

DECRETO 2451 DE 1986

(julio 31)

Por el cual se reglamentan parcialmente el Código de Comercio (Decreto ley 410 de 1971) y el Decreto ley 2324 de 1984, sobre Transporte Marítimo y se dictan otras disposiciones.

Nota 1: Derogado por el Decreto 3111 de 1997, artículo 79.

Nota 2: Derogado parcialmente por el Decreto 1478 de 1992.

Nota 3: Modificado por el Decreto 501 de 1990, por el Decreto 1423 de 1989 y por el Decreto 143 de 1988.

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 120, ordinal 3 de la [Constitución Política](#),

DECRETA:

Artículo 1. TRANSPORTE MARITIMO PRIVADO. El servicio de transporte marítimo privado, tanto de cabotaje como internacional, se prestará exclusivamente con naves de propiedad del armador autorizado, matriculadas en Colombia, las cuales podrán transportar carga general o carga a granel.

Artículo 2. SOLICITUD PARA TRANSPORTE PRIVADO. Para operar como transportador marítimo privado el interesado deberá elevar solicitud ante el Director General Marítimo y Portuario, indicando las características técnicas de la nave que pretende adquirir, la descripción detallada de la clase de mercaderías que pretende transportar y los volúmenes que espera movilizar por mes y por año.

Artículo 3. CARGA A TRANSPORTAR. El transportador marítimo privado sólo podrá transportar su propia carga y siempre que ésta guarde relación directa con el giro ordinario de su actividad industrial y además la nave reúna las condiciones de especialidad para el transporte de la clase de carga de que se trate también podrá autorizarse el transporte de combustibles o derivados del petróleo, aun cuando el transportador no desarrolle la actividad industrial de transformación o refinación de hidrocarburos.

Parágrafo. DIMAR podrá autorizar excepcionalmente y caso por caso, a un transportador marítimo privado para: (i) movilizar carga propia que no sea del giro ordinario de su industria, o (ii) movilizar mercadería de cabotaje o de exportación de terceros, no sujeta a reserva de carga, a cambio de un flete, siempre que no existiere transportador público en disponibilidad y oportunidad para movilizarlas.

Artículo 4. TRANSPORTE DE CARGAS NO AUTORIZADAS. Si la Autoridad Marítima de oficio o por queja de cualquier interesado llegare a establecer que el transportador privado movilizó carga no autorizada, el armador incurrirá en violación de normas de la marina mercante y el usuario, si lo hubiere, en incumplimiento de las normas de reserva de carga, o de marina mercante en caso de cabotaje. Si dentro de los dos (2) años siguientes a la infracción el transportador reincidiere, la Autoridad Marítima le suspenderá la autorización de transporte privado por un período efectivo no inferior a seis meses, sin perjuicio de que se le aplique las sanciones de que trata el artículo 80 del Decreto 2324 de 1984.

Artículo 5. ADJUDICACION DE RUTAS Y SERVICIOS. La información de que trata el artículo 160 del Decreto 2324 de 1984, deberá suministrarse con el siguiente detalle por parte del interesado:

1. PUERTOS ENTRE LOS CUALES PRESTARA EL SERVICIO. Dentro del señalamiento de los puertos entre los cuales pretende prestar el servicio, el interesado distinguirá entre puertos

regulares y puertos opcionales o alternos. Estos últimos deberán estar siempre localizados entre puertos regulares.

El interesado indicará si para tal ruta desea que se aplique la reserva de carga, en cuyo caso indicará el sector o sectores geográficos para este efecto. Cuando el interesado pretenda la aplicación de la reserva de carga en un sector que incluya uno o más países, está obligado a señalar y servir como puerto regular al menos un puerto de cada país.

2. FRECUENCIAS. Indicará la mínima frecuencia o periodicidad con que se obliga a servir cada puerto regular y la forma en que prestará el servicio público de transporte para los puertos opcionales que solicita, fijando el mínimo de tonelaje o de valor de flete por el cual se obliga a tocar el puerto alterno. El mínimo que indique lo obligará para efectos de prestar al servicio, mas no implica el levantamiento de la Reserva de Carga para aquellos embarques de cantidades inferiores a tales mínimos.

3. NAVES QUE OPERARAN EN LA RUTA Y PLAN DE ADQUISICIONES:

a) Cuando el armador posee naves de bandera colombiana, presentará una lista relacionando aquellas de las que es titular de dominio, con indicación del puerto y número de matrícula, clasificación, tonelaje, especialidad y la lista de las rutas que actualmente tiene adjudicadas. Ilustrará la forma como planea cumplir con la regularidad de las rutas ya asignadas y con la frecuencia ofrecida para la ruta en estudio, teniendo en cuenta el número, velocidad operativa y capacidad de las naves propias y la limitación de que trata el artículo 156 del Decreto 2324 de 1984. Si de este análisis resultare que con las naves propias y las fletadas no puede servir adecuadamente las rutas adjudicadas y la ruta en estudio, deberá acompañar el plan de adquisiciones de que trata el literal siguiente;

b) Cuando el interesado no dispone de naves de bandera colombiana para el servicio o ruta que solicita, presentará el plan de adquisiciones, el cual debe contener: (i) Estudio de factibilidad operativa de como proyecta servir la ruta o servicio solicitado, conforme al literal anterior; y (ii) número y descripción de los buques que se propone adquirir y plazo máximo para tales adquisiciones, con indicación de sus características, tonelajes, clasificación y especialidad.

4. ESTUDIO DE CARGAS. El interesado debe presentar un completo estudio o análisis de los volúmenes de carga de importación y exportación transportados entre los puertos extranjeros y colombianos solicitados, relativo a los dos últimos años; explicará qué porcentajes espera transportar, teniendo en cuenta las autorizaciones concedidas a otros armadores nacionales y la capacidad transportadora de éstos, justificando en lo posible las razones por las cuales espera tomar las cargas anunciadas.

Artículo 6. CONDICIONES DE LA ASIGNACION DE RUTAS. La resolución por medio de la cual se asigna una ruta indicará los puertos regulares, los puertos opcionales y la frecuencia o condiciones en que serán servidos. Así mismo determinará el sector o sectores geográficos a los cuales se les aplicará la reserva de carga, si ello fuere procedente.

La frecuencia señalada en la resolución será la mínima a que el armador queda obligado.

Artículo 7. FRECUENCIAS Y PUERTOS REGULARES. Cuando el armador interesado demuestre que por causas no imputables a él está en imposibilidad de seguir cumpliendo con la frecuencia señalada en la respectiva resolución que le adjudicó la ruta o con el toque de alguno o algunos de los puertos regulares asignados, DIMAR podrá variar la frecuencia respectiva o suspender la obligación de servir el o los puertos regulares de que se trate. Tal modificación o variación no podrá otorgarse por un período superior a 6 meses, y si cumplido este plazo subsistieren los hechos que originaron la petición, DIMAR deberá modificar o cancelar la ruta originalmente asignada.

Cumplido el plazo de esta autorización especial o desaparecidas las causas que dieron lugar a la solicitud, el armador está obligado a normalizar el servicio dentro de los 30 días siguientes en los términos de la adjudicación inicial, o de lo contrario se aplicará lo establecido en el artículo siguiente.

Artículo 8. MODIFICACION O CANCELACION DE RUTAS Y SERVICIOS. La Dirección General Marítima y Portuaria, podrá siguiendo el procedimiento del artículo 82 del Decreto 2324 de

1984 determinar si una ruta o servicio asignado se ciñe o no a las condiciones establecidas en la autorización.

Si de tal investigación administrativa se establece que en efecto no se ha prestado el servicio, o que éste no se ciñe a las condiciones establecidas en tal autorización, la Autoridad Marítima podrá imponer la amonestación, suspensión o multa de que trata el artículo 80 del Decreto 2324 de 1984, o habida cuenta de la gravedad de la falta o por reincidencia cancelará la ruta o servicio conforme lo dispone el artículo 150 del Decreto 2324 de 1984.

Parágrafo. El armador colombiano al que se le haya cancelado una ruta o servicio no podrá solicitar directamente, ni por interpuesta persona, la adjudicación de la misma ruta o servicio dentro de los doce (12) meses siguientes, contados desde la fecha en que efectivamente se suspendió la prestación del servicio o la vigencia de la ruta.

Artículo 9. VIGENCIA DE RUTAS Y SERVICIOS. Para los efectos de lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 161 del Decreto 2324 de 1984, cualquier ruta o servicio que hubiere sido otorgado, o autorizado por la Dirección General Marítima y Portuaria con anterioridad a la vigencia del mencionado Decreto continuará con la vigencia que se hubiere fijado en la resolución respectiva, o en su defecto con un plazo de un (1) año, contado a partir de la vigencia del presente Decreto, pero requerirá el armador de que se trate, contar con nave de bandera colombiana o asimilada para ejercer los derechos de tal ruta o servicio.

Artículo 10. PLAZO PARA ADQUIRIR NAVES. Los armadores colombianos que en la actualidad tengan rutas o servicios autorizados, pero que no dispongan de naves de bandera colombiana de su propiedad del tipo y especialidad necesarios para atender tales rutas o servicios, deberán adquirir y matricular en Colombia, o tomar en arrendamiento financiero conforme al presente Decreto, al menos una (1) nave del tipo y especialidad requerido para la debida movilización de las cargas autorizadas, dentro del año siguiente a la vigencia del

presente Decreto. El incumplimiento de esta disposición acarrea por este solo hecho la cancelación de la ruta o servicio autorizado.

Parágrafo. Hasta cuando los armadores cumplan con el requisito de adquirir la nave del tipo y especialidad adecuados, o de tomarla en arrendamiento financiero, el ejercicio de los derechos de tales asignaciones de ruta o servicio les quedarán suspendidos.

Artículo 11. PROHIBICION DE DECISIONES. Ninguna ruta o servicio de transporte marítimo podrá ser objeto de cesión total, ni parcial.

Artículo 12. Modificado por el Decreto 1423 de 1989, artículo 39. PERMISO DE ADQUISICIÓN DE NAVES. La solicitud de adquisición de naves destinadas al transporte marítimo internacional o de cabotaje no será tramitada hasta tanto el solicitante haya obtenido la asignación de ruta o servicio respectivo, a menos que ya tenga ruta o servicio asignado, caso en el cual indicará su destinación.

Texto inicial: "PERMISO DE INVERSION EN NAVES. La solicitud de inversión en naves destinadas al transporte marítimo internacional o de cabotaje no será tramitada hasta tanto el solicitante haya obtenido la asignación de la ruta o servicio respectivo, salvo que la presente simultáneamente con la solicitud de ruta o servicio o se indique a qué ruta o servicio ya adjudicado se destinarán."

Artículo 13. INFORME SOBRE SERVICIOS PRESTADOS. Los informes de que trata el artículo 153 del Decreto 2324 de 1984, deberán presentarse a más tardar el 15 de febrero y el 15 de agosto de cada año calendario, en los formatos que para tal fin elabore DIMAR. Los armadores extranjeros podrán presentar tales informes por conducto de sus agentes marítimos en Colombia. Dicho informe indicará además la forma como el armador colombiano cumplió con la frecuencia a que está obligado, según las rutas asignadas.

Parágrafo transitorio. Para el presente año el informe de que trata este artículo deberá presentarse a más tardar el 16 de febrero de 1987.

Artículo 14. REGISTRO DE TRANSPORTADORES MARITIMOS. La resolución que autorice a una persona natural o jurídica para prestar servicio de transporte marítimo público o privado, ordenará su inscripción en el libro de registro como transportador marítimo.

Si el transportador no posee naves de su propiedad para prestar el servicio el registro será provisional, hasta cuando adquiera una nave de bandera colombiana, en cuyo caso el registro se tornará definitivo.

Ningún registro provisional podrá tener una validez superior a nueve (9) meses.

Parágrafo. Los armadores colombianos que actualmente prestan servicio de transporte marítimo público o privado, a fin de inscribirse en el registro de transportadores marítimos, deberán dentro de los tres (3) meses siguientes a la vigencia del presente Decreto, presentar la solicitud correspondiente.

Artículo 15. EXPEDICION DEL CERTIFICADO DE TRANSPORTADOR MARITIMO. Ordenada la inscripción por la Autoridad Marítima, ésta a costa del interesado, le expedirá el certificado correspondiente que contendrá los siguientes datos: (i) nombre o razón social y domicilio del transportador; (ii) clase y especialidad de servicio que tiene autorizado; (iii) ruta o servicio asignados.

Parágrafo. En los certificados de registro provisional se indicará dicha condición y el término de su vigencia. Los certificados se renovarán cada dos (2) años, o cada vez que se modifiquen las rutas o servicios.

Artículo 16. CANCELACION DEL REGISTRO. La pérdida de todas las rutas o servicios asignados conllevará por ese solo hecho la cancelación del registro como transportador

marítimo.

Artículo 17. SOLICITUD DE APROBACION DE CONVENIOS DE TRANSPORTE MARITIMO O DE ASOCIACION. La solicitud de aprobación de los convenios a que se refieren los artículos 147 y 148 del Decreto 2324 de 1984, será presentada por el armador o armadores colombianos que lo hayan suscrito dentro de los treinta (30) días siguientes a su celebración.

La solicitud debe contener la información y documentación siguiente:

1. Razón social y domicilio de la empresa o empresas navieras asociadas.
2. Frecuencia del servicio y el nombre de los puertos colombianos y extranjeros que se comprometen a servir los armadores asociados.
3. Características de las naves que destinarán los asociados para este servicio.
4. Nombre o razón social y domicilios del representante o agente marítimo del asociado extranjero en el país.
5. Conferencias marítimas a las cuales pertenecen los asociados en tráficos con Colombia.
6. Copia con firmas autenticadas del convenio y su traducción al español.
7. Certificación auténtica de la autorización de ruta o servicio concedida al asociado extranjero por la autoridad marítima de su país, o su equivalente, si la hubiere.
8. Formato del conocimiento de embarque que utilizara el armador extranjero y su correspondiente traducción.

Artículo 18. RECIPROCIDAD DE LOS CONVENIOS. A efecto de garantizar el cumplimiento de las condiciones de reciprocidad e igualdad de tratamiento de que trata el artículo 148 del Decreto 2324 de 1984, los convenios de transporte marítimo o de asociación deben contener al menos las siguientes estipulaciones:

1. Compromiso del armador extranjero de cobrar los mismos fletes o precios del transporte marítimo que sean registrados o autorizados para el armador colombiano o para la Conferencia Marítima de que se trate.
2. Manifestación de que el armador extranjero garantiza al colombiano las mismas

facilidades de acceso que él tiene al mercado naviero en su país, y que en caso de ser favorecido con carga proveniente de contratos de empréstito o de financiación que suscriban el Gobierno de Colombia o los particulares, con el Gobierno o entidades de su país o con organismos financieros internacionales, se obliga éste para con el armador colombiano a otorgarle una adecuada participación en el transporte de tal carga.

3. Compromiso del armador extranjero de someter a la aprobación o registro de su gobierno, o de su autoridad marítima, el convenio concertado, si estos fueren necesarios en su país para la efectividad de tales compromisos.

Artículo 19. CAUSALES DE CANCELACION DE LA APROBACION DE LOS CONVENIOS. La Dirección General Marítima y Portuaria podrá cancelar la aprobación concedida cuando se presente una de las siguientes circunstancias:

1. Se incumplan las condiciones establecidas en el artículo 148 del Decreto 2324 de 1984.
2. Los servicios no se presten en las condiciones y términos establecidos en la respectiva resolución.
3. Pasados tres (3) meses no se haya obtenido la aprobación o registro del convenio por parte del Gobierno o de la autoridad marítima del país del asociado extranjero, si fuere procedente.

Artículo 20. TERMINO DE LA AUTORIZACION DE LOS CONVENIOS. La aprobación de los convenios de asociación o de transporte marítimo sólo surtirá efectos legales hasta por un término de dos (2) años, contados a partir de la ejecutoria de la respectiva providencia.

Artículo 21. PERDIDA DEL BENEFICIO DE LA RESERVA DE CARGA. Vencido el plazo de una ruta o servicio asignado a un armador colombiano o cuando éste sea suspendido o cancelado, los armadores extranjeros asociados perderán por este sólo hecho el beneficio de la reserva de carga para tal ruta o servicio.

Artículo 22. NAVES ASIMILADAS PARA EFECTOS DE CONVENIOS. Se entenderán por naves de bandera colombiana para los efectos del artículo 148 del Decreto 2324 de 1984, no sólo las que estén matriculadas en Colombia, sino también todas las naves asimiladas a buques de bandera colombiana para efectos de la reserva de carga, como se dispone en el artículo 54 siguiente.

Artículo 23. NAVES DE LINEA REGULAR. Todas las naves de carga general que sean operadas por un armador al cual la Dirección General Marítima y Portuaria le haya asignado una ruta internacional, serán consideradas para todos los efectos como naves de línea regular, no obstante que el armador autorizado no pertenezca a una Conferencia Marítima. Este beneficio se hará extensivo a los armadores asociados, siempre que los armadores colombianos manifiesten que reciben tratamiento recíproco.

Parágrafo. Las naves graneleras de bandera colombiana con servicios autorizados por DIMAR se asimilan, para todos los efectos portuarios y de servicios a la carga, a naves de línea regular.

Artículo 24. FLETE O TARIFA. Para los efectos del Decreto 2324 de 1984, se entiende como flete o precio del transporte marítimo la denominada “tarifa básica”, aumentada con los recargos o cualquier otro componente que altere el valor final del transporte.

Parágrafo. Las tarifas deberán agruparse por ruta o por sector geográfico, pudiendo diferenciarse según los distintos puertos de origen y destino, y deberán fijarse por categorías de cargamentos.

Artículo 25. REGISTRO DE TARIFAS BASICAS DE CONFERENCIA. Los armadores colombianos que hayan sido autorizados para ingresar a Conferencias Marítimas, deberán registrar las tarifas básicas para carga general aprobadas por dicha Conferencia y aplicables para los

tráficos con Colombia, al menos con treinta (30) días de antelación a la fecha en que tales tarifas básicas vayan a ser aplicadas. A fin de que puedan ser registradas estas tarifas básicas por la Autoridad Marítima, la solicitud deberá suscribirla el armador colombiano interesado y el representante de la respectiva Conferencia Marítima registrado ante DIMAR.

Artículo 26. Modificado por el Decreto 501 de 1990, artículo 23. RECARGOS EN FLETES. En ejercicio de las funciones y atribuciones que le fija el numeral 17 del artículo 5o. del Decreto 2324 de 1984, los recargos o componentes que incrementen el precio del transporte marítimo y que pretendan cobrar los armadores miembros o asociados a una conferencia marítima, deberán ser previamente sometidos a consideración de la Dirección General Marítima y Portuaria para que ésta los autorice, si los encuentra suficientemente justificados y su cuantía acorde con la circunstancia o hecho que les da origen. Para este efecto, el representante registrado de la conferencia marítima deberá presentar la correspondiente solicitud con explicación clara, completa y justificada de cada uno de los recargos o costos que de una u otra forma finalmente se cobren al usuario en adición a la “tarifa básica” registrada.

La Dirección General Marítima y Portuaria deberá resolver la petición dentro de los quince (15) días siguientes, contados a partir de la fecha de su presentación, si ésta reúne los requisitos antes señalados. Cuando se trate de recargos motivados en aspectos portuarios, la petición se resolverá dentro de los treinta (30) días siguientes a su presentación.

Texto anterior: Modificado por el Decreto 143 de 1988, artículo 21. “RECARGOS EN FLETES. En ejercicio de las funciones y atribuciones que le fija el numeral 17 del artículo 5º del Decreto 2324 de 1984, los recargos o componentes que incrementen el precio del transporte marítimo y que pretendan cobrar los armadores miembros o asociados a una Conferencia Marítima, deberán ser previamente sometidos a consideración de la Dirección General Marítima y Portuaria para que ésta los autorice, si los encuentra suficientemente

justificados y su cuantía acorde con la circunstancia o hecho que les da origen. Para este efecto, el representante registrado de la Conferencia Marítima deberá presentar la correspondiente solicitud con explicación clara, completa y justificada de cada uno de los recargos o costos que de una u otra forma finalmente se cobren al usuario en adición a la “tarifa básica” registrada.

La Dirección General Marítima y Portuaria deberá resolver la petición dentro de los quince (15) días siguientes, contados a partir de la fecha de su presentación, si ésta reúne los requisitos antes señalados. Cuando se trate de recargos motivados en aspectos portuarios, la petición se resolverá dentro de los treinta (30) días siguientes a su presentación.”.

Texto inicial del artículo 26.: “RECARGOS EN FLETES O TARIFAS DE CONFERENCIA. En ejercicio de las funciones y atribuciones que le fija el numeral 17 del artículo 5 del Decreto 2324 de 1984, los recargos o componentes que incrementen el precio del transporte marítimo y que pretendan cobrar los armadores miembros o asociados a una Conferencia Marítima, deberán ser previamente sometidos a consideración de la Dirección General Marítima y Portuaria para que ésta los autorice, si los encuentra suficientemente justificados y su cuantía acorde con la circunstancia o hecho que les da origen. Para este efecto, el representante registrado de la Conferencia Marítima, deberá presentar la correspondiente solicitud con explicación clara, completa y justificada de cada uno de los recargos o costos que de una u otra forma finalmente se cobren al usuario, en adición a la “tarifa básica” registrada.

La Dirección General Marítima y Portuaria deberá resolver la petición a más tardar dentro de los treinta (30) días siguientes, contados a partir de cuando la petición esté completa. El incumplimiento de este término será causal de mala conducta.”.

Artículo 27. Modificado por el Decreto 501 de 1990, artículo 30. REGISTRO O AUTORIZACION DE TARIFAS A FLETES. Todo transportador marítimo de carga general, sea internacional o de

cabotaje y que no reúna las condiciones del artículo 25 de este Decreto, está obligado a presentar para aprobación de la Dirección General Marítima y Portuaria las tarifas básicas, con sus recargos o cualquier otro componente que altere el valor final del transporte, con explicación clara y completa de los mismos, si tales tarifas fueren superiores a las registradas por la conferencia marítima para dicho tráfico, o si no hubiere tarifas de conferencia. De lo contrario, deberá presentarlas tan sólo para su registro.

Texto inicial: "AUTORIZACION DE TARIFAS O FLETES. Todo transportador marítimo de carga general, sea internacional o de cabotaje, y que no reúna las condiciones del artículo 25 de este Decreto, está obligado a presentar para su registro y aprobación a la Dirección General Marítima y Portuaria las tarifas básicas, con sus recargos o cualquier otro componente que altere el valor final del transporte, con explicación clara y completa de los mismos."

Artículo 28. REVISION DE TARIFAS O FLETES. En cualquier momento el armador interesado o el representante de la Conferencia Marítima de que se trate, podrá pedir revisión o modificación parcial o total de las tarifas o fletes registrados o autorizados.

Artículo 29. SUSPENSION DE TARIFA BASICA POR AUTORIDAD. La autorización o registro que la Dirección General Marítima y Portuaria otorga a las tarifas básicas no obsta para que posteriormente pueda pedir explicaciones o justificaciones sobre cualquiera de éstas, e inclusive suspender la vigencia de la tarifa para uno o varios productos, si las circunstancias así lo ameritan.

Artículo 30. SUSPENSION O REDUCCION DE RECARGOS POR AUTORIDAD. En cualquier momento la Dirección General Marítima y Portuaria podrá disminuir o suspender la aplicación o cobro de cualquiera de las variaciones o recargos a la tarifa básica, si las razones que sirvieron de justificación para aprobarlos ya no están vigentes, o estas circunstancias se han modificado sustancialmente. Para este efecto deberá oír previamente,

bien al armador interesado o al representante acreditado de la Conferencia Marítima de que se trate.

Artículo 31. REBAJAS DE TARIFAS O SUSPENSION DE RECARGOS POR LOS ARMADORES. En cualquier momento podrá el armador interesado o el representante de la Conferencia Marítima comunicar a DIMAR que ha disminuido o suspendido los recargos que tenía autorizados. También podrá comunicar la disminución en cualquiera de las tarifas, siempre que sea de carácter general para todos los usuarios, bien cuando se refiera a un producto específico con fines de promoción o cuando se cumplan ciertas condiciones particulares especiales, como por ejemplo: por volumen a transportar, por facilidades en el manipuleo de la carga o semejantes. La disminución podrá ser para un sólo usuario, siempre que sea por un período determinado y para carga de un proyecto especial. Estas variaciones tendrán aplicación a partir del día siguiente a aquél en que se reciba por la Dirección General Marítima y Portuaria la comunicación en que se le informa de la disminución del precio del transporte marítimo.

Parágrafo. Las tarifas de carácter general así rebajadas, no podrán elevarse, sino mediante el cumplimiento de lo establecido en los artículos 25, 26 y 27 de este Decreto.

Artículo 32. FLETES NO SUJETOS A REGISTRO NI APROBACION. El flete o precio del transporte de aquellas mercaderías que no estén sujetas a reserva de carga no estarán tampoco sujetas a registro, ni aprobación de DIMAR; tampoco lo estarán los fletes o precio del transporte para cargas a granel.

Artículo 33. COBRO INDEBIDO DE FLETES O TARIFAS. DIMAR deberá imponer las sanciones de que trata el artículo 80 del Decreto 2324 de 1984, cuando establezca que: (i) los armadores nacionales o extranjeros asociados, conferenciados, cobren tarifas básicas de conferencia que no hayan sido previamente registradas; o (ii) los armadores colombianos o

extranjeros asociados, no conferenciados, cobren tarifas básicas no autorizadas previamente por DIMAR; o (iii) cuando armadores nacionales o extranjeros asociados, pertenecientes o no a una Conferencia Marítima, cobren recargos o componentes que conlleven un mayor valor del precio final del transporte, sin que medie la previa autorización.

Adicionalmente a las sanciones administrativas anteriores, tendrán derecho los usuarios para repetir contra tales armadores colombianos o extranjeros por lo pagado en exceso al precio del transporte registrado o autorizado.

Artículo 34. COMPETENCIA DESLEAL. Ningún transportador público o privado, en forma directa o por interpuesta persona, de manera individual o en conjunto con cualesquiera otras personas, podrá efectuar actos o utilizar medios o sistemas que afecten el desarrollo leal y ordenado de los servicios de transporte marítimo.

Se consideran, entre otros, como medios o sistemas encausados a obtener la desviación indebida de la clientela o de los usuarios, y por lo tanto contrarios a la costumbre mercantil y a las normas de marina mercante los siguientes:

1. Cobrar o recibir por el transporte de mercaderías o por otros servicios conexos con dicho transporte, compensación mayor, menor o diferente a las tarifas o fletes registrados o autorizados por la Autoridad Marítima Nacional.
2. Ofrecer o efectuar reembolsos o descuentos que de cualquier manera disminuyan los fletes o tarifas registrados o autorizados.
3. Tolerar o promover que cualquier persona efectúe transporte de mercaderías con tarifas distintas a las que correspondan al bien efectivamente transportado o sin aplicar los recargos autorizados o registrados mediante cualquier procedimiento, tales como subfacturación, clasificación indebida de las mercancías, o suplantación de la categoría del cargamento, pesos o medidas contrarias a la verdad, o prácticas semejantes.
4. Cobrar o exigir cualquier tipo de compensación por la expedición de certificaciones sobre disponibilidad de naves o capacidad transportadora.
5. Lucrarse en forma directa o indirecta por extender los derechos de protección de bandera

colombiana a naves extranjeras cuando el armador colombiano realmente no efectúe la solicitud de la carga o la consecución de la nave a fletar.

6. En general cualquier práctica que sea discriminatoria y perjudicial para con los usuarios del transporte marítimo.

Estas conductas o prácticas desleales darán lugar a la aplicación de las sanciones de que trata el artículo 80 del Decreto 2324 de 1984, sin perjuicio de las demás sanciones o acciones con origen en las prácticas comerciales restrictivas o de competencia desleal.

Artículo 35. VIGENCIA INICIAL DE TARIFAS. Las tarifas o fletes que con anterioridad a la expedición del presente decreto, hubieren sido presentados a DIMAR por armadores colombianos conferenciados o no, se consideran registrados o autorizados por ese solo hecho, conforme los términos del presente Decreto. Aquellos armadores que a partir de la vigencia del presente Decreto no tengan las tarifas registradas o autorizadas para sus respectivas rutas, tendrán un plazo de tres (3) meses, contados a partir de la vigencia del mismo para cumplir con los trámites legales que aquí se establecen.

Artículo 36. APROBACION DE INGRESO A CONFERENCIAS MARITIMAS. La Dirección General Marítima y Portuaria aprobará el ingreso de los armadores colombianos a Conferencias Marítimas cuando considere que tal ingreso tiene por fin defender la estabilidad de un sector básico para la producción de bienes y para la prestación de un servicio de interés para la economía general, como son el transporte y el comercio exterior colombiano. El armador colombiano interesado deberá justificar su solicitud y acompañará copia de los reglamentos de tal Conferencia.

La Conferencia Marítima dentro de tres (3) meses siguientes a que se le otorgue la autorización de ingreso al armador colombiano deberá acreditar su representante en Colombia y registrar sus reglamentos, tarifas o fletes.

Parágrafo. Los armadores colombianos que celebren acuerdos o convenios que no puedan

considerarse como de Conferencia Marítima, deberán someter a autorización previa de la Dirección General Marítima y Portuaria las tarifas o fletes que pretendan cobrar, conforme al artículo 27 del presente Decreto.

Artículo 37. REPRESENTACION DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS. Los armadores colombianos que a la fecha de la expedición del presente Decreto sean miembros de una Conferencia Marítima por ese solo hecho se reputan autorizados para ello. Sin embargo, deben procurar que dentro de los tres (3) meses siguientes a la vigencia del presente Decreto, la respectiva Conferencia Marítima acredite ante DIMAR la persona que la representará. Simultáneamente con el registro del representante deberá acompañarse una copia de los reglamentos y tarifas vigentes de la respectiva Conferencia, si éstos no reposaren ya en DIMAR.

Parágrafo. La Conferencia Marítima que dentro del plazo anterior no diere cumplimiento a lo aquí dispuesto, se entenderá que no tiene interés de actuar como Conferencia Marítima en cuanto a la autoridad colombiana, y en consecuencia sus tarifas básicas, recargos y demás componentes de las tarifas o fletes quedarán sujetos al trámite el artículo 27 y concordantes del presente Decreto.

Artículo 38. TIPOS DE BUQUES. El tipo de buque a que se refiere el parágrafo del artículo 156 del Decreto 2324 de 1984, hace relación a su diseño o habilitación técnica para el transporte de carga, o de pasajeros.

Artículo 39. ESPECIALIDAD DE LOS BUQUES. La especialidad a la que se refieren los artículos 145 y 156 del Decreto 2324 de 1984 hace relación a la aptitud que debe poseer una nave carguera, por diseño, transformación o adaptación para transportar carga general, carga a granel seca o carga a granel líquida. Esta especialidad se determinará de conformidad con los certificados expedidos por la sociedad clasificadora que haya inspeccionado la nave.

Para las naves de transporte marítimo de cabotaje inferiores a un mil doscientas (1.200) toneladas de arqueo bruto, podrá determinarse su especialidad por medio de inspectores de la Dirección General Marítima y Portuaria; pero las destinadas al transporte de carga a granel líquida de ciento cincuenta (150) toneladas o más de arqueo bruto, requieren de clasificación internacional.

Parágrafo. La carga refrigerada se considerará, según sea el caso, como carga general o como carga a granel, de acuerdo con el volumen y forma de efectuar tal transporte.

Artículo 40. AUTORIZACION DE FLETAMENTO O ARRENDAMIENTO DE NAVES PARA TRANSPORTE MARITIMO. DIMAR tramitará las solicitudes de autorización de fletamento o arrendamiento de naves de que trata el artículo 155 del Decreto 2324 de 1984, siempre que se cumpla con los siguientes requisitos:

1. Que sea presentada por el armador colombiano interesado o por el usuario importador o exportador, antes de la celebración del contrato.

2. Se anexe la siguiente información:

a) EL ARMADOR INFORMARA:

i) Nombre, bandera, características generales y clasificación de la nave.

ii) Clase y cantidad de carga a transportar.

iii) Ruta o servicio a la cual se asignará la nave o en su defecto puertos de origen y destino de la carga.

iv) Fechas entre las cuales se utilizará la nave.

v) Toneladas de carga que transportará bajo protección de reserva de carga y las toneladas libres, cuando la nave no fuere colombiana.

b) EL USUARIO, IMPORTADOR O EXPORTADOR INFORMARA:

i) Clase y cantidad de carga a transportar.

ii) Puerto de origen y destino de la carga.

iii) Fechas entre las cuales proyecta realizar el cargue.

iv) Copia del registro o licencia de importación o del permiso de introducción de mercancías a Zona Franca.

v) Cuando se trate del transporte de mercancías correspondientes al porcentaje libre de reserva de carga, copia del conocimiento de embarque bajo el cual se transportó el porcentaje reservado, o indicación del número del registro del contrato de fletamento respectivo, o cualquier otra prueba de haber cumplido con el transporte del porcentaje amparado por Reserva de Carga.

vi) Indicación del número de la comunicación, mediante la cual DIMAR autorizó el levantamiento de la Reserva de Carga, cuando fuere procedente.

Parágrafo 1º Las naves que se fleten o arrienden deben disponer de la más alta clasificación vigente, expedida por una Sociedad Clasificadora Internacional reconocida por la Autoridad Marítima y poseer vigentes las garantías o seguros correspondientes, según la carga que se transporte, y en especial las relativas a los riesgos de contaminación.

Parágrafo 2º Los denominados “Fletamentos de Espacio” se someterán a los mismos requisitos que fija este artículo. Los fletamentos por tiempo que soliciten los armadores colombianos, sólo deberán cumplir con los numerales (i), (iii) y (iv) del literal “a”.

Artículo 41. PLAZO DE LA AUTORIZACION. Recibida la solicitud con el lleno de los requisitos fijados en el artículo anterior, la Autoridad Marítima verificará el porcentaje disponible para fletamento que tenga el armador interesado, el cumplimiento de las normas de Reserva de Carga y las demás normas de la marina mercante aplicables, y decidirá dentro de los dos (2) días hábiles siguientes a la presentación de la solicitud.

Parágrafo. La autorización establecerá el período de utilización de la nave para los armadores y cuando fuere solicitada por los usuarios el lapso dentro del cual deberá completarse el cargue; vencidos estos plazos sin que la nave se hubiese utilizado o el cargue

hubiere culminado, la autorización quedara sin valor ni efecto, salvo que existiendo justificaciones éstas se informen a DIMAR y se solicite la prórroga correspondiente; sólo podrá otorgarse una prórroga y por un período máximo de quince (15) días calendario.

Artículo 42. REGISTRO DE CONTRATOS. Es obligación de los armadores o usuarios interesados que los contratos de fletamento o arrendamiento de naves sean registrados ante la Autoridad Marítima, dentro de los veinte (20) días siguientes, contados a partir de la fecha de la autorización respectiva.

Los contratos de fletamentos de naves que se ejecuten en desarrollo de ventas de productos de exportación de Colombia en términos “FOB”, no están sujetos a autorización ni registro.

Parágrafo. Todos los contratos de fletamento a arrendamiento de naves que requieran los usuarios y que no sean celebrados por armadores colombianos, deberán concertarse por intermedio de un Corredor de Contratos de Fletamento o Arrendamiento de Naves con licencia vigente, y será éste quien lo presentará dentro del plazo antes anotado para registro ante DIMAR.

Artículo 43. ANEXOS PARA EL REGISTRO. Deberá presentarse para el registro de los contratos de fletamento o arrendamiento de naves el original y la copia del respectivo contrato debidamente firmados. El original con la constancia de registro será devuelto solamente al armador o al corredor interesado.

Artículo 44. ECOPETROL. La Empresa Colombiana de Petróleos Ecopetrol, podrá fletar directamente y sin necesidad de mediar un Corredor de Contratos de Fletamento o Arrendamiento de Naves con licencia vigente, únicamente aquellas naves que requiera para el transporte de importación o exportación de hidrocarburos y derivados de su propiedad. En tal caso corresponde a Ecopetrol solicitar la respectiva autorización a la Autoridad Marítima y

cumplir directamente con el registro del contrato. Esta autorización especial para Ecopetrol no conlleva en forma alguna exoneración al cumplimiento de las normas de Reserva de Carga.

Artículo 45. INCUMPLIMIENTO DE REQUISITOS SOBRE FLETAMENTO O ARRENDAMIENTO DE NAVES. Cuando DIMAR determine que no se ha cumplido con los requisitos o condiciones de los artículos precedentes, o que la información suministrada no corresponde a la realidad, o que la clasificación de las naves no está vigente, o ha sido suspendida o no corresponde a la exigida, o que las garantías para responder por riesgos de contaminación no son suficientes o no están vigentes, si la nave aún no hubiere empezado la operación de cargue podrá cancelar la autorización de fletamento o arrendamiento concedida sin perjuicio de aplicar las sanciones correspondientes. Si la nave ya hubiere iniciado el cargue podrá prohibirse el ingreso a aguas colombianas hasta tanto se subsane debidamente la anomalía encontrada.

En todo caso, DIMAR podrá imponer las sanciones establecidas en el artículo 80 del Decreto 2324 de 1984 a los responsables, sean tanto el fletador, el corredor de contratos de fletamento, como el armador.

Parágrafo. Esta cancelación de la autorización de fletamento o arrendamiento de nave, se notificará conforme al artículo 44 del Código Contencioso Administrativo, bien al armador, al usuario, o al corredor.

Artículo 46. CAPACIDAD MAXIMA DE FLETAMENTO. A fin de determinar la capacidad máxima de fletamento o arrendamiento de naves a que tiene derecho un armador colombiano, conforme lo dispone el artículo 156 del Decreto 2324 de 1984, se deberá sumar por especialidades el tonelaje de peso muerto de las naves de bandera colombiana de su propiedad, que tenga en operación, en las rutas o servicios que le hayan sido autorizadas. Con base en los anteriores resultados, se aplicarán los porcentajes de que trata el artículo

que se reglamenta. Los tonelajes de peso muerto de naves de una especialidad no generan capacidad de fletamento para naves de diferente especialidad.

Parágrafo. Las naves tomadas en fletamento por sustitución se consideran como tonelaje nacional y de acuerdo con su especialidad generan ellas capacidad de fletamento en los porcentajes a que se refiere el artículo que se reglamenta, pero perdiéndola la nave sustituida. Las naves extranjeras tomadas en arrendamiento financiero o “Leasing” y las de propiedad de armadores colombianos, pero bajo bandera extranjera, no generan capacidad de fletamento para los efectos del artículo 156 del Decreto 2324 de 1984.

Artículo 47. COMPUTO DE TONELAJE EN FLETAMENTO. Los tonelajes de fletamento se computarán a partir de la fecha consignada en la autorización de fletamento hasta la fecha de arribo al primer puerto colombiano cuando la nave va a devolverse en Colombia, o de lo contrario en la fecha de arribo al puerto extranjero en que deba entregarse.

Artículo 48. NAVES QUE NO SE COMPUTAN. Para los efectos de que trata el artículo 156 del Decreto 2324 de 1984, no se imputarán o no afectarán el número de toneladas de peso muerto a que tiene derecho a fletar un armador colombiano, las siguientes naves:

1. Las destinadas exclusivamente para el transporte de carga de exportación.
2. Numeral derogado por el Decreto 143 de 1988, artículo 26. Las destinadas para el transporte de carga no reservada.
3. Las destinadas para el transporte de carga entre terceros países.
4. Las naves tomadas en arrendamiento financiero o “Leasing”, siempre que hubiere mediado resolución de DIMAR para autorizar tal contrato.
5. Numeral derogado por el Decreto 501 de 1990, artículo 32 y por el Decreto 143 de 1988, artículo 26. . Las naves de propiedad del armador colombiano que transitoriamente navegan bajo pabellón extranjero.

Artículo 49. Derogado por el Decreto 501 de 1990, artículo 32 y por el Decreto 143 de 1988, artículo 26. NO ACUMULACION. Cuando en una nave fletada se transporte carga a granel reservada y carga a granel libre de reserva de carga se computará únicamente el tonelaje de peso muerto que porcentualmente corresponda a la cantidad de carga reservada, siempre y cuando con la solicitud de autorización de fletamento se haya informado a DIMAR las cantidades de una y otra, y siempre que el usuario, importador o exportador haya aceptado no acumular los tonelajes libres para los efectos del artículo 162, inciso segundo del Decreto 2324 de 1984.

Es obligación del armador interesado entregar a DIMAR, simultáneamente con la solicitud de autorización, la constancia escrita por medio de la cual el usuario acepta en forma expresa la no acumulación.

Artículo 50. ARRENDAMIENTO FINANCIERO. Cuando un armador colombiano desee tomar en arrendamiento, del denominado financiero o “Leasing”, una nave extranjera deberá presentar previamente solicitud a la Dirección General Marítima y Portuaria, quien podrá autorizarlo siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que el total del tonelaje de peso muerto de las naves a tomarse en arrendamiento financiero no exceda del cincuenta por ciento (50%) del tonelaje de peso muerto de propiedad del armador en bandera colombiana, que se encuentre en operación.
2. Que se anexe el proyecto de contrato de arrendamiento financiero o “leasing”, el cual tiene que incorporar una opción de compra irrevocable en favor del armador colombiano, la cual deberá ejercerse a más tardar a los cinco (5) años de iniciado el contrato.
3. Un compromiso escrito del armador arrendatario, en el sentido de que dará cumplida aplicación a lo dispuesto en el artículo 101 del Decreto 2324 de 1984.
4. Fotocopia auténtica de los documentos de clasificación vigentes de la nave, con sus respectivas traducciones al castellano.
5. Nombre, bandera, características generales de la nave, y plena identificación del propietario.

6. Indicar la ruta o servicio a la cual se asignará la nave.
7. Que la nave no tenga más de diez años de construida.
8. Se anexará la carta de intención de una asociación o club de protección e indemnización internacional, que haya cumplido con los requisitos del párrafo del artículo 72 del Decreto 2324 de 1984, o de un asegurador legalmente establecido en Colombia que ofrezca dar los amparos correspondientes por eventual responsabilidad frente a terceros, por lo menos hasta por el 100% del valor asegurado de la nave en la póliza de casco.
9. Copia y traducción de la póliza de casco y maquinaria vigente.
10. Si se trata de un buque tanquero para transporte de hidrocarburos o sustancias eventualmente contaminantes, también se acompañará una copia auténtica de la póliza de seguro o amparo de responsabilidad civil extracontractual por eventual contaminación, hasta por lo menos el 100% del valor asegurado de la nave en la póliza de casco.
11. El valor comercial estimado de la nave a la fecha de presentación de la solicitud, debidamente sustentado.

Artículo 51. PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO. Autorizado el arrendamiento financiero o “Leasing”, el contrato deberá perfeccionarse dentro de los sesenta (60) días siguientes a que quede en firme la resolución correspondiente. Dentro de los treinta (30) días siguientes al perfeccionamiento del contrato, deberá entregar a DIMAR el armador interesado, los siguientes documentos:

1. Copia auténtica del contrato con firmas legalizadas, tanto del propietario de la nave, como del arrendatario.
2. Compromiso elevado a escritura pública, por medio del cual el armador colombiano se obliga frente a la Autoridad Marítima Colombiana a: i) que durante todo el tiempo en que tenga esta nave en arriendo o “Leasing” mantendrá naves propias suficientes a fin de cumplir siempre con la condición del numeral 1 del artículo 50 anterior; ii) que matriculará bajo bandera colombiana finalmente esta nave, dentro de los noventa (90) días siguientes a que ejerza la opción de compra, y iii) aceptando en forma expresa que si esto no ocurriese

pagará por su incumplimiento a la Nación colombiana el 10% del valor comercial del buque referido a la fecha de celebración

del contrato o entrega de la nave, el que fuere más alto, por cada año o proporcionalmente por cada día de explotación de la nave. Esta se causará por el sólo hecho de incumplir su compromiso final de abanderamiento de tal nave en Colombia.

Al armador colombiano que incumpla esta obligación sin que haya probado una causal de exoneración válida, no podrá aprobársele ningún otro contrato de este mismo tipo por un período de cinco (5) años, contados a partir del incumplimiento.

Parágