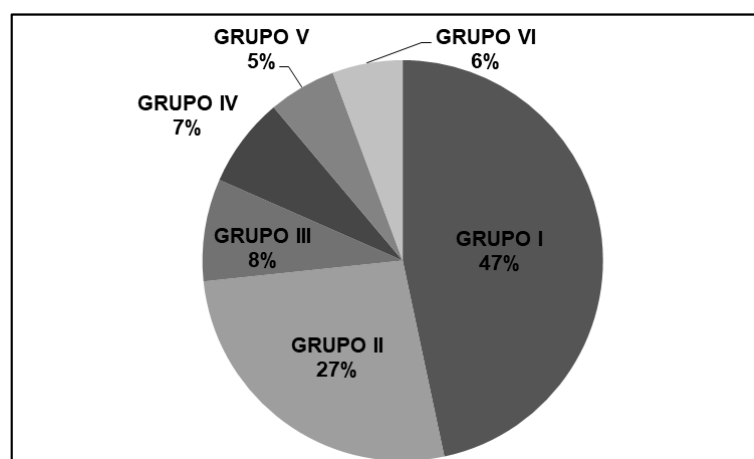
<sup>16</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 218 de 2016

<sup>17</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 361 de 2015, modificada por la Resolución 759 de 2020.

Tabla 7

INVENTARIO DE EMPRESAS DEL SECTOR MARÍTIMO EN COLOMBIA				
GRUPO		SUBGRUPO		LICENCIAS
I	Suministros y Servicios al Sector Marítimo	Traslado de material y/o personal de apoyo a las actividades marítimas en cualquier modalidad de nave o artefacto naval reconocido	I	142
		Suministro de combustibles en el mar	II	38
		Recepción, almacenamiento, tratamiento y/o disposición de residuos y demás desechos derivados de actividades marítimas	III	69
		Operaciones auxiliares abordó	IV	24
		Prevención, preparación y respuesta a la contaminación en el mar	V	6
		Actividades de buceo industrial	VI	26
		Remolque, salvamento marítimo, asistencia en maniobra de practica y/o atención de emergencias	VII	15
		Organizadores y/o proveedores de servicios de trasiego de hidrocarburos u otras cargas	VIII	11
		Practica	IX	26
		Transporte de pilotos prácticos	X	19
		Diseño, cálculos y gestión de proyectos de la industria naval	XI	5
		Consultorías y asesorías marítimas	XII	20
		Inspección y certificación de naves, artefactos navales, plataformas y estructuras flotantes, fijas o submarinas	XIII	18
		Inspección, certificación y homologación de sistemas o equipos	XIV	12
		Fabricación, reparación y mantenimiento de sistemas y/o equipos	XV	32
		Alquiler, venta de equipos y repuestos	XVI	6
		Centros de capacitación buceo Industria	XVII	
II	Apoyo al Transporte Marítimo	Agencias marítimas	I	265
		Corredores de fletamento	II	3
III	Recreación y Deporte Náuticos	Buceo Deportivo y recreativo	I	7
		Actividades recreativas y/o deportes náuticos	II	64
		Marinas y Clubes náuticos	III	12
IV	Investigación, Exploración de recursos e infraestructura en el mar	Estudios, diseños y desarrollo de investigación técnico- científica en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos, en cualquier disciplina	I	28
		Trabajos de ingeniería de diseño y de explotación de recursos, montaje y construcción, mantenimiento y desmantelamiento de infraestructura fija y móvil marítima en cualquier espacio marítimo	II	26
		Trabajos de ingeniería de diseño en	III	19

		dragados, erosión costera, sedimentación, relleno de litorales y áreas marítimas, protección y preservación de litorales		
V	Industria Naval	Astilleros navales	I	41
		Talleres de reparaciones navales	II	14
VI	Delegación de Autoridad	Organizaciones Reconocidas (OR)	I	6
		Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR)	II	51
<b>TOTAL LICENCIAS</b>				1005



**Figura 2:** Porcentaje de participación de los principales grupos de actividades marítimas licenciadas en el sector empresarial marítimo Colombiano (Dimar, 2021)

### 2.5.2 En relación a la explotación del buque

Estos actores obedecen al vínculo jurídico que se determine en la explotación y utilización del buque, (ver cuadro 1 items 6), en el ordenamiento jurídico interno, se trae a colación algunos tipos de contratos en los que se adquirirá la condición de porteador bajo fletamento en la modalidad que se pacte o bajo conocimiento de embarque (Decreto 410, 1971, Art. 1578-1667), como arrendador (Decreto 410, 1971, Art. 1678-1686), Comprador (Decreto 410, 1971, Art. 1688-1702), Asegurador (Decreto 410, 1971, Art. 1703-1765), Salvador (Decreto 410, 1971, Art. 1545-1554) por ejemplo. De ahí derivarán tipos de responsabilidades y disposiciones de cumplimiento frente a los actores reguladores.

## 2.6 Medios de navegación marina

En los términos que establece el Estatuto Nacional de Transporte, los medios de navegación, corresponden a los equipos que se emplean para la ejecución de la actividad de transporte, con lo cual se concluye que corresponden a los equipos empleados para la navegación marina. Estos equipos empleados para la navegación marina se definiría, clasificarán y catalogarán conforme lo establece el régimen de

matriculación, catalogación e inspección. Para efectos de lo que nos interesa el medio de navegación marítima será el buque.

### 2.6.1. El buque marino

Denominado en la regulación interna como “nave” se define como:

*Una universalidad mueble de hecho, sujeta al régimen de excepción previsto en este Código (Art. 1432, CCMC)*

Régimen de excepción que se configura con la formalidad del nacimiento jurídico de la embarcación, la cual se da a través de los procesos de inscripción, matrícula y registro desarrollados por la Ley 2133 de 2021<sup>18</sup> – Estatuto de abanderamiento de embarcaciones, y el Decreto 1423 de 1989, normatividad que mantiene un sistema de registro cerrado flexible, dado que el perfeccionamiento de los actos jurídicos hoy día no requieren de la constitución de escrituración pública notariada, salvo los que versen sobre derechos reales.

Define técnicamente la nave como:

*Toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión*

Definición que se complementa en cuanto a la extensión del mismo a otros supuestos de construcción, se refiere a los artefactos navales carentes de propulsión -siempre que con ellos se ejecuten actividades marítimas- y en razón del porte medido por su tonelaje o eslora., de manera que pueden ser mayores y menores. (Decreto 410, 1971, Art. 1432-1433)

Las naves no solo se catalogan según su porte en peso, eslora o propulsión, sino también a sus condiciones técnicas y de uso,

*(...) La correspondiente clasificación de las naves, desde el punto de vista técnico y de uso (Art. 1342, CCMC)*

Siendo así el soporte normativo con el que se da aplicabilidad a la potestad reglamentaria del que goza el ejecutivo, para que a través de la Autoridad Marítima se catalogue el buque marino a través del régimen de catalogación nacional. (Resolución 135, 2018, Art. 4.3.1.1.2.1 REMAC 4)<sup>19</sup>

Criterios de catalogación:

Se darán según:

- El tipo de Nave
- El tipo de navegación

---

<sup>18</sup> Por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo.

<sup>19</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 220 de 2012

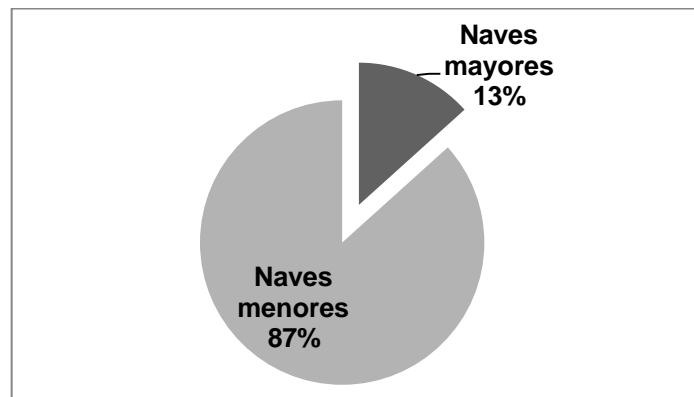
- El tipo de tráfico  
El tipo de Nave:
- Según el tipo de nave:

Tabla 8

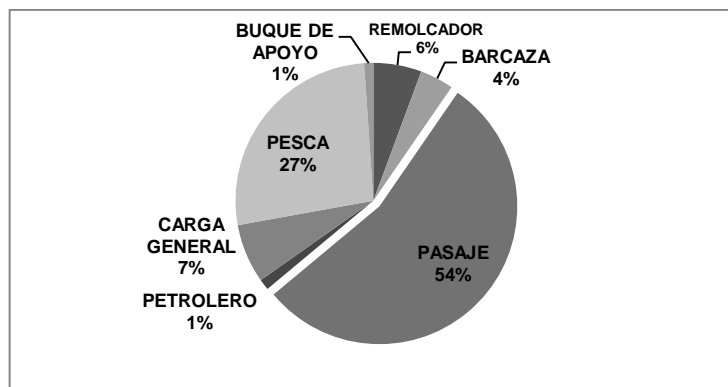
CRITERIO DE CATALOGACIÓN SEGÚN EL TIPO DE NAVE			
#	GRUPO	SUBGRUPO	CÓDIGO
I	Pasaje	Crucero	10
		Lancha	23
II	Transporte Mixto	Buque	5
		Ferry	16
		Lancha	23
III	Carga	Carga General	7
		Carga Rodada	8
		Granerelo	18
		Lancha	23
		Porta Contenedores	38
		Refrigerada	40
		Sobredimensionadas	14
IV	Tanqueros	Gasero	17
		Petróleo	32
		Quimiquero	39
V	Artefactos navales	Barcaza	3
		Petrolero	32
		Gasero	17
		Quimiquero	39
		Dique Flotante	12
		Draga	13
		Grúa Flotante	19
		Unidad para cargue de tanqueros (TLU)	43
		Plataforma de producción, almacenamiento y/o descarga	35
		Plataforma Autoelevadora	33
		Plataforma Estabilizada por Columnas	36
		Plataforma Sumergible	37
Recreación	42		
VI	Pesca	Factoría	15
		Pesca de bajura	48
		Pesca artesanal	30
		Pesca Industrial	31
VII	Remolcadores (*)	De bahía	11
		De costa	9
		Oceánico	29
		Empujador	51
		Integrado a barcaza	52
VIII	Recreo/Deportivas	Bicicleta marina	4
		Moto marina	25
		Multicasco	27
		Kayak	22

		Lancha	23
		Naves a remo	28
		Velero	44
		Yate	45
		Zodiac	46
		Gusano	20
		Tabla de windsurf	53
IX	Servicios Especiales	Servicios Portuarios	41
		Asistencia médica	2
		Draga	13
		Investigación científica	21
		Lancha de pilotos	24
		Buque de Apoyo	54
		Buque de suministro costa afuera	6
		Plataforma de almacenamiento	34
		Plataforma de producción, almacenamiento y/o descarga	35
		Arrastre de carga flotante	1
		Capacidad e instrucción académica	47
		Servicios gubernamentales	49
Servicios no gubernamentales	50		

En Colombia la flota mercante mayor corresponde a 533 unidades y la flota menor corresponde a 3.466 unidades, lo cual suma un total de 163.964 TON-AB.



**Figura 3:** Comparativo de flota mercante mayor y flota mercante menor totalizada, registro nacional de embarcaciones, (Dimar, 2021)



**Figura 4:** Porcentaje de participación de tipología de buque en la flota mercante Colombiana (Dimar, 2021)

- Según el tipo de navegación (Resolución 135, 2018, Art. 4.3.1.1.2.3 REMAC 4)<sup>20</sup>
  - Aguas Protegidas
  - Aguas No Protegidas
- Según el tipo de Tráfico
  - De Tráfico Nacional
  - De Tráfico Internacional

## 2.6.2. Gestión estatal del buque en la navegación marina

- a) Gestión de catalogación con fines de matriculación e inspección técnica con fines de certificación.

La Dirección General Marítima ejerce la gestión estatal del buque, en uso de las competencias que se le asignan en su rol como estado de abanderamiento, desde el perfeccionamiento del acto jurídico de transmisión del dominio, con la publicidad de los actos (Decreto 410, 1971, Art. 1441), hasta su posterior catalogación, a través del ciclo de inspecciones previas al levantamiento de la certificación estatutaria., incluso su disposición final (Resolución 135, 2018, Art. 4.3.6.1.1.1 REMAC 4)<sup>21</sup>

La Catalogación de la embarcación encierra el grueso de las actividades de gestión estatal debido a que a través de esta se realiza la calificación periódica y evaluación del cumplimiento del bloque de normatividad técnica para la acreditación de la “condición de navegabilidad”

<sup>20</sup> Fuente normativa compilada en de la Resolución 415 de 2014 Anexo.

<sup>21</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 0414 de 2021, Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1, y se adiciona el Título 6 de la Parte 3 del REMAC 4 “Actividades Marítimas”, en lo concerniente al establecimiento de criterios técnicos y procedimentales para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques y artefactos navales



Sobre la condición de navegabilidad es menester la acreditación de los convenios internacionales sobre seguridad de la vida humana en el mar y normas de rango nacional que las desarrollen, complementen y/O condicionen. El cumplimiento de la condición de navegabilidad se verá reflejado en la expedición de los Certificados Estatutarios y Documentos Pertinentes descritos tanto en la circular IMO (FAL. 127,2013) y demás normas nacionales, Alguno de éstos certificados son:

- Certificado Internacional de Arqueo; en concordancia con la norma nacional (Resolución 135, 2018, Art. 4.3.2.3.1 REMAC 4)<sup>22</sup>
- Certificado internacional de francobordo; en concordancia con la norma nacional para embarcaciones mayores a 24 metros de eslora (Resolución 135, 2018, Art. 4.3.2.1.1.1 ss. REMAC 4)<sup>23</sup> y menores de 24 metros de eslora (Resolución 135, 2018, Art. 4.3.2.2.1 REMAC 4)<sup>24</sup>
- Certificado de seguridad para buque de pasaje;
- Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;
- Certificado de seguridad del equipo;
- Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga
- Certificado de seguridad para buque de carga
- Certificado de Gestión de la Seguridad, en concordancia con la normatividad nacional (Resolución 135, 2018, Art. 4.2.1.1.1.1 REMAC 4)<sup>25</sup>
- Certificado internacional de protección del buque
- Certificado de dotación mínima de seguridad, en concordancia con la normatividad nacional (Resolución 135, 2018 Art. 4.2.1.8.1 REMAC 4)<sup>26</sup>
- Información sobre estabilidad;
- Información para la lucha contra averías;
- Manual de sujeción de la carga
- Documento relativo a la dotación mínima de seguridad;
- Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas;
- Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias;
- Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica;
- Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante;
- Certificado de motores
- Libro registro de hidrocarburos;
- Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos;
- Plan de gestión de basuras;
- Libro registro de basuras

Certificados que variaran según el tipo de nave, tipo de navegación, tipo de tráfico, los cuales se expedirán en por un ciclo de 5 años con inspecciones periódicas anualizadas (refrendación) y quinquenales (renovación).

---

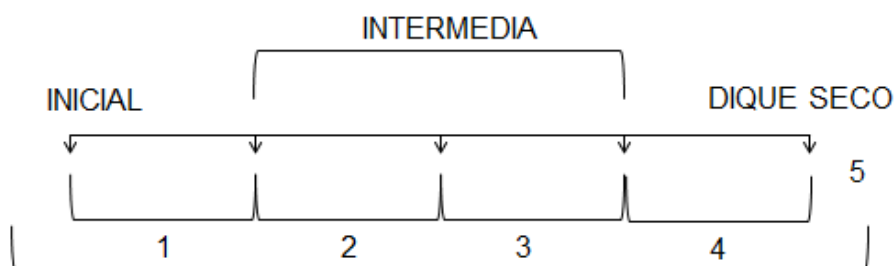
<sup>22</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 715 de 2017

<sup>23</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 518 de 2000.

<sup>24</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 714 de 2017, en complemento de la Resolución 221 de 2018.

<sup>25</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 499 de 2018.

<sup>26</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 529 de 2018



**Ilustración 3:** Ciclo de inspecciones por catalogación de buques nacionales en el quinquenio

#### b) Gestión de Registro

La reciente normatividad establece un régimen de registro de embarcaciones que es precedido por la obligación de registrar todos los actos jurídicos que recaen sobre la embarcación a través de un libro y protocolo donde se insertarán las copias auténticas de dichos actos (Decreto 410, 1971, Art. 1441). Obligación que frente a los actos que se registran varía la formalidad de escrituración siempre que no se trate de hipotecas. (Ley 2133, 2021, Art. 11)

#### c) Gestión de control de ordenación y control del tráfico por las vías de navegación marina y fluvio-marinas

A través del sistema de ayudas a la navegación, la Autoridad Marítima controla el arribo de las naves desde su nominación a puerto a través del –SITMAR (Resolución 135, 2018, Art. 4.4.1.3 REMAC 4)<sup>27</sup> su tránsito a través del acondicionamiento de las vías de acceso y derrota, por medio de las ayudas a la navegación y el control de alto bordo en puerto. Ante cualquier irregularidad a través de los procedimientos (Resolución 135, 2018 Art. 7.1.1.1.1.1 REMAC 7)<sup>28</sup>

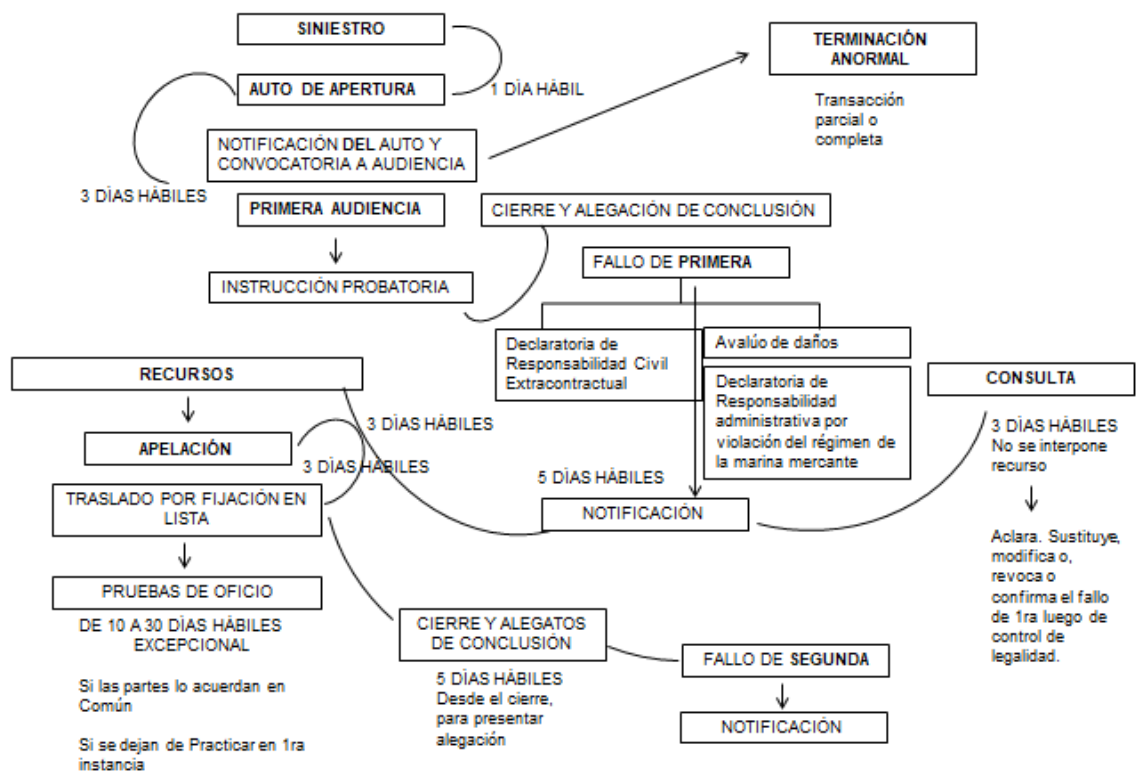
#### Gestión de investigaciones por accidentes marítimos

La Autoridad Marítima resuelve a través del proceso especial por siniestro marítimo la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual como consecuencia de accidentes de la navegación, descritos de forma típica en la normatividad nacional. (Decreto 2324, 1984, Art. 26). Esto debido a facultades excepcionales que le son asignadas en desarrollo del artículo 116 de la Constitución Política<sup>29</sup> (Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, P. 1605). Así entonces las decisiones que se tomen desde la Autoridad Marítima con ocasión a un siniestro marítimo no serán susceptibles de control ante el Consejo de Estado, pese a que es una entidad de naturaleza pública sujeta a la rama del poder público ejecutivo. Si no que será de revisión de la jurisdicción ordinaria (Corte Constitucional, C-212, 1994. P. 319).

<sup>27</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 599 de 2018

<sup>28</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 386 de 2012

<sup>29</sup> Excepcionalmente la Ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas (...)



**Ilustración 4:** Estructura Genérica del Proceso Especial Marítimo por Siniestro Marítimo.

### 3. La Navegación Fluvial

En Colombia el régimen normativo de regulación fluvial se percibe desde la actividad transportadora como un servicio público a cargo del estado, el cual solo podrá ser explotado en la medida en que se medie una autorización, habilitación, licencia o permiso. De ahí a que la totalidad de sus normas se relacionen bajo una perspectiva Estado- administrado, sin mediar al menos de manera típica elementos de la voluntad privativa de negociación, como por ejemplo en los contratos de utilización del buque fluvial como veremos más adelante.

La navegación fluvial parte de una norma de rango legal que regula aspectos básicos de interacción en el tránsito de las relaciones jurídicas, veamos:

Tabla 9

OBJETOS REGULADOS POR LA LEY 1242 DE 2008		
Objeto regulado	Asunto Subsidiario	Articulado
Actividad Fluvial		5; 9-10
Autoridad Fluvial		11;2
Vías Fluviales		13-15
Régimen de Navegación	Matrícula de embarcaciones	22-24
	Patente de Navegación	49-56

	Identificación	57-59
	Turismo/Recreación/Deporte	16-20
	Embarcaciones de pesca	21
	Normas de comportamiento	25-27; 77-84
Transporte (*) y operaciones portuarias fluviales	Transporte Fluvial (*)	28-29; 44-46
	Obligatoriedad del reporte de carga	30
	Permanencia en Puerto	31
	Zarpe	32-34
	Tiquete	47
Actividad Portuaria		60
Formación y Prácticas Académicas Fluviales		67-70
Licencia de Tripulantes		72-76

Sin embargo la Ley 1242 de 2008 es un cuerpo normativo que precede a varias normas de regulación especial que de manera segmentada y muy distribuidas en el tiempo han normalizado el ejercicio de la navegación fluvial y que a decir verdad, más allá de lo que promulga ser, se encuentra muy lejos de ser un código de navegación en el ámbito fluvial.

### 3.1. Espacios de la navegación fluvial

El territorio continental Colombiano el cual se extiende alrededor de 1.141.748 km<sup>2</sup>, recorrido por un sin número de afluentes fluviales, enclaves lacustres y reboses lagunares se encuentra dividido en 5 grandes zonas hidrográficas denominadas vertientes hidrográficas (Chávez, 2011)

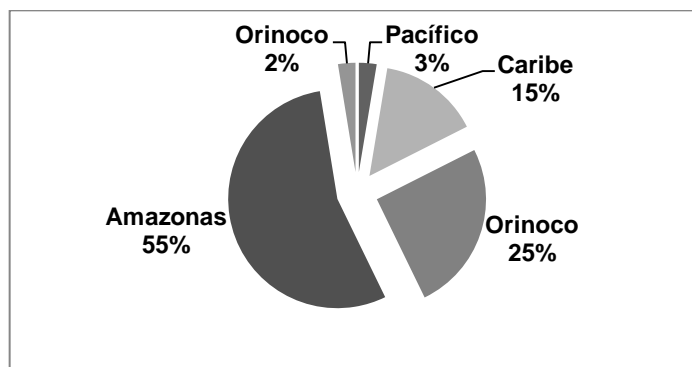
Tabla 10

CUENCAS HIDROGRÁFICAS DE COLOMBIA <sup>30</sup>		
Cuenca	Km de afluentes	Km navegables
<b>Pacífico</b>	150	80
	380	200
	400	90
	88	88
<b>Caribe</b>	1558	1290
	1350	620
	750	500
	40	
	150	
	345	200
<b>Orinoco</b>	2900	1930
	1000	510
	1200	900
	700	450
	1350	620
<b>Amazonas</b>	6275	5000
	2000	200
	2200	1700
	1000	1000

<sup>30</sup> Zonas geográficas donde nacen y confluyen los ríos del territorio

	2000	1650
<b>Catatumbo</b>	450	
<b>Totales</b>	25836	17028

Estas cuencas representan el espacio fluvial colombiano, espacio que a diferencia del marítimo no constituye un área independiente espacial del territorio, debido a que estos surcan el territorio continental. Sin embargo al igual que en los espacios marinos sobre el espacio fluvial, se trazan fronteras por lo que según cada frontera que se trace se ha fijado un acuerdo bilateral.



**Figura 5:** Participación de cuencas en la distribución de kilómetros en el espacio fluvial general de Colombia

### 3.2. Infraestructura de la navegación fluvial

La infraestructura de navegación fluvial está compuesta por:

- Las zonas de navegación
- Las vías de navegación
- Las zonas portuarias e
- Instalaciones portuarias fluviales
- Talleres de reparación y
- Astilleros fluviales

Las zonas de navegación

Compuestas por los principales afluentes fluviales del país con capacidad de carga para la navegación, que tal como observamos anteriormente corresponde alrededor de 17.028 km para el ejercicio de la navegación.

Sobre estos kilómetros aptos para navegar se dibujan las denominadas vías fluviales (Decreto 1079, 2015, Art. 2.2.3.2.1.1)<sup>31</sup>. Estas vías se componen de dos redes fluviales compuestas según la capacidad de flujo que tenga cada afluente y su conexión con los principales nodos portuarios. (Chávez y Otros, 2018)

<sup>31</sup> Fuente normativa compilada de la Resolución 3112 de 1997.

Tabla 11<sup>32</sup>

<b>DESCRIPCIÓN DE RED PRIMARIA Y SEGUNDARIA FLUVIAL</b>			
Cuencas Fluviales	Red Primaria	Red Secundaria	Total
<b>Magdalena</b>	1185	930	2115
<b>Atrato</b>	1008	387	1395
<b>Orinoco</b>	2687	4755	7442
<b>Amazonas</b>	2883	2726	5609
<b>Total</b>	<b>7763</b>	<b>8798</b>	<b>16561</b>

Tabla 12<sup>33</sup>

<b>RED PRIMARIA FLUVIAL</b>		
Cuenca Fluvial	Río	Sector específico
<b>Magdalena</b>	Magdalena	Bocas km 0 a Puerto Salgar
	Canal del Dique	Pasacaballos Km 0 a Calamar Km 14
	Cauca	Bocas Km 0 a Caucasia Km 184
	<b>Total</b>	<b>1.185 kms</b>
<b>Atrato</b>	Atrato	Bocas Km 0 a Quibdó Km 508
	San Juan	Bocas Km 0 a Playa de Oro Km 350
	Baudó	Bocas Km 0 a Pie de Pato
	<b>Total</b>	<b>1.008 Kms</b>
<b>Orinoco</b>	Meta	Puerto Carreño a Puerto López Km 770
	Guaviare	Bocas Km 0 a Puerto Arturo Km 947
	Orinoco	Pto. Carreño a Bocas del Guaviare Km 270
	Vaupés	Mitú Km 0 a Bocas del Unilla Km 600
	Unilla	Bocas del Unilla a Calamar Km 1.200
	<b>Total</b>	<b>2.687 Kms</b>
<b>Amazonas</b>	Putumayo	Tarapcá Km 323 a Puerto Asís Km 1.890
	Caquetá	Bocas del Apaporis Km 0 a Pto Guzmán Km 1.200
	Amazonas	Leticia Km 347 a Atacuari Km 463
	<b>Total</b>	<b>2.687 Kms</b>

Tabla 13

<b>RED SECUNDARIA FLUVIAL</b>		
Cuenca Fluvial	Río	Sector específico
<b>Magdalena</b>	Sinú	Km 0 a Tierra Alta Km 270
	<b>Total</b>	<b>270 Kms</b>
<b>Atrato</b>	Calima	Bocas Km 0 a Km Quibdó K 508
	Salaqui	Bocas Km 0 a Km 30
	Napipí	Napipí Km 40
	León	Km 0 a Km 100
	Guapi	Km 0 a Km 60
	Mican	Km 0 a Km 80
	<b>Total</b>	<b>387 Kms</b>
<b>Orinoco</b>	Cusiana	Bocas Km 0 a Las Gaviotas Km 72
	Cravo Norte	Bocas Km 0 a Labranza Grande Km

<sup>32</sup> DNP, CONPES 2169, 1994, pág. 9)<sup>33</sup> IBIDEM

		158
	Pauto	Km 0 a Tablón Támara Km 158
	Casanare	Bocas Km 0 a San Salvador Km 307
	Ariporo	Bocas Km 0 a Paz de Ariporo Km 250
	Guanía	Bocas Rio Negro Km 0 a Raudal sancare Km 243
		Piedra del cocuy Km 0 a Bocas de Casiquiare Km 105
	Negro	Puerto Colombia Km 0 a Bocas Cobaría Km 296
		Bocas Km 0 a Km 120
	Arauca	Bocas Km 0 a La Palmita Km 550
		Km 0 a Km 200
	Vita	Pto. Nariño Km 0 a Bellanía
	Tomó	Bocas Km 0 Sabana Larga Km 78
	Tuparro	Bocas Km 0 a Chiriguaro Km 200
	Vichada	Bocas Km 0 a Beyotes Km 208
	Upia	Bocas Km 0 a Currabal Km 244
	Manacacías	Bocas Km 0 a Pto. Cumare Km 448
	Cravo Norte	Bocas Km 0 a Pto. Muco Km 165
	Ariari	Bocas del Ariari Km 0 a Salto Angostura Km 241
	Inírida	Bocas Km 0 – Bocas Guaspcavi Km 123
	<b>Total</b>	<b>4.755 Kms</b>
	<b>Total Red</b>	<b>5.412 Kms</b>

Sobre estas redes fluviales de navegación funcionan los puertos fluviales segmentados en dos tipos, aquellos que son de interés general de los cuales existen 32, 11 de estos bajo el encargo de CORMAGDALENA<sup>34</sup> y los de carácter regional.

Tabla 14

<b>PUERTOS FLUVIALES COLOMBIANOS</b>	
<b>Cuenca Hidrográfica</b>	<b>Puerto</b>
<b>Orinoquía</b>	Puerto Carreño
	Puerto Nariño
	La Banqueta
	Puerto López
	San José del Guaviare
	Mitú
	Yuruparí
	Pucarón
	Calamar
	Puerto Inírida
<b>Amazonía</b>	Puerto Asís

<sup>34</sup> La Corporación tendrá como objeto la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria, la adecuación y conservación de tierras, la generación y distribución de energía así como el aprovechamiento sostenible y la preservación del medio ambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos naturales renovables

	Puerto Leguizamo
	Tarapacá
	La Tagua
	La pedrera
	Leticia
<b>Atrato</b>	Quibdó
	Turbo
	Pizarro
	Palestina
	Itsmina
<b>Magdalena</b>	Barranquilla
	Calamar
	Magangué
	La Gloria
	Gamarra
	Capulco
	Puerto Wilches
	Barrancabermeja
	Puerto Berrio
	Puerto Salgar
	La Dorada

Los Puertos más relevantes en la navegación fluvial se encuentran a través de la cuenca del Magdalena, sobre esta existen alrededor de 40 concesiones portuarias, el río con más concesiones de la cuenca es el Magdalena. (Cormagdalena, 2021)

En estas cuencas funcionan 81 Astilleros fluviales y 7 talleres de reparación con habilitación para la prestación del servicio. (Cormagdalena, 2021).

### **3.3. Actores de la navegación fluvial**

Son todas las personas naturales y jurídicas, de derecho público o privado que de forma directa o indirecta regulan, controlan, vigilan (Actores reguladores) y ejecutan la navegación fluvial los cuales lo hacen a través de la explotación de actividades fluviales (actores ejecutores).

Los primeros lo son de orden estatal en cumplimiento de los principios del Transporte, específicamente en lo concerniente a la intervención del Estado (Ley 105, 1993, Art. 2), los segundos en razón al vínculo administrativo de licenciamiento otorgado por el Estado y de forma residual por remisión normativa en razón del vínculo que se surta por los contratos de utilización del buque, específicamente en el marco de un contrato de transporte (Ley 1242, 2008, Art. 28). Estos últimos sujetos a la regulación, control y vigilancia de los reguladores.

### **3.4. Actores Reguladores de la navegación fluvial**

#### **3.4.1. De orden estatal**



Tal como se comentó en apartes anteriores, al igual que en la navegación marítima, la regulación de la navegación fluvial se da en el marco de las facultades del que goza el legislador y tal regulación es desarrollada cuando ha de ser necesario a través de la potestad reglamentaria por parte del ejecutivo, de manera que el Presidente a través del Ministro de Transporte desarrolla el marco legal de navegación fluvial.

Preside como actor regulador principal el Ministro de Transporte como director del sector transporte en Colombia el cual a través de las inspecciones fluviales bajo el control de la Dirección de Transporte y Tránsito le representarán en la jurisdicción que le corresponda (Resolución 601, 2018, Art. 1 ss.), de otro lado la Superintendencia de Puertos y Transportes, impone las sanciones correspondientes a las infracciones como consecuencia de la indebida prestación del servicio público de transporte (Decreto 2409, 2018, Art. 5). Así mismo realiza un control de seguridad a las embarcaciones para que cumplan con los elementos de seguridad a través de la inspección del buque en el marco de los Manuales de la navegación. (Superintendencia de Puertos y transportes, 2022). Y en cuanto al control de ciertas actividades de tráfico fluvial con el Cuerpo de Guardacostas, adscrito al Comando de la Armada Nacional (Decreto 1879, 1979, Art. 2)

#### 3.4.2. De orden comercial

En la navegación fluvial, a diferencia de la navegación marítima no existen delegaciones para organizaciones de reconocimiento ni casas de clasificación (Ministerio de Transporte, 2022).

En ese orden de ideas las inspecciones fluviales a través del Decreto 2946 de 1956, realizarán la catalogación de embarcaciones fluviales, sin embargo esto resulta contradictorio a lo regulado en la resolución 01918 de 2015, con la cual se renueva la patente de navegación fluvial con el aporte del certificado de clase de una casa clasificadora, tema que abordaremos en el siguiente capítulo.

En el ejercicio de la actividad fluvial, se adquirirá la condición de asegurador, acreedor hipotecario, o crédito naval en razón a la remisión que realiza el estatuto fluvial a las normas del Código de Comercio Colombiano. En Colombia tienen habilitación para prestar servicios de aseguramiento 15 sociedades. (Ministerio de Transporte, 2022).

### **3.5. Actores ejecutores**

Estos conforme a lo que establecen los actores reguladores, ejecutan la navegación de forma directa o indirecta, a través de lo que conocemos como actividades fluviales, ya que sea cual sea el objeto social de cada uno, siempre incidirá en el ejercicio de la navegación de un buque.

Echando mano a la normatividad nacional encontraremos una dinámica de actores ejecutores así:

### 3.5.1. En relación al buque

El Capitán y la Tripulación siendo estos el conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave y provistas de sus respectivas licencias de navegación. La derogada resolución 2107 de 1999 también la definía como el conjunto de personas embarcadas, debidamente identificadas y provistas de sus respectivos permisos o licencias, destinadas a atender los servicios de la nave; igualmente hacía la definición de cada uno de los roles de la tripulación así:

- **Capitán:** Jefe Superior encargado del gobierno y dirección de la embarcación
- **Contraestre:** Ascenso que obtiene el marino después de haber laborado a bordo por un tiempo mínimo de 5 años. Es el jefe de la marinería y de la maniobra a bordo de las operaciones de carga y descarga.
- **Timonel:** Es el primer ascenso que obtiene el tripulante por un tiempo mínimo de 2 años iniciando así su carrera como piloto
- **Operador de Draga:** Es el segundo oficial al mando de una draga y el responsable de los sistemas de dragado.

➤ Oficialidad a bordo:

- Capitán
- Operador de Draga
- Piloto Primero
- Maquinista Primero
- Contraestre

En caso de muerte o ausencia del capitán, estos se relevarán en sus funciones en el orden establecido.

Aunque esta resolución poseía una mayor cobertura conceptual y era rica en regulación en el ámbito de competencias fluviales para las tripulaciones se derogó expresamente con la Resolución 4824 de 2013, que, entre otras cosas, se expidió como el reglamento de tripulaciones y dotaciones de embarcaciones fluviales, estableciendo solo un marco de dotación mínima de seguridad de las embarcaciones así:

Tabla 15

DOTACIÓN DE SEGURIDAD PARA EMBARCACIONES FLUVIALES MAYORES	
Convoys	Tripulantes
De 25 a 100 TON/CM (*)	1 Piloto
	1 Tripulante
De 101 a 400 TON/CM	1 Piloto
	1 Maquinista
	1 Tripulante
De 401 a 1000 TON/CM	1 Capitán
	1 Piloto
	1 Maquinista
De 1001 a 2000 TON/CM	1 Tripulante
	1 Capitán

	1 Piloto
	1 Maquinista
	1 Contraмаestre
	1 Tripulante
<b>De 2001 en adelante (Conwoys menor o igual a 9)</b>	1 Capitán
	1 Piloto
	1 Maquinista
	1 Contraмаestre
	2 Tripulante
<b>De 2001 en adelante (Conwoys mayor a 9)</b>	1 Capitán
	1 Piloto
	1 Maquinista
	1 Contraмаestre
	5 Tripulante
<b>Remolcadores sin Conwoys</b>	1 Piloto
	1 Tripulante
<b>Remolcadores con Conwoys sin carga</b>	1 Capitán
	1 Piloto
	1 Maquinista
	1 Contraмаestre
	1 Tripulante

Tabla 16

<b>DOTACIÓN DE SEGURIDAD PARA EMBARCACIONES FLUVIALES MENORES</b>	
<b>Nave</b>	<b>Tripulantes</b>
<b>Menor</b>	1 Tripulante
	1 Motorista

La resolución antes mencionada, establece el régimen de licenciamiento y aprobación de competencias laborales, en concordancia con lo que establece el Decreto 4904 de 2009<sup>35</sup>

Bajo la perspectiva de regulación nacional, la navegación fluvial se desarrolla en torno a la ejecución de un servicio público y no como una actividad comercial del uso privativo de la ciudadanía, uno de los actores más relevantes con casi nula regulación en la normatividad fluvial es el naviero o armador, tanto que para poder tener una noción de este, en el campo de la regulación fluvial debemos remitirnos al concepto de empresa de transporte público, ya que en ella se decantan las obligaciones de este entorno al buque. (Ley 336, 1996, Art. 10). Y es que la normatividad vigente parte del supuesto de participación de actores solo en el contexto directo del ejercicio de navegar, tal como observamos en el estatuto de habilitación de prestación de servicio público de transporte. (Resolución 3112, 1997, Art. 1)

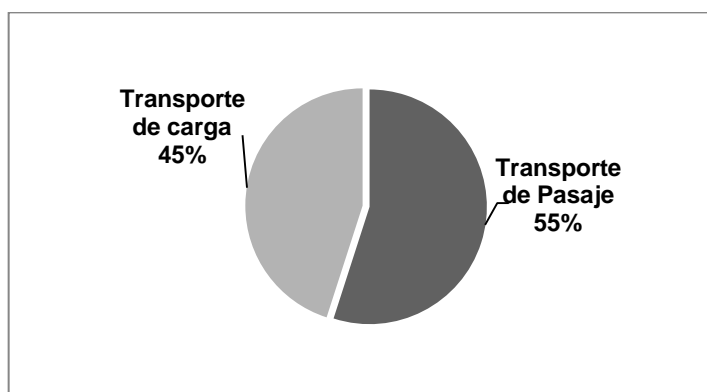
Los actores ahí definidos y catalogados se enmarcan dentro del ejercicio de la gestión del buque, ya que la finalidad de la habilitación es el porteo de la misma.

<sup>35</sup> Por el cual se reglamenta la organización, oferta y funcionamiento de la prestación del servicio educativo para el trabajo y el desarrollo humano y se dictan otras disposiciones

Clasificando así las empresas prestadoras de servicio público de transporte fluvial en (Resolución 3112, 1997, Art. 12)

- Transporte de pasajero
- Transporte de carga
- Transporte mixto
- Turismo
- Servicios especiales

En Colombia funcionan alrededor de 282 empresas habilitadas para el transporte fluvial de personas y carga (Ministerio de Transporte, 2022)



**Figura 6:** Participación de empresas habilitadas para el transporte fluvial en Colombia

#### 2.5.2. En relación a la explotación del buque

Debido a la remisión normativa realizada por la normatividad fluvial, en cuanto al sometimiento de los contratos de utilización del buque, específicamente en el de transporte (Ley 1242, 2008, Art. 28) estos actores, se reitera, obedecen al vínculo jurídico que se determine en la explotación y utilización del buque con lo cual, suscrito el vínculo se adquirirá la condición de porteador bajo fletamento en la modalidad que se pacte o bajo conocimiento de embarque (Decreto 410, 1971, Art. 1578-1667), por analogía normativa como arrendador (Decreto 410, 1971, Art. 1678-1686), Comprador (Decreto 410, 1971, Art. 1688-1702), Asegurador (Decreto 410, 1971, Art. 1703-1765), Salvador (Decreto 410, 1971, Art. 1545-1554) por ejemplo.

### 3.6. Medios de navegación fluvial

En línea con lo que establece el Estatuto Nacional de Transporte, para el transporte en general, los medios de navegación corresponden a los equipos que se emplean para la ejecución de la actividad de transporte, con lo cual se concluye que corresponden a los equipos empleados para la navegación fluvial. Estos equipos empleados para la navegación fluvial se definen, clasifican y catalogan conforme lo

establece el régimen de matriculación, catalogación e inspección. Para efectos de lo que nos interesa el medio de navegación fluvial será el buque.

### 3.6.1. El buque fluvial

La normatividad nacional mayormente lo denomina embarcación fluvial (Decreto 410, 1971, Art. 1766) enmarcando su definición en la destinación de la misma, con lo cual se entiende que toda construcción destinada a navegar por ríos, lagos o canales es una embarcación fluvial. Cualquiera que sea su sistema de propulsión, sujeta al régimen de documentación y control del Ministerio de Transporte (Ley 1242, 2008, Art. 4)

Las normas de construcción y clasificación lo denominan buque fluvial y lo definen y clasifican como: *“Toda embarcación equipada con propulsión a vapor de combustión interna con eslora mayor a 30 mts”, estos pueden ser.*

- **Buque de Carga:** destinado al transporte de carga o remolque
- **Remolcador:** toda embarcación de motor de combustión interna y propulsión mecánica diseñada para el remolque de convoyes, este no podrá llevar carga ni pasajeros y su desplazamiento (peso/capacidad) solo se utiliza para el transporte de combustible, tripulación y equipo de maniobra.
- **Lancha:** embarcación menor de propulsión mecánica
- **Bote:** unidad desprovista (que no tiene) propulsión mecánica, destinada a la carga en general
- **Embarcaciones especiales:** todo aquello que no esté definido (Decreto 2049, 1956, Sec I ss.)

Siendo el Ministerio de transporte el encargado de establecer los requisitos técnicos de la embarcación fluvial (Decreto 87, 2011, Art. 2), a través de sus inspecciones fluviales se ejecutará el régimen de clasificación de embarcaciones, entendido el término de clasificación en analogía del de catalogación de la navegación marina.

Así entonces en los términos que establece el Decreto 2049 de 1956, estatuto de clasificación del buque fluvial tenemos que este se clasifica:

- De acuerdo al cumplimiento de normas:
  - +A: Las construidas con vigilancia del Ministerio de Transporte
  - OA: Construida sin vigilancia del Ministerio de Transporte, pero bajo las normas de clasificación o similares
- De acuerdo a la potencia de máquinas propulsoras:
  - Remolcadores: R1- Potencia entre 1500-2000 HP
  - Lanchas: L1 – Potencia entre 100-150 HP
- De acuerdo a su servicio:

- Botes: TGA (Transporte de Carga General) – TCA (Transporte de Combustible y Líquidos inflamables)
- De acuerdo a su desplazamiento:
  - D3: Desplazamiento entre 250-500 TON
  - D2: Desplazamiento entre 500-1000 TON
- De acuerdo a su seguridad y eficiencia:
  - S1: Excelente
  - S2: Buena
  - S3: Deficiente

Conforme a su seguridad y eficiencia se tendrán en cuenta los criterios de:

- Resistencia del casco
- Estado de las máquinas principales y auxiliares
- Estado de propulsores y gobierno
- Estado de las instalaciones eléctricas
- Equipos para maniobra (instalaciones- equipos contra incendios)
- Estado de la Superestructura
- 
- De acuerdo a las acomodaciones de la tripulación:
  - T1: Buena
  - T2: Regular
  - T3: No hay acomodaciones
- De acuerdo a la calificación general:
  - A-1: Excelente
  - A-2: Buena
  - B-1: Regular
  - B-2: Malo

Por otro lado el Reglamento de Embarcaciones mayores fluviales clasifica las embarcaciones (Resolución 2104, 1999, Art. 3 ss.) así:

- Por su Tonelaje Neto:
  - 25TON: Mayores
- Por su Capacidad Transportadora:
  - 25- 100 TON
  - 101-700 TON
  - 701-2000 TON
  - 2001-3500 TON

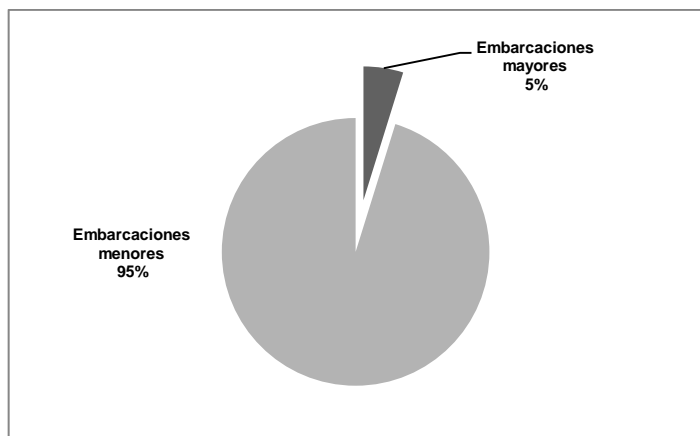
- 3501- > TON
- Por sus condiciones de construcción, mantenimiento y reparación:
  - A: Excelente
  - A1: Buena
  - B2: Deficiente

La ley 1242 de 2008 atañe una clasificación adicional para las embarcaciones menores siempre que posea motor fuera de borda o semi fuera de borda.

Recientemente la regulación para establecer condiciones para el transporte de petroquímicos y otros productos por las vías fluviales ha generado una clasificación más de embarcaciones así: (Resolución 1918, 2015, Art. 3)

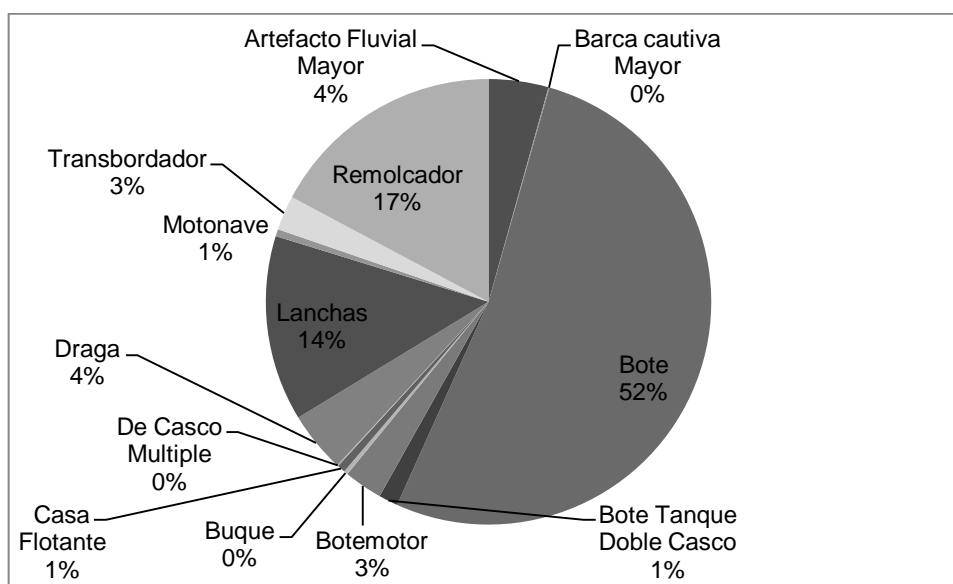
- En razón de la configuración del casco:
  - **Bote Tanque:** embarcación destinada al transporte de petroquímicos, asfaltos, hidrocarburos y sus derivados, refinados o no, a granel, en sus bodegas o tanques internos.
  - **Bote Tanque con doble casco:** embarcación destinada al transporte de petroquímicos, asfaltos, hidrocarburos y sus derivados, refinados o no, a granel, en sus bodegas o tanques internos, cuya carga se encuentra contenida en las bodegas de almacenamiento construidas en la parte interior de la embarcación. Los mamparos transversales y longitudinales de los tanques de almacenamiento de líquidos a transportar, no forman parte de las láminas o planchas que pertenecen al forro del casco y fondo de la embarcación y deberán estar convenientemente separados del forro del casco o lámina externa, por espacios vacíos, estancos no destinados a la carga.
  - **Embarcación Autopropulsada:** embarcación fluvial dotada de propulsión mecánica.
  - **Bote tanques fluviales de casco sencillo**

En Colombia la flota de embarcaciones fluviales corresponde a 28.312 embarcaciones. Por un lado las de mayor de 25 TON las cuales ascienden a un total de 1.359 y las menores de tal medida, las cuales ascienden a un total de 26.953 activas en el registro de información fluvial. (Ministerio de Transporte, 2022)



**Figura 7:** Porcentaje de participación de buque fluvial mayor y menor en la flota nacional (Ministerio de Transporte, 2022)

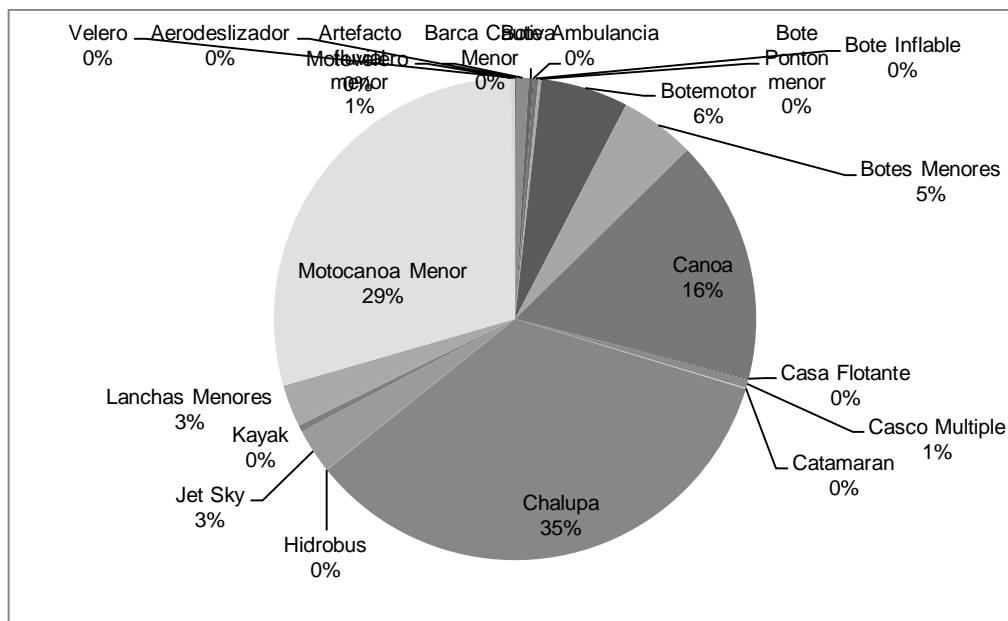
Con lo cual podemos afirmar que según el peso, las embarcaciones menores representan el 95% de la flota fluvial Colombiana. Que de ante mano nos pone de presente un panorama mayoritario de navegación por parte de las embarcaciones menores tanto en el ámbito fluvial como en el marino en donde el porcentaje es de 89%



**Figura 8:** Porcentaje de tipología de buque fluvial mayor (Ministerio de Transporte, 2022)

Con lo que podemos afirmar que más de la mitad de la flota fluvial de porte mayor corresponde a botes (Barcazas)





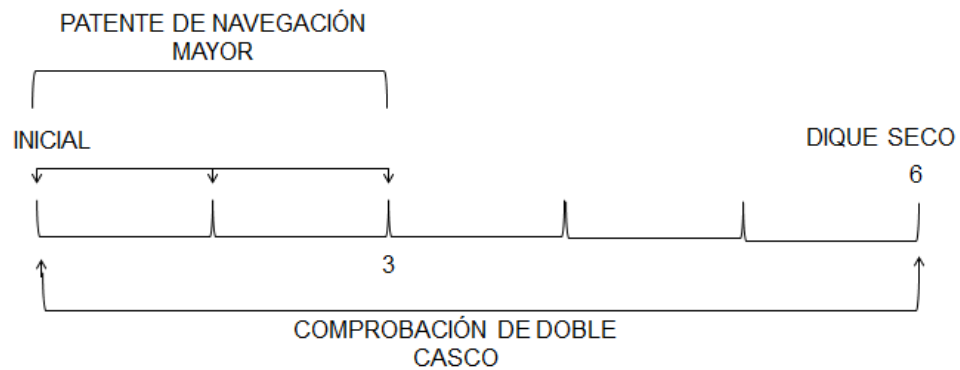
**Figura 9:** Porcentaje de tipología de buque fluvial mayor (Ministerio de Transporte, 2022)

Con lo cual podemos concluir que el 64% de la flota fluvial menor corresponde a embarcaciones chalupas y motocanoas, mayormente empleadas para el tráfico de personas y cargas domésticas en distancias cortas.

### 3.6.2. Gestión Estatal del buque en la navegación fluvial

El Ministerio de Transporte a través de sus inspecciones fluviales realiza las funciones análogas proyectadas en el rol de abanderamiento que ejerce la Autoridad Marítima, en cuanto al registro y matriculación. Al igual que sucede en la navegación marina, los inspectores fluviales llevarán el registro de todos los actos jurídicos que recaen sobre la embarcación.

En cuanto a la clasificación de la embarcación fluvial, en analogía al proceso de catalogación de la embarcación marina, los inspectores fluviales tienen la obligación de realizar las inspecciones periódicas que en los términos del Decreto 2942 de 1956 es anual, con la finalidad de revisar las condiciones técnicas de la embarcación, periodo de inspección que se supeditó a la renovación de la patente de navegación (Ley 1242, 2008, Art. 51) sin embargo solo en el ámbito de inspecciones de obra muerta. En los casos de verificación técnica de obra viva, se contempla por el Decreto antes mencionado la realización de esta en dique para su registro, cálculo de arqueo, reparaciones y/o modificaciones, periodo que recientemente fue establecido por la resolución 1918 de 2015, pero solo con la finalidad de comprobar la condición de doble casco cada 6 años.



**Ilustración 5:** Ciclo de Inspecciones fluviales

Con la Clasificación de la embarcación fluvial se obtendrán los siguientes certificados:

- Certificado de Inspección técnica
- Certificado de arqueo
- Certificado de tenencia de motores
- Certificado de elementos de seguridad

#### **4. Interacción de los medios de navegación a través del modo de navegación acuático.**

##### **4.1.Relevancia de la interacción marino-fluvial, en razón a la condición acuática del territorio Colombiano**

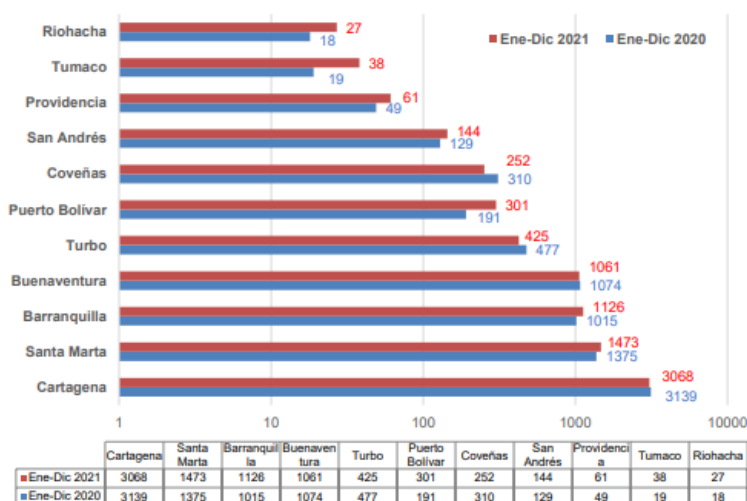
Siendo el buque marino técnicamente construido para la navegación por mar, la disposición de los nodos portuarios le harán surcar aguas fluviales en donde su capacidad operativa y de gobierno requerirá de especial atención. Lo mismo sucede con las embarcaciones fluviales en viceversa. Sin embargo la disposición de infraestructura portuaria hace coincidir en un mismo escenario a ambos tipos de medios de navegación, como por ejemplo en Colombia, en donde existen nodos portuarios en los cuales el buque marino y fluvial interactúa de manera que se presenta una dinámica de gestión estatal administrativa y comercial muy particular.

Tales son los casos de los nodos portuarios establecidos sobre el mar caribe que coinciden con la cuenca hidrográfica del Magdalena en donde se ejecuta el grueso de transporte fluvial de carga, debido a la condición natural de intermodalidad que se aplica en estos nodos (desplazamiento de mercancías desde el mar hasta dentro del continente a través de los ríos). La conjunción de modos que brinda la interacción del mar con el río brinda facilidades logísticas que potencializan el flujo de

mercancías por dichos nodos, más cuando desde estos puertos se puede acceder al territorio continental colombiano hacia el centro, sin cruzar el canal de Panamá.

#### 4.2. Relevancia de la interacción, en razón a la proyección comercial de la navegación acuática

Esta condición nodal arroja cifras importantes,



**Ilustración 6:** Cantidad de arribo de buques de tráfico marítimo internacional de carga por puertos colombianos (Fuente Dimar, 2021)

Como se observa en la imagen anterior, representan el grueso de arribos los puertos de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, ubicados en el área de influencia de la cuenca hidrográfica del Magdalena.

En ese mismo período de tiempo descrito en la imagen anterior, las cifras de carga movilizada corresponden a 168.6 millones de TON, en donde el nodo portuario ubicado sobre el Caribe movilizó 141,4 millones con una participación del 87% del total nacional. Del nodo portuario del Caribe la zona portuaria de Cartagena movilizó 45,4 millones TON<sup>36</sup>. (ANALDEX, 2021). Sobre la zona portuaria fluvial de la cuenca del Magdalena se movilizó 10.109.841 TON (Cormagdalena, 2021)

Estas cifras plantean una dinámica logística que da luces de una interacción multimodal que potencializa la navegación marina y fluvial debido a las soluciones que brindan. A destacar dentro del nodo portuario del Caribe Colombiano de un lado el Puerto de Barranquilla entendido como el conjunto de concesiones portuarias que operan dentro de los últimos 27 kilómetros del río Magdalena y por el otro el Puerto de Cartagena integrado por el conjunto de concesiones portuarias sobre la Bahía de Cartagena, irrumpida por el canal del dique como un afluente artificial del Río Magdalena.

<sup>36</sup> Toneladas

Sobre esas zonas portuarias que integran espacios de navegación marina y fluvial la interacción es similar, siendo que en el Puerto de Barranquilla las embarcaciones marítimas deberán pasar del mar al Río Magdalena para poder arribar a una instalación portuaria y en el Puerto de Cartagena las embarcaciones fluviales deberán salir del Canal del dique (río) para entrar a la Bahía de Cartagena (mar).

Esta interacción frente a las prohibiciones que traen ciertas normas de orden nacional (Decreto 410, 1971, Art. 1767) y la atribución de competencias designadas tanto al Ministerio de Transporte como a la Autoridad Marítima (Ley 1242, 2008, Art. 11) entre otras, desatan una cadena de vacíos, complementaciones superfluas de carácter interpretativo y funcional u omisiones tácitas no regladas que vienen a generar un estado de inseguridad jurídica y por ende abren la ventana al examen de la gestión estatal en el recaudo de sus funciones en el ejercicio de la navegación acuática en general.

## **Capítulo II- Señalamiento de escenarios normativos difusos en la navegación acuática.**

### **1. Señalamientos**

Teniendo en cuenta el contexto de la navegación acuática, tanto marina y fluvial con todos sus elementos orgánicos y sustanciales, ¿necesita Colombia centralizar en un solo ente especializado la regulación, gestión administrativa y de vigilancia de la navegación desde una perspectiva pública?

Para contestar el interrogante anterior es menester adentrarse a varios tópicos individualizados de la gestión estatal que impactan la navegación de forma separada, de manera que se aborde los de navegación marina y los de navegación fluvial.

#### **1.1. En la navegación acuática marítima**

##### **a) Frente a la potestad reglamentaria**

La navegación marítima en Colombia se encuentra administrada técnicamente en la práctica por la Autoridad Marítima, sin embargo esta es una entidad que se encuentra adscrita al Ministerio de Defensa nacional (Decreto ley 2324, 1984, Art. 1), por lo que integra el sector defensa (Decreto 1070, 2015, Art. 1.1.1.1)<sup>37</sup> como también el sector transporte tal como se mostró en el capítulo anterior., por lo que en teoría se encuentra sujeta las disposiciones del Ministro de Transporte por ser este el director del sector transporte y por ende la autoridad de cierre en materia de navegación

---

<sup>37</sup> Fuente normativa compilada del Decreto 1512 de 2000.

El sector Transporte es dirigido por el Ministerio de Transporte el cual tiene como facultad emitir la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los distintos modos de navegación – entre esos el marítimo- (Decreto 87, 2011, Art. 2); esta facultad recae incluso específicamente dentro de las funciones que le competen al ministro (Decreto 87, 2011 Art. 6), el cual tendrá apoyo de la Dirección de Transporte y Tránsito (Decreto 87, 211, Art. 14) y la subdirección de Tránsito (Art. 16), ambas unidades orgánicas del ministerio.

Sin embargo en la práctica se interpreta que ambos parecen ser dos órganos independientes entre sí sin ningún tipo de dependencia funcional dado al trato que ofrece la ley a la Autoridad Marítima frente a su órgano de dirección sustancial- Ministerio de Transporte-, incluso aunque la regulación establezca unas conexiones de dependencia reflejadas en lo que se conoce como Comité de Coordinación Permanente entre estos dos órganos, con el fin de revisar los temas relacionados con el transporte Marítimo (Decreto 1079, 2015, Art. 2.2.3.1.1 ss.) lejos de ello, no existe una dependencia funcional ni orgánica de una sobre la otra.

Esto pone sobre la mesa aspectos de índole jurídico tal como la potestad del que goza el Director de la Autoridad Marítima de cara a la expedición de reglamentación técnica para el transporte marítimo en Colombia, esto teniendo en cuenta que aun cuando estos en su mayoría recaigan sobre el buque, es este el medio por el cual se ejecuta la actividad de transporte en los términos que establece el Estatuto General de Transporte y por ende en principio le corresponde al Ministro de Transporte su emisión., ya que este es quien goza de la facultad reglamentaria residual .(Corte Constitucional, C- 1005,2008).

De la revisión normativa encontramos que a diferencia de las funciones de regular aspectos técnicos en la navegación en cabeza del Ministro de Transporte, el Ministro de Defensa no posee las competencias para regular aspectos relacionados con la navegación (Decreto 1075, 2015, Art. 1.1.1.1), incluso de la revisión funcional del Director de la Autoridad Marítima, la regulación que le compete se circunscribe a la reglamentación técnica para el ejercicio de actividades marítimas, (Decreto 5057, 2009, Art. 2) con lo cual se puede plantear una serie de conclusiones a saber:

1. Que la Autoridad Marítima no se encuentra bajo una relación de dependencia objetiva en relación con el Ministerio de Defensa, sino de manera orgánica, debido al apoyo humano que obtiene del personal militar en misión que complementa su nómina.
2. Que la Autoridad Marítima posee potestad reglamentaria extraordinaria ejercida de forma tácita, dado que del articulado original del Decreto de reorganización en cuanto a la funcionalidad explícita de “regular” fue declarada inexecutable por la Corte Constitucional (Corte Constitucional, C- 212,1994). Esta potestad tácita se desarrolla debido a que el ámbito de sus competencias sobrepasan a los del Ministerio de Transporte debido a que este solamente circunscribe su regulación al ejercicio del transporte manera directa, es decir en cuanto a la prestación del servicio como tal.

3. Que en consecuencia existe una marcada distinción funcional entre la Autoridad Marítima y el Ministerio de Transporte, pese a su relación de dependencia, dado que el primero en razón de las funciones que se atribuye en la regulación de las actividades fluviales no se atribuye la regulación de las actividades marítimas, estas últimas sí asignadas a la Autoridad Marítima.
4. Que en la práctica existen dos entidades independientes entre sí que regulan por separado la navegación una desde el ámbito de las actividades fluviales y otra desde el ámbito de las actividades marítimas, sin ningún tipo de dependencia funcional.

## **1.2. En la navegación acuática fluvial**

- a) Frente a la aplicación de normas de clasificación anacrónicas.

En materia fluvial, las embarcaciones se clasifican a través del Decreto 2049 de 1956, que reemplazó al Decreto 2674 de 1942, este último que en materia marítima desarrollo la Ley 84 de 1871 sobre policía marítima y fluvial.

El Decreto 2049 de 1956 reglamentó las normas para la construcción, reparación, inspección y clasificación de embarcaciones fluviales. Este reglamento surgió de la conformación de una comisión experta a través conformada por el entonces Ministerio de Obras Públicas y la Misión de Operaciones de los Estados Unidos en Colombia a través del Decreto 0903 de 1955.

Este Decreto, con tan solo 4 artículos adoptó integralmente el proyecto elaborado por dicha comisión, la cual basó sus postulados de regulación en las:

- Rules For Building and classing Steel vessel de la American Bureau Of Shipping de 1952,
- Rules For The Construction Of Steel Cargo Barges For Service On Rivers and Intercoastal Waterways de 1952,
- Rules For The Construction Of Steel Tank Barges For Service On Rivers and Intercoastal Waterways de 1952 de la American Bureau Of Shipping

Norma que desde 1956 no ha sido modificada debido a que a través de Sentencia del 31 de enero de 1962, el Consejo de Estado declaró nulo el artículo 2 que facultaba al Ministerio de transporte, bajo la denominación de la época, a interpretar, modificar, ampliar y reglamentar dicho estatuto, con el fin de mantener su operatividad y actualidad.

Incluso hoy día las reglas de clasificación que sirvieron de base para la expedición del reglamento de clasificación de embarcaciones fluviales ha sido actualizado a una versión de la actualidad, de manera que las normas contenidas en dicho estatuto se encuentran en desuso frente a la realidad técnica de las embarcaciones que surcan las vías fluviales nacionales.

Esto pone sobre la mesa cuestionamientos de gestión administrativa en cuanto al criterio de valoración y rigurosidad que aplica el Ministerio de Transporte a través de sus inspecciones fluviales de cara a la valoración técnica de cada embarcación. ¿Se evalúan hoy día técnicamente las embarcaciones construidas por ejemplo en 2015, con normas de clasificación del año 1956?, en efecto así es.

- b) Frente a la delegación no reconocida de funciones de clasificación de embarcaciones fluviales.

Teniendo en cuenta que la clasificación del buque fluvial y sus respectivas inspecciones (inspección técnica) quedaron supeditadas a la expedición y renovación de la patente de navegación, en el caso de los botes tipo tanques, embarcaciones, autopropulsadas y artefactos fluviales que transporten petroquímicos, asfaltos, hidrocarburos y sus derivados a granel, con el fin de cumplimentar con la inspección técnica trienal, se podrá suplir esta con la presentación de un certificado de clase (Resolución 01918, 2015, Art. 8)<sup>38</sup>, circunstancia que pone de presente una delegación de clasificación en torno a un ciclo de inspección que debe suplir el Inspector Fluvial en representación del Ministerio de Transporte. Sin embargo esto no ha sido reconocido por la entidad cuando se pronuncia al respecto del siguiente cuestionamiento:

¿Cuáles son las casas clasificación que se encuentran autorizadas por el Ministerio de Transporte para clasificar embarcaciones fluviales en Colombia?

El Ministerio de Transporte no autoriza casas clasificadoras para clasificar las embarcaciones fluviales en el país, la clasificación se realiza por las inspecciones fluviales, acorde a lo establecido en el Decreto 2049 de 1956 (Ministerio de Transporte, 2022).

Esta resolución en comento, modifica el ciclo de inspección técnica que ejecuta el Ministerio de Transporte para las embarcaciones, ya que desde el Decreto 2049 a la fecha de su expedición no se establecía un ciclo tendiente a la verificación de dique seco en un lapso de 6 años (al menos para la tipología de buque objeto de regulación)

- c) Frente a la dispersión funcional para el efectivo control del cumplimiento de condiciones técnicas para la nave.

Las inspecciones fluviales no cuentan con la capacidad legal para proceder de forma sancionatoria ante el incumplimiento de las normas que regulan el control técnico de las embarcaciones fluviales, es la Superintendencia de Puertos y Transportes la entidad, perteneciente al sector transporte, no orgánico del Ministerio como sí lo son las inspecciones fluviales, quien adelantará la inspección, vigilancia, control y sancionará el incumplimiento de las condiciones técnicas de la nave, muy a pesar de que esta entidad no realice las inspecciones técnicas para clasificación de las embarcaciones, matricule o custodie los registros derivados del Manual de

---

<sup>38</sup> Desarrollado por la circular 20204180569251 del 28 de septiembre de 2020

Señalización Fluvial, Balizaje fluvial (Resolución 3667, 2013), Seguridad y sanidad fluvial para embarcaciones mayores y menores (Resolución 667, 1999).

Al respecto del incumplimiento por cualquiera de las normas que regulan la navegación fluvial, la superintendencia de Puertos y Transportes es la facultada para ejecutar la facultad sancionatoria Administrativa derivada del incumplimiento normativo y de resolver en caso de accidentes de navegación. (Decreto 2409, 2018, Art.5).

De lo anterior se identifica que:

1. El Ministerio de Transporte a través de sus inspecciones fluviales solo ejerce un control administrativo de la embarcación fluvial con efectos gubernativos que impactan en el tránsito, por la retención del zarpe.
2. Que existe una interferencia funcional en la adecuada administración del control operativo y técnico de la embarcación, ya que una entidad que no clasifica la embarcación ni tiene como finalidad hacerlo, sanciona las faltas derivadas de ello ocasionando así una discordancia lógica en la aplicabilidad del régimen de clasificación.

d) Frente a vacíos normativos de carácter operacional

Toda vez que la navegación fluvial en Colombia es de regulación escasa de cara a los otros modos de navegación, muy a pesar de su importancia, los instrumentos legales en el universo normativo son casi nulos en muchos aspectos y más en los operativos como por ejemplo.

- En la concurrencia de vías fluviales y espacios de navegación marina

Existen zonas de concurrencia debido a las condiciones geográficas de los nodos portuarios, en donde se habilitan zonas marinas para tránsito de embarcaciones fluviales y zonas fluviales para tránsito de embarcaciones marinas, lo cual genera un flujo de competencias entre la Autoridad Marina y el ministerio de transporte de manera que sobran asuntos sin una concertación clara:

- a) La obligatoriedad de servicios de practica en embarcaciones fluviales que transitan por espacios marinos (Ley 658, 2001, Art. 1)
- b) La obligatoriedad de inspección de la Autoridad Marítima a embarcaciones fluviales que aprovisionan mercancías y suministro en el marco de la prevención de la contaminación marítima, debido al coste que ocasiona dicha gestión.

Todos estos señalamientos ponen de presente una disparidad en la gestión de regulación estatal frente a los ámbitos de navegación, siendo el fluvial el menos regulado, atendido y administrado por el estado.



## **2. Disparidad de factores de la gestión estatal en la navegación acuática marina y fluvial**

### **2.1. Disparidad por factor de competencias**

Mientras que la Autoridad Marítima posee competencias legales para aplicar la facultad sancionatoria administrativa ante el incumplimiento de sus reglamentos (Decreto Ley 234, 1984, Art. 5), así como también de fallar y declarar responsabilidades con ocasión a la ocurrencia de siniestros en las zonas de su jurisdicción. El Ministerio de Transporte, a través de sus inspecciones fluviales no posee dichas competencias, debido a que estas fueron delegadas en otra entidad, que aunque se encuentra vinculada al sector del transporte bajo la coordinación del Ministerio, no es quien en la práctica clasifica, registra, matrícula y gestiona las inspecciones periódicas de la embarcación.

### **2.2. Disparidad en la Gestión Administrativa**

Mientras que la Autoridad Marítima posee una planta de personal especializado en asuntos de ingeniería naval, navegación y ciencias hidrográficas- oceanográficas, y delega en organizaciones reconocidas su gestión administrativa a cambio de honorarios pactados en tarifas por sus servicios, las inspecciones fluviales no poseen la capacidad operativa ni recurso humano para ello. Estos abordan el ámbito de su jurisdicción de manera estacionaria dado que no existe infraestructura de control de tráfico fluvial que ordene y manipule el tráfico de embarcaciones por las vías fluviales, salvo en donde existen nodos portuarios que coinciden con la Autoridad Marina, la cual posee todo un despliegue de elementos al respecto.

### **2.3. Disparidad en la Gestión técnica**

Mientras que la Autoridad Marítima concentra su gestión técnica para ayudar a la navegación y control de las operaciones marítimas en ella, el Ministerio de Transporte segrega en varias entidades la gestión de creación, mantenimiento y desarrollo de la infraestructura vial fluvial, además que en mucho de los casos, dependen de otras entidades como ocurre en la cuenca hidrográfica del Magdalena en donde la gestión de infraestructura de navegación se encuentra en cabeza de una corporación cuya funcionalidad resulta difusa en la gestión de la navegación. Esta Corporación por ejemplo recibe anualidades por utilización del corredor fluvial que brinda el río Magdalena con recaudos de hasta COP \$ 3.629.942.291,91 que equivalen a 896.586,55 euros (Cormagdalena, 2021), sin embargo su gestión en la estructuración de un corredor vial que garantice un flujo al menos ininterrumpido con calado operacional justo, queda en entre dicho luego de que anualmente se tenga que invertir en tan sola una de las demás obras de mantenimiento COP \$ 16.843.817.316, ( Cormagdalena, 2021) es decir invertir más de 4 veces de lo que recibo anualmente por conceptos de utilización del espejo acuático para poder garantizar el tránsito por dicho espejo o vía.

Claro está que la Autoridad Marítima no realiza inversión en infraestructura, debido a que no posee competencias para ello ni tampoco recibe los recursos suficientes para solventarlas, dado que esta se sustenta de los recursos que recibe por los servicios que presta.

Claramente se dibuja un escenario difuso en donde la navegación acuática es percibida desde dos universos paralelos que en razón de la infraestructura portuaria y la condición geográfica espacial coinciden sin tocarse y en eventos repelan, de manera que se genera una política tácita en contravención a lo que puede garantizar la armonización de ambos modos de navegación.

De un lado una Autoridad Marítima que dispone de una independencia administrativa y jurídica para reglar los aspectos de navegación marina, pero que de cara a componentes vitales de fundamentación jurídica no encuadra en una figura jurídica de la administración pública, es decir no es una superintendencia pero tiene facultades similares, no es un organismo del sector defensa sustancialmente, pero si de forma orgánica, se encuentra en el sector transporte por no se subordina objetivamente., de manera que es necesario que se le otorgue una condición jurídica estatal que sea consecuente con el desarrollo del sector.

Por otro lado un Ministerio de Transporte compuesto de piezas complejas que priorizan modos de navegación que poseen una infraestructura más desarrollada en respuesta a la vocación productiva del país, rezaga la producción normativa fluvial, creando un ambiente de desinterés por la navegación fluvial, creando consecuencias palpables en la sub-estandarización del buque fluvial y la diversificación del mercado productivo en torno a ella.

### **Capítulo III- La Agencia Nacional de Navegación como ente regulador, centralizador y unificador de criterios jurídicos, técnicos, administrativos en torno a la navegación acuática en Colombia**

#### **1. Necesidad de unificación de criterios políticos, administrativos en la gestión de la navegación en Colombia.**

Ante las disparidades en las políticas de gestión de navegación acuática en Colombia surge la urgente necesidad de unificar criterios de gestión administrativa de manera que se tracen políticas que generen escenarios que:

1. Concienticen al país de la capacidad que posee en cuanto a recurso hídrico aprovechable para la viabilidad de flujos comerciales intra-estatal y de cara a las relaciones exteriores a través de los nodos portuarios marítimo-fluviales.
2. Visibilicen la navegación acuática como un modo de generación de riqueza eficaz y de alta rentabilidad, coherente con los retos ambientales de la agenda 2030 para la humanidad.

3. Que a través de esa visibilidad se gesten políticas de potencialización del modo, enfocados a la unificación de criterios evaluativos de la condición del buque, en sus segmentos de influencia (marítimo- fluvial) de manera que se elimine la brecha de sub-estandarización de la flota fluvial.
4. Que a través de dicha potencialización se segmenten los sectores del transporte en subsectores de la economía, para que exista un enfoque focalizado de gestión pública en donde concurren elementos de inversión tanto pública como privada.

Ya que no se ha logrado generar una conciencia pública de generación de riqueza en el sector transporte acuático debido a que no se ha tenido en cuenta la coyuntura que suscita la interacción de los corredores marinos y fluviales de cara a la movilización multi e intermodal que se generan ni tampoco, las responsabilidades a lo que esto conlleva.

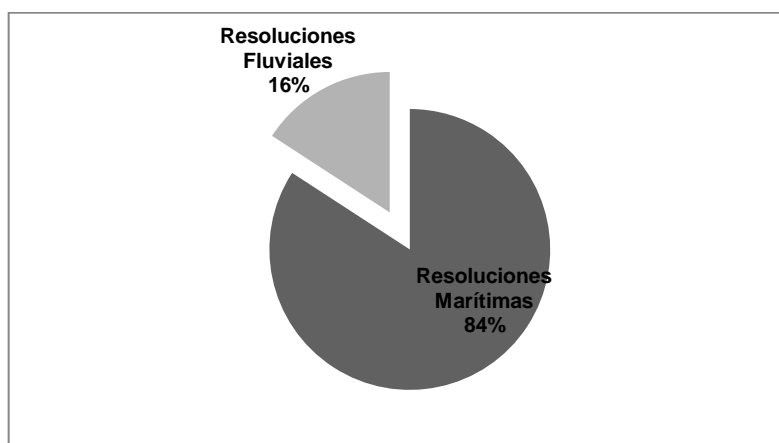
Mientras que a través de la gestión que realiza la Autoridad Marítima desde principio de los 2000 en donde se gestionaba la acreditación de doble casco para las embarcaciones de transporte de hidrocarburos por ejemplo, solo hasta los años 2015 el Ministerio de Transporte lo exigió en la navegación fluvial. Incluso hoy día ha extendido los plazos a más años (Resolución 05642, 2016) para que se realice dicha transición, lo que provoca que las inversiones del sector privado sobre las flotas se realicen de forma tardía frente a las exigencias del mercado que benefician finalmente al armador, debido a que reúne de una forma más expedita recursos que le pueden generar oportunidades operativas de cara a la inter y multimodalidad que ofrece el tránsito internacional en aguas jurisdiccionales y poder incluso participar en actividades de cargue, aprovisionamiento y acompañamiento a buques de gran calado y acoderamiento a estos en los nodos de concurrencia marino-fluvial.

Aunque hoy día el Ministerio de Transporte ha diseñado una hoja de ruta a largo plazo para la potencialización del sector de la navegación fluvial a través del denominado Plan Maestro Fluvial de Colombia 2015, lo cierto es que este constituye una visión muy globalizada de gestión pública que aborda diferentes escenarios de atención y que en conjunto tomaran años para consolidarse, dependerán de la voluntad política y la participación presupuestal que se asigne de acuerdo a la priorización de inversiones y la relevancia de los sectores.

La dualidad de entidades que en apariencia administrativa concurren en la navegación, a través del Ministerio de Transporte, no otorga respuestas a la necesidad de potencializar el sector transporte acuático, por lo que es necesario generar los subsectores en cabeza de entidades de carácter público sí, pero con la experticia técnica, y la vocación comercial para que a través de la economía de capital se dibujen rutas de inversión que logren objetivos específicos en la infraestructura, en el medio y en los actores de la navegación.

## 2. Necesidad de unificación de criterios para la producción normativa en la gestión de navegación acuática en Colombia

Como se ha podido mostrar someramente, mientras que en la navegación marítima existen alrededor de 266 normas del nivel inferior (resoluciones) sin contar leyes, decretos y reglamentos, en la navegación fluvial escasamente se encuentran cerca de 50 normas de rango inferior (resoluciones), de las cuales solo alrededor de 16 regulan aspectos directos con la navegación.



**Figura 10:** Porcentaje de producción normativa reglamentaria de la navegación acuática en Colombia

Y es que esta disparidad obedece a un factor de desconexión en torno a la globalización del país en materia de gestión de riqueza, debido a que la Autoridad Marítima recibe de la IMO la continua reglamentación de orden técnico para la implementación en las embarcaciones, que por sus condiciones obvias aplican al buque marino, sin embargo no se hace el esfuerzo administrativo para reglamentar en un contexto técnico al buque fluvial, de manera que aunque se entienden en principio van dirigidas a la condición marina de un buque, existen muchos elementos que pueden ser decantados para la aplicabilidad en el buque fluvial.

Muy a pesar de que en el argot técnico de catalogación de buques se denomine a la embarcación fluvial "*inland*", es decir de navegación interior, existe una descontextualización del término partiendo de su origen jurídico. Y es que al referirnos a navegación interior, hacemos referencia a la navegación que se realiza en las aguas que desde el límite de mar territorial marcado por las líneas de base hacia el interior del estado se generan, por consiguiente, al menos en el caso Colombiano, las aguas de navegación interior encierran cuerpos de agua marina que en ocasiones concurren con cuerpos fluviomarinos, por lo que es procedente que exista un cuerpo normativo de carácter técnico que marque una condición especial a este tipo de embarcaciones que poseen la destinación del uso fluvial pero con confluencia en segmentos marinos. Hoy día eso no existe, en reemplazo de ello, la Ley ha preferido crear una ficción jurídica para que ciertas zonas marinas se

consideren fluviales (Ley 1242, 2018, Art. 4)<sup>39</sup> y así blindar a la embarcación fluvial del control administrativo de la Autoridad Marina en aguas de su jurisdicción y en actividades que pueda o no considerarse marítima.

El simple hecho de que hoy día el Ministerio de Transporte a través de sus inspecciones fluviales (Resolución 3603, 2004) se clasifiquen embarcaciones con una norma de 1956 en pleno 2022, marca una postura de desinterés administrativo por normativizar el sector., que merece ser atendido por su potencialidad en la generación de riqueza., No existe desarrollo normativo tendiente a:

- Clasificación de empresas distintas al transporte fluvial, que realicen otro tipo de actividades fluviales
- Ordenamiento y control de tráfico fluvial en zonas de concurrencia y/o nodos de tránsito público y privado
- Producción de información al navegante y medición de fondos y en esto tanto la Autoridad Marítima como las inspecciones fluviales no poseen asignación presupuestal ni capacidad legal para proveer de dichos servicios, los cuales se encuentran asignados a otra entidad que no posee la capacidad ni el objeto legal para proyectarse en la facilitación de la navegación.

Esta necesidad ya es palpable, hoy día en el Congreso de la República cursa un proyecto de ley tendiente a expedir una nueva codificación que regule el tránsito fluvial (proyecto de ley 295, 2020) que contiene apartados legales que buscan la homologación de instituciones legales propias de la gestión marítima para la fluvial, como por ejemplo:

- PAIC: Persona Autorizada para Inspecciones y Certificaciones, como una clara analogía de la delegación que realiza la autoridad marítima en OR, para expedición de certificados estatutarios.
- PNSIV: Plan Nacional de Seguridad Integral Fluvial, que acopia los principios de seguridad en la gestión de seguridad fluvial, en analogía a las que devienen del IGS.
- Siniestros y Accidentes Fluviales: Regulados con la tipología del Decreto Ley 2324 de 1984 para accidentes marítimos.
- Autoridades Fluviales: se indica que la Autoridad Marítima en las áreas de concurrencia fluvial y marina aplicará la normatividad que indique el Ministerio de transporte, abriendo la ventana a que la Autoridad Marina será un ente sancionatorio con base a la normatividad fluvial. – un juez marino juzgando actividades fluviales- (Art. 10)<sup>40</sup>
- Plan de operaciones portuarias fluviales, para embarcaciones fluviales que realicen operaciones en espacios marítimos.

---

<sup>39</sup> Son vías para la navegación fluvial los ríos, canales, caños, lagunas, lagos, ciénagas, embalses y la bahía de Cartagena, aptas para la navegación con embarcaciones fluviales

<sup>40</sup> Sin perjuicio de las atribuciones que corresponden al Ministerio de Transporte y a sus Inspecciones Fluviales, a la **Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, le corresponde en su jurisdicción adelantar las investigaciones derivadas por presuntas infracciones a las normas de tránsito fluvial**, independiente de la bandera o tráfico en las que se realice, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984 y demás normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan. **La Dirección General Marítima DIMAR adelantará las investigaciones correspondientes, con sujeción a la reglamentación fluvial expedida por el Ministerio de Transporte para dichos efectos.**

- Extensión de la patente de navegación a 5 años, en analogía a los ciclos de certificación estatutaria de embarcaciones marítimas.
- Régimen de comparendo por infracción a las normas de tránsito fluvial, en analogía del procedimiento marítimo de la resolución 386 de 2012.

**3. Necesidad de Unificación de competencias por factor de conveniencia económica, técnica y efectiva redistribución de las mismas en el ejercicio del control y vigilancia de la navegación acuática.**

Tal como se ha dibujado el escenario, en donde el Ministerio de Transporte a través de sus 33 inspecciones fluviales regula, controla y vigila la navegación fluvial, y por otro lado la Autoridad Marítima del Ministerio de Defensa a través de sus 19 Capitanías de Puerto la navegación marina.

Se identifican dos ámbitos de gestión administrativa en dos grandes anillos de control y vigilancia, uno proyectado al exterior del espacio continental y otro que se ejecuta dentro de ese espacio continental, sin embargo uno con más o menos carga de ejecución administrativa en dicha gestión. (Ver imagen 7)

Los inspectores Fluviales además de efectuar la clasificación de las embarcaciones (Resolución 3388, 2000, Art. 1), sus funciones en cuanto a la ordenación del tránsito se reducen en la expedición del zarpe, distinto al de los Capitanes de Puerto que se amplía debido a la infraestructura que posee para realizar dicho control (Decreto 505, 2009, Art. 3). Por lo que se abre una oportunidad para realizar consideraciones de economía administrativa



**Ilustración 7:** Anillos de proyección administrativa, sobre los espacios de navegación por entidad

Ambas poseen capacidad legal para administrar jurisdicción dentro de sus competencias, pero las Inspecciones en la navegación fluvial no poseen la infraestructura para ejecutarla a través de las cuencas hidrográficas. Y como se ha manifestado anteriormente al no delegar las funciones de clasificación, la gestión de inspección se reduce a intervalos foráneos de coincidencia operativa y de personal humano para ello.

En la práctica, los inspectores fluviales en su mayoría son profesionales de ciencias administrativas que por la experiencia desempeñan el cargo en la atención de las funciones asignadas por la ley, pero que frente a las competencias objetivas para la valoración de condiciones de ingeniería naval, deben un soporte muy grande al usuario y a las dependencias de nivel central (Resolución, 4812, 2019, Art. 1). La Autoridad Marítima posee una infraestructura de delegación y experticia en ingeniería naval.

Desde esta perspectiva se puede considerar que las disparidades pueden solventarse de manera que se ejecuten actos de coordinación, pero que a decir verdad por la naturaleza jurídica y ámbitos de competencias resultarían en desnaturalizaciones de funciones, por lo que es necesaria una unificación de criterios para generar una vía de solución al respecto y en consecuencia se redistribuyan competencias para generar una sinergia.

#### **4. La Agencia Nacional de Navegación Acuática (ANNA) como respuesta a las necesidades de unificación política, jurídica, técnica y administrativa de la gestión estatal en la navegación acuática.**

Actualmente el Ministerio de Transporte aborda la navegación acuática de manera orgánica a través del viceministerio de transporte, este a su vez a través del Director de Transporte y Tránsito y este a su vez del subdirector de Transporte, este último a través de la dirección del grupo de transporte fluvial quien es responsable de las inspecciones fluviales.

Por otro lado el Ministerio de Transporte aborda la navegación marítima, de manera orgánica a través del Director General Marítimo y este delegado en sus Capitanes de Puerto.

Sin embargo siendo el Ministerio de Transporte el sustancialmente facultado para asumir la gestión integral de la navegación acuática, aunque la Autoridad Marítima en orden administrativo más cercano al director de sector (ministro), todos estos asuntos se abordan desde una subdirección y un grupo de transporte acuático en un nivel de gestión jerárquico de 4 nivel.

Por lo que suprimir las instancias administrativas jerárquicas para hacerlas independientes dentro del sector, pero de forma adscrita, generará la focalización y la generación de subsector en la medida en que dé respuestas, por lo que al unificar la Autoridad Marítima y el Grupo de Transporte Acuático en una sola unidad generaría una sinergia administrativa sin precedentes, bajo una denominación administrativa distinta y novedosa en la normatividad colombiana, dándole paso así a la Agencia Nacional de Navegación Acuática.

¿Por qué una Agencia?

La agencia como un organismo administrativo orientado al logro de resultados y a la eficaz utilización de recursos públicos, es una respuesta a la necesidad de contar

con una estructura distinta que se caracteriza por su especialidad y tecnicidad (Garrido, 2017), al igual que busca el fortalecimiento institucional para sectores críticos para la competitividad del país (Sarria, 2015), que aplicada a la gestión de navegación servirá como un clúster público en donde se potencialice la utilización de los recursos hídricos correspondientes a espacios de navegación acuática, marítimo y fluvial con la tecnicidad requerida.

#### Perspectivas de unificación

Esta entidad novedosa en la legislación Colombiana, que apenas se dibuja en la Constitución de forma terminológica (Constitución, 1991, Art. 221), con antecedentes en la regulación de la estructura estatal (Decreto 4137, Art. 2) con fundamentos de orden legal (ley 489, 1998, Art. 2 ss.), toma forma de manera particular recientemente con las reformas dirigidas al buen gobierno apenas en 2011 (Ley 1444, 2011, Art. 1 ss) y que pese a que existen posiciones doctrinales sobre su real implementación de cara a las estructuras jurídicas de orden público ya establecidas, guarda un fin constatable que se enmarca a la descentralización de funciones, autonomía de dichas funciones, con miras a la optimización de los recursos y servicios públicos en beneficio de la sociedad.

Teniendo en cuenta que la navegación Acuática representa un subsector del transporte con especializada regulación y conocimiento, es menester responder a las exigencias del mercado global para potencializar desde la gestión administrativa el flujo de relaciones que se suscitan en ellas, a través de la unificación de competencias que buscan un mismo fin, tal es la salva guarda de la vida humana en el ejercicio de la navegación, la carga y el buque y la generación de riqueza., indistintamente del ámbito de navegación acuática (marina o fluvial).

La Agencia Nacional de Navegación Acuática responde a la necesidad de unificación de criterios políticos en la navegación acuática, de manera que centralizará en una sola concepción la visión de estado frente a la generación de riquezas a través de este modo de transporte, constituyéndose en un actor que la haga visible y sienta un contrapeso en la inversión pública concentrada casi que exclusivamente en la infraestructura vial terrestre.

Responde a las necesidades de unificación de criterios jurídicos, debido a que al especializarse en la producción normativa del sector específico de la navegación acuática, iniciaría con la nivelación de regulación de aspectos fluviales desde una perspectiva de la experiencia marítima, creando así regímenes legales especiales y de transición para la navegación fluvial, con el fin de guiar al sub-sector a la superación de la sub-estandarización de las naves fluviales.

Responde a la necesidad de unificación de criterios técnicos debido a que al realizar la nivelación de normas en el ámbito fluvial de cara a la experiencia marítima, unificaría los criterios de catalogación y/o clasificación de embarcaciones a través de una norma centralizada y ciclos de inspecciones uniformes, no supeditados a la expedición de patente de navegación si no a las condiciones de dicha clasificación de manera que se eliminen los requisitos de patentación para poder operar.



Así mismo en cuanto al control del tránsito y el deber de declaratoria de mercaderías y personas, ya que se suprimirían las inspecciones fluviales a centros de control de tráfico y nodos de acopio de personal en el río, y se implementaría la gestión administrativa centralizada de forma que se realicen los ciclos de inspección para autorización de zarpes con la delegación de funciones de certificación estatutaria en terceros autorizados y control del tráfico de manera remota.

Teniendo en cuenta que tiene como finalidad potencializar la navegación acuática, asumiría la gestión de navegabilidad de las cuencas hidrográficas y espacios marinos, de manera que al ser experta en la navegación conocerá de infraestructura hidráulica y oceánica para condicionar los pliegos y contratar de manera directa la creación, mantenimiento y modificación de rutas y canales de navegación, por lo que impactará en la supresión de competencias asignadas a otras entidades.

Así mismo unificará en una misma entidad la el control y la vigilancia del cumplimiento de sus reglamentos, de manera que será la misma en ejecutar el régimen sancionatoria y resolución de controversias derivadas de la ejecución de la navegación.

Al ser un órgano unificador tendrá exclusividad en el conocimiento del comportamiento financiero y comercial del sector de manera que podrá intervenir en la fijación de estándares de prestación de servicios tendientes a suplir la necesidad derivada de actividades fluviales y marinas y regular precio, emitir recomendaciones vinculantes al mercado para movilizar el subsector.

## **5. La Agencia Nacional de Navegación Acuática**

### **5.1. Naturaleza y objetivos**

Será una unidad especializada, descentralizada de la rama ejecutiva del orden nacional, con autonomía administrativa y financiera, con patrimonio propio; adscrito al Ministerio de Transporte Nacional, conformada por una junta directiva y un presidente nombrado a ciclos periódicos de 5 años, bajo la modalidad de libre nombramiento y remoción por el Presidente de la República.

Con el objetivo principal de potencializar el sub-sector de la navegación acuática a través de la optimización del recurso hídrico correspondiente a los espacios de navegación marina y fluvial y el medio de transporte utilizado, así como todos aquellos elementos que le complementen.

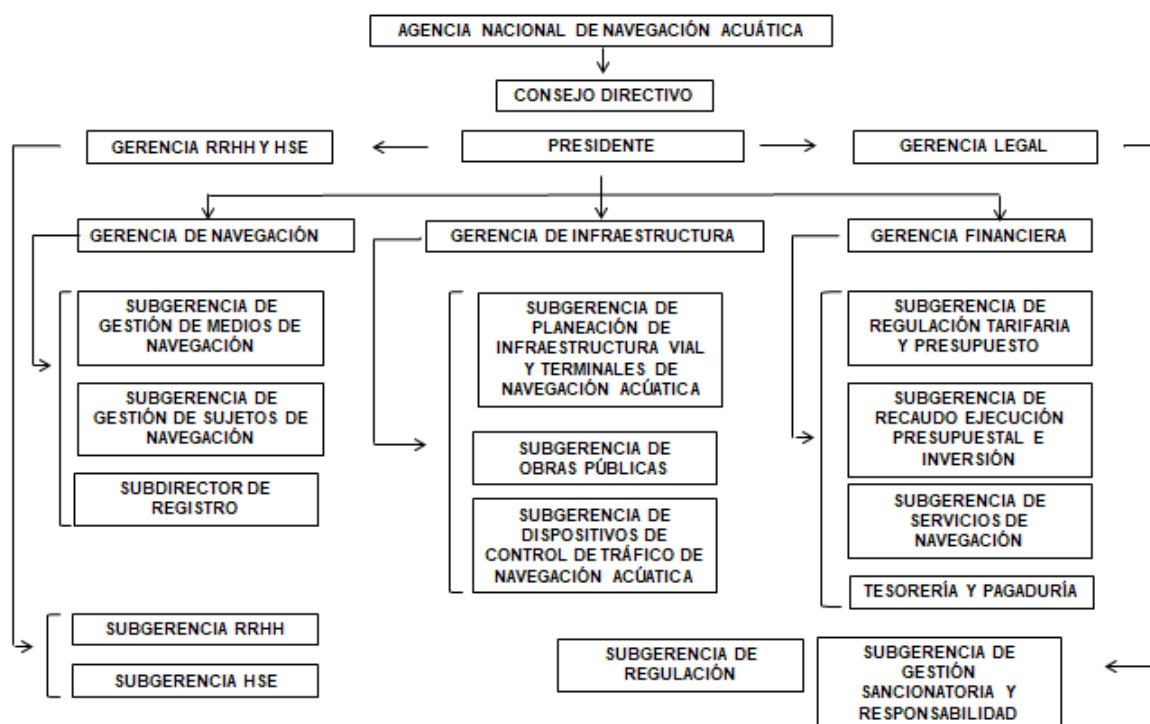
Esta potencialización se dará a través de la ejecución de objetivos específicos tales como:

1. La unificación de criterios jurídicos, para la reproducción normativa en cuanto a la construcción, inscripción, registro, matriculación, inspección, catalogación, clasificación, habilitación, utilización y disposición final del buque destinado para la navegación marítima y fluvial.

2. La centralización, recaudo, proyección, administración y ejecución de los recursos públicos, percibidos y/o destinados de y/a la infraestructura de vías de navegación marino y fluvial.
3. La ejecución de las funciones de habilitación, licenciamiento, permiso, concesión, titulación y adjudicación de actividades destinadas a la navegación acuática.
4. La realización de funciones de control, vigilancia, supervisión y sanción de los actores de navegación marinos y fluviales a través de los procesos sancionatorios administrativos y especiales de jurisdicción por ocurrencia de siniestros en la navegación acuática.

## 5.2. Composición

En cabeza de un consejo directivo presidido por el Ministro de Transporte, con representación de un presidente que contará con apoyo de 5 gerentes medulares de los que se desprenderán alrededor de 14 subgerencias conformadas por grupos de trabajo específico.



**Ilustración 8:** Composición estructural principal de la Agencia Nacional de Navegación Acuática de Colombia

### **5.3. Impacto sobre la gestión administrativa actual de la navegación**

Al ser una entidad que abarcará todos los aspectos relacionados con la navegación acuática impactará de manera directa la gestión de las siguientes entidades:

1. Autoridad Marítima, la cual dejará de pertenecer al sector defensa e integrará el sector transporte a través de una denominación unificada, de manera que sobre su infraestructura operacional se fundamentará la prestación de servicios esenciales tales como:
  - a) Personal de balizamiento, señalización, gestión hidrográfica, ya que todos sus centros pasaran a ser integrantes de la subgerencia de dispositivos de control del tráfico, así como todas las estaciones de radiocontrol.
  - b) Personal de inspección técnica, los cuales pasarán a la Gerencia de Navegación cada cual en su respectiva subgerencia.
2. Inspecciones Fluviales y Grupo de Transporte Acuático, ya que pasarán a la Gerencia de Navegación, cada cual en sus respectivas subgerencias.
3. Cormagdalena, ya que las gestiones de navegabilidad de la cuenca fluvial del Magdalena, pasará a las Gerencias de infraestructura y Financiera, con el fin de recaudar las tarifas de utilización de la vía fluvial y la ejecución de proyectos de infraestructura hidráulica.
4. Agencia Nacional de Infraestructura, y al INVIAS, ya que pasarán sus funciones de planificación y condicionamiento de pliegos para contratación de ingeniería vial acuática a la Gerencia de Infraestructura.
5. Superintendencia de Puertos y Transporte, ya que la gestión sancionatoria de la actividad de transporte fluvial pasará a la Gerencia Legal y en cuanto a la regulación de tarifas y recaudo de las mismas en razón a servicios de transporte marítimo y fluvial pasarán a la Gerencia Financiera de forma integral.

### **5.4. La Agencia y la redistribución de funciones de las actuales entidades de gestión de la navegación.**

Las entidades impactadas por la Agencia no desaparecerán de forma integral, serán redistribuidas bajo una cobertura de gestión administrativa mucho más eficaz, de manera que el Estado responda de manera más asertiva las necesidades del subsector y logre potencializarlo para generar riqueza.

Las Autoridades Marítima y Fluvial se integrarán a través de un clúster estatal que se especializará exclusivamente en la optimización de los recursos hídricos correspondientes a vías y espacios de navegación y se acercarán a la realidad del mercado, para trabajar de la mano con el empresariado y posicionar a Colombia

como un corredor logístico de transporte acuático pionero en América que brinde soluciones a través de su condición oceánica e hidrográfica.

Esto reducirá la atención de necesidades de vital importancia, en la concurrencia de múltiples entidades que atienden aspectos de navegación, y así se podrá dinamizar el sector que impactará a otros como el portuario, minería, agrícola e industrial.

Así también se contribuirá a la especialización de entidades en lo que naturalmente le corresponde, por ejemplo Cormagdalena podrá enfocar sus funciones en la gestión de las concesiones portuarias ribereñas de la cuenca hidrográfica y gestión de fuentes de energía hidráulica, la Superintendencia podrá iniciar su mutación al clúster de autoridades portuarias, el mismo Ministerio de Transporte podría iniciar la adecuación de su estructura en sub-sectores de la navegación a través de agencias específicas para cada modo, en donde la ANI tome un papel protagónico en la generación de infraestructura terrestre como lo realiza hoy día junto al INVIAS.

De cara al megaproyecto estatal de la Hidrovía del Magdalena (App del río), es menesteroso diseñar una estructura institucional que entre a cumplir con el objetivo primordial, de manera que se logre hacer la correduría especializada para la generación del proyecto y que pueda gestionarla de manera óptima en el tiempo. Es riesgoso iniciar una inversión de tan alto nivel cuando existe una concurrencia de entidades que no se han especializado en el ejercicio de la navegación y por ende ante tanta concurrencia no se genera una sinergia si no un círculo burocrático de contrataciones que benefician a los contratistas y no a los usuarios de la red vial acuática.



## Capítulo IV. Conclusiones

A través del presente hemos realizado el estudio jurídico de más de 400 normas que configuran el universo legal de la navegación acuática en Colombia, normas que van desde el planteamiento de la naturaleza del buque marino y fluvial hasta la disposición estatal para la atención de cada uno de los ámbitos de navegación acuática, marino y fluvial.

Colombia cuenta con un potencial exorbitante para la generación de nodos logísticos acuáticos que dinamicen su economía desde el sector del transporte, específicamente en el subsector de la navegación, sin embargo es evidente que si existe una disparidad normativa en ambos ámbitos de navegación, que obedece a una desnaturalización del sector distribuido en entidades que no concurren sino que generan un cuello de botella en la gestión estatal.

Existe una incorrecta concurrencia de las entidades que gestionan la navegación acuática en Colombia, que impactan el mercado objetivo de los actores que actúan en él, entidades con naturaleza legal y administrativa disímiles e invisibles que se encuentran por un lado ancladas en esquemas normativos antiquísimos, como es el caso de la navegación fluvial y entidades que van en consonancia de la navegación, pero sin conexiones que aterricen la necesidad logística del país.

Es pertinente la unificación de los criterios de producción normativa, de manera que con la experiencia de un ámbito de navegación (marino) se pueda nivelar el otro (fluvial) y así cerrar la brecha de sub-estandarización actual que sufre la flota fluvial frente a la marina, lo cual limita la interacción de estos en la cadena logística de cara al tráfico internacional, es pertinente porque es necesario agrupar en una sola entidad especializada la gestión de la navegación desde el medio de transporte – el buque- a través de una estructura de catalogación unificada con apartes especializados para ambos ámbitos, pero calificados bajo un mismo racero técnico estatal, es pertinente un registro unificado que arroje índices de riesgo para crear políticas específicas conforme a la capacidad de inversión del actor ejecutor, la regularización de condiciones contractuales y tarifas para estandarizar un servicio competitivo en donde los grandes actores brinden oportunidades de crecimiento a los pequeños y poder generar capitalización para la inversión, y recaudo de impuestos que se inyecten al sector a través de créditos especiales para la construcción, modificación y reparación de la flota mercante marina y fluvial., también para la infraestructura, que no es para menos importante debido a que al centralizarse toda la gestión de navegación se conocerá de las condiciones de navegabilidad críticas sectorizadas para que a través de la especializada se cree un portafolio de inversión asertivo y no reaccionario como sucede hoy día.

La Agencia Nacional de Navegación Acuática responde a la necesidad de potencializar el sub-sector del transporte acuático, ya que al ser un ente especial de orden descentralizado cuenta con una autonomía financiera sin precedentes que le dotará no solo del conocimiento experto si no de la ejecución de soluciones palpables y al concentrar en sí la gestión de la navegación de forma integral podrá ser un ente regulador integral de los actores y el medio de transporte, visibilizando

entre todos los sectores de la economía el potencial que tiene el país en razón a su condición bioceánica e hidrológica.

Así mismo será una referencia de tecnificación de la gestión estatal de cara a otros sectores de la economía que requieren una urgente modernización para la atención de las necesidades del comercio y la logística que se ha convertido en un factor connatural de toda actividad.

## BIBLIOGRAFÍA

### *Libros*

Consuelo Sarría. P. (2015) ¿Las agencias son unidades administrativas especiales? Universidad Externado de Colombia. Revista digital de Derecho Administrativo No. 13. Bogotá. PP 237-252.

DNP. P. (1993). Plan de Inversiones 1994. Documento CONPES 2669. Bogotá.

Luis Chávez, Carlos Arteaga y José Alba. P. (2018) Situación de la Infraestructura y el transporte Fluvial en Colombia.

Prospectiva. Proyecto de Investigación Infraestructura Fluvial. Superintendencia de Puertos y Transportes. Bogotá.

Luis Chávez. P. (2011). Derecho Internacional Fluvial y Reglamentación del modo en Colombia. (1 Ed.), Bogotá PP 32-36.

María Clara Garrido. P. (2017). Las Agencias Estatales de Naturaleza Especial en Colombia. Universidad Externado de Colombia. Revista Digital de Derecho Administrativo No. 17. PP. 243-290. Bogotá.

Plan Maestro Fluvial de Colombia 2015, [Ministerio de Transporte]. Plan Maestro Fluvial de Colombia 2015. 2015.

### *Oficios institucionales*

CORMAGDALENA. (Diciembre 15 de 2021). Respuesta 2021-300-4185 a derecho de petición. Barranquilla.

Dirección General Marítima. (29 de noviembre de 2011). Respuesta derecho de petición 29202107409 MD-DIMAR-SUBMERC-ANAV. Bogotá.

Dirección General Marítima. 2019. Cifras ocupación ilegal de los litorales colombianos. (Oficio de Gestión Administrativa). Bogotá.

Ministerio de Transporte. (Abril 27 de 2022). Respuesta 20224180466611 a derecho de petición. Bogotá.

Superintendencia de Puertos y Transporte. (Enero 5 de 2022). Respuesta 20226300001481 a derecho de petición. Bogotá.

### *En línea*

ANALDEX. (2021). Informe de Tráfico Portuario en Colombia-2021. Bogota. [Marzo de 2022]. [Consulta 5 de mayo de 2022]. <https://www.analdex.org/wp-content/uploads/2022/03/Informe-Trafico-Portuario-en-Colombia-ano-2021.pdf>.



Cancillería de Colombia. (31 de mayo de 2022). Fronteras Marítimas. Bogotá. [Consulta 5 de mayo de 2022] <https://www.cancilleria.gov.co/politica/fronteras-maritimas>.

Dirección General Marítima. (2022). Anuario Estadístico de Tráfico Marítimo en Colombia. 2020-2021. Formato digital. Editorial Dimar. Bogotá, D. C., [Septiembre de 2021]. [Consulta 26 de mayo de 2022] <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/noticias/Anuario%20Estad%C3%ADstico%20de%20Tráfico%20Mar%C3%ADtimo%20en%20Colombia%202020%20-%202021%20V%20Final.pdf>.

Dirección General Marítima. (31 de mayo de 2022). Señalización Marítima y Fluvial. Infraestructura de datos de espacios marítimos y costeros de Colombia. Bogotá. [Consulta 9 de junio de 2022]. [https://idemaritima.dimar.mil.co/pages/ide\\_senalizacion](https://idemaritima.dimar.mil.co/pages/ide_senalizacion).

IDEAM, IGAC IAvH, Invemar, I. Sinchi e IIAP. 2007. Ecosistemas continentales, costeros y marinos de Colombia. Imprenta Nacional de Colombia. Bogotá [Consulta 26 de mayo de 2022]. <http://documentacion.ideam.gov.co/cgi-bin/koha/opac-imageviewer.pl?biblionumber=4960>.

Lina Suarez. 2017. Fomentar la clasificación Bureau Veritas para buques de navegación interior en Latinoamérica. Congreso Internacional de Diseño e Ingeniería Naval. Marzo 15 de 2017. [Consulta 26 de mayo de 2022]. <https://cidin.co/index.php/cidin/article/view/5/223>.

OMI. (2013). FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSA.1/Circ.1462. Julio 1 de 2013. [Consulta 26 de mayo de 2022]. <https://www.imo.org/es/OurWork/MSAS/Paginas/SurveysAndCertification.aspx>.

Ricardo Abello Galvis. (2016) ¿Le es aplicable a Colombia la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982? Columna. Ámbito Jurídico. Bogotá. [Consulta 26 de mayo de 2022]. <https://www.ambitojuridico.com/noticias/columnista-impreso/relaciones-exteriores-e-internacional/le-es-aplicable-colombia-la>.

Rules Class. [American Bureau Shipping]. Rules for Building and Classing Marine Vessels. Edición enero de 2022. [Consulta 26 de mayo de 2022]. [https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/rules-and-guides/current/other/1\\_marinevesselrules\\_2022/mvr-nandgi-jan22.pdf](https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/rules-and-guides/current/other/1_marinevesselrules_2022/mvr-nandgi-jan22.pdf).

Rules NR467. [Bureau Veritas]. Reglas para la Clasificación de buques de acero. Edición enero de 2022. [Consulta 26 de mayo de 2022]. <https://marine-offshore.bureauveritas.com/nr467-rules-classification-steel-ships>.

Soria y Puig, A. (1980). ¿A qué se llama transporte? Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales, (44), 19-32. Recuperado a partir de [4 de junio de 2022] Consulta <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/81542>, PP. 19-20.

## *Normatividad*

Código de Comercio Colombiano [CC]. Decreto 410 de 1971. Arts 1426 ss. Junio de 1971.

Constitución Política de Colombia [Const]. Art. 24. Julio 7 de 1991 (Colombia). 2da Ed. Editorial Legis.

Constitución Política de Colombia [Const]. Art. 333. Julio 7 de 1991 (Colombia). 2da Ed. Editorial Legis.

Constitución Política de Colombia [Const]. Art. 334. Julio 7 de 1991 (Colombia). 2da Ed. Editorial Legis.

Decreto [con fuerza de ley]. Por el cual se crea la Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías, y se dictan normas para su organización y funcionamiento. Julio 18 de 2018. DO: 38903.

Decreto 087 de 2011 [Presidente de la República de Colombia]. Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias. Enero 17 de 2011.

Decreto 1070 de 2015. [Presidencia de la Republica de Colombia]. Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa. Mayo 26 de 2015.

Decreto 1079 de 2015. [Presidencia de la Republica de Colombia]. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Mayo 26 de 2015.

Decreto 1292 de 2021 [Presidencia de la República de Colombia]. Por el cual se modifica la estructura del Instituto Nacional de Vías - INVIAS. Octubre 14 de 2021.

Decreto 1294 de 2021. [Presidencia de la Republica de Colombia]. Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil). Octubre 14 de 2021.

Decreto 1436 de 1984. Por el cual se reglamenta parcialmente el artículo noveno de la Ley 10° de 1978. [Presidencia de la República de Colombia]. Junio de 1984.

Decreto 1478 de 2014 [Presidencia de la Republica de Colombia]. Por medio del cual se fijan lineamientos para el establecimiento de corredores logísticos de importancia estratégica para el país y para la articulación de los actores que convergen sobre estos, y se dictan otras disposiciones. Agosto 5 de 2014.

Decreto 1485 de 2002 - [Presidencia de la República de Colombia]. Por el cual se reglamenta el Fondo Nacional para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros. Julio 15 de 2002.

Decreto 1610 de 1998. [Presidencia de la Republica de Colombia] por el cual se crea el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional. Agosto 6 de 1998.

Decreto 1874 de 1979. [Presidencia de la Republica de Colombia]. Por el cual se crea el Cuerpo de Guardacostas y se dictan otras disposiciones. Agosto 2 de 1979.

Decreto 2049 de 1956. [Presidencia de la República de Colombia]. Normas para la construcción, inspección y clasificación de embarcaciones fluviales. Diciembre 4 de 1956.

Decreto 2172 de 1997. [Presidencia de la Republica de Colombia]Por medio del cual se reglamenta la conformación y funcionamiento del Consejo Consultivo de Transporte y se deroga el Decreto número 2159 de 1994. Septiembre 2 de 1997.

Decreto 2409 de 2018. [Presidencia de la Republica de Colombia]. Por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones. Diciembre 24 de 2018.

Decreto 2762 de 2001. [Presidencia de la Republica de Colombia]. Por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera. Diciembre 20 de 2001.

Decreto 4137 de 2011. [Ministerio de Minas y Energías]. Por el cual se cambia la naturaleza jurídica de la Agencia Nacional de Hidrocarburos. Noviembre 3 de 2011.

Decreto 4165 de 2011 [Presidencia de la Republica de Colombia].Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO). Noviembre 3 de 2011.

Decreto 5057 de 2009 [Presidente de la Republica de Colombia]. Por el cual se modifica parcialmente la estructura del Ministerio de Defensa Nacional — Dirección General Marítima y se dictan otras disposiciones. Diciembre 30 de 2009.

Decreto 946 de 2014. [Presidencia de la Republica de Colombia]. Por el cual se crea la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte y se determina su estructura y funcione. Mayo 21 de 2014.

Decreto 947 de 2014. [Presidencia de la Republica de Colombia]Por el cual se crea la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte y se establece su estructura. Mayo 21 de 2014.

Isael Barros. 2018. El Práctico. Revista La Timonera. Edición 27, PP. 72-73. Bogotá.

Ley 1 de 1991. Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones. Enero 28 de 1991. DO: 39626.

Ley 10 de 1978. Por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental, y se dictan otras disposiciones. Agosto de 1978. DO: 35077.

Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Diciembre 30 de 1993. DO: 41158.

Ley 1242 de 2008. Por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones. Agosto 5 de 2008. DO: 47072.

Ley 1444 de 2011. Por medio de la cual se escinden unos Ministerios, se otorgan precisas facultades extraordinarias al Presidente de la República para modificar la estructura de la Administración Pública y la planta de personal de la Fiscalía General de la Nación y se dictan otras disposiciones. Mayo 4 de 2011. DO: 48059.

Ley 1702 de 2013. Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones. Diciembre 27 de 2013. DO: 49016.

Ley 2133 de 2021. Por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo. Agosto 4 de 2021. DO: 51756.

Ley 336 de 1996. Estatuto General del Transporte. Diciembre 28 de 1996. DO: 42948.

Ley 489 de 1998. Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones. Diciembre 29 de 1998, DO: 43464.

Ley 658 de 2001. Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicaje como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional. Junio 14 de 2001. DO: 44461.

Presidente de la República de Colombia. Decreto 2324 de 1984 [con fuerza de ley]. Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima. Septiembre de 1984, DO: 36780.

Proyecto de Ley 295 de 2020, [Senado de la República de Colombia]. Por medio del cual se expide el código nacional de tránsito fluvial. Gaceta 474 de 2021.

Resolución 0135 de 2018 [Dirección General Marítima]. Por medio de la cual se expide el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC). Marzo 8 de 2018.

Resolución 0703 de 2012. [Dirección General Marítima]. Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución 354 de 2000 sobre unificación de los honorarios de peritos marítimos designados por la Autoridad Marítima Nacional. Diciembre 27 de 2012.

Resolución 0831 de 2019 [Dirección General Marítima]. Por medio de la cual se modifica el literal a) y b) del artículo 2.2.1.1 y el literal d) del artículo 2.2.1.2 del REMAC 2: “Generalidades”, en lo concerniente al establecimiento de los límites de jurisdicción de las Capitanías de Puerto de Puerto Bolívar, Riohacha y Tumaco”. Septiembre 10 de 2019.

Resolución 0931 de 2018. [Dirección General Marítima]. Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se modifica el Título 5 de la Parte 4 del REMAC 2: “Generalidades”, en lo concerniente al establecimiento de criterios para la delegación de autoridad en las Organizaciones Reconocidas y se dictan otras disposiciones. Noviembre 15 de 2018.

Resolución 2104 de 1999. [Ministerio de Transporte]. Por medio del cual se expide el Reglamento de las Embarcaciones Mayores, las cuales regirán en el Territorio Nacional. Octubre 15 de 1999.

Resolución 2105 de 1999. [Ministerio de Transporte]. Por medio del cual se expide el Reglamento de las Embarcaciones Menores, las cuales regirán en el Territorio Nacional. Octubre 15 de 1999.

Resolución 3112. [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta la habilitación y la prestación del servicio público de transporte fluvial. Diciembre 30 de 1997.

Resolución 3388 de 2000, [Ministerio de Transporte]. Por la cual se organizan las Inspecciones Fluviales del Ministerio de Transporte, se fijan sus funciones y sus jurisdicciones en todo el territorio nacional. Noviembre 22 de 2000.

Resolución 3603 de 2004. [Ministerio de Transporte]. Por la cual se establecen las inspecciones fluviales del Ministerio de Transporte, se definen sus sedes y jurisdicciones en todo el territorio nacional. Diciembre 6 de 2004.

Resolución 371 de 2015. [Dirección General Marítima]. Por medio de la cual se establecen las tarifas de los servicios de inspección y Certificación en navegación y prevención de la contaminación que presta la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, y se dictan otras disposiciones. Julio 1 de 2015.

Resolución 3767 de 2013 [Ministerio de Transporte]. Por medio de la cual se adopta el Manual Único de Señalización Fluvial como reglamento de señalización y balizaje fluvial y se dictan otras disposiciones. Septiembre 26 de 2013.

Resolución 4812 de 2019. [Ministerio de Transporte]. Por la cual se reorganizan los Grupos Internos de Trabajo del Viceministerio de Transporte, se asignan sus funciones y se dictan otras disposiciones. Octubre 11 de 2019.

Resolución 4824 de 2013. [Ministerio de Transporte]. Por medio del cual se adopta el reglamento de las tripulaciones y dotaciones de embarcaciones fluviales y se dictan otras disposiciones. Noviembre 8 de 2013.

Resolución 5642 de 2016. [Ministerio de Transporte]. Por la cual se modifica el artículo 5 y se adiciona un artículo la Resolución 1918 de 2015. Diciembre 23 de 2016.

Resolución 601 de 2018. [Ministerio de Transporte]. Por medio de la cual se adecuan las inspecciones fluviales en su jurisdicción y se dictan otras disposiciones. Marzo 20 de 2018.

Resolución 614 de 2018. [Dirección General Marítima]. Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se adiciona el Capítulo 1A al Título 7 de la Parte 2 del REMAC 4: “Actividades Marítimas, en lo concerniente al servicio de inspecciones y auditorías. Julio 19 de 2018.

Resolución 667 de 1999. [Ministerio de Transporte]. Por la cual se adoptan como Reglamentos los Manuales de Señalización Fluvial, Balizaje Fluvial, Seguridad y Sanidad Fluvial para Embarcaciones Mayores, y Seguridad y Sanidad Fluvial para Embarcaciones Menores. Abril 13 de 1999.

Resolución 885 de 2019. [Dirección General Marítima]. Por medio de la cual se modifica el Artículo 4.2.7.1A.3 del REMAC 4: en lo concerniente a “Inspecciones de actividades marítimas. Octubre 1 de 2019.

### *Jurisprudencia*

Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, R: 1605, (M.P Gustavo Aponte Santos: Noviembre de 2004).

Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Rad: 1740. (C.P Gustavo Aponte Santos. Mayo de 2016).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-033 de 2014 (M.P Nilson Pinilla Pinilla: Mayo de 2014).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-0507 de 2014 (M.P Mauricio González Cuervo: Julio de 2014).

Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-1005 de 2008 (M.P Humberto Antonio Sierra: Octubre de 2008).

Corte Constitucional, C-212 de 1994.P: 319. (M.P José Hernando Galindo: Abril de 1994).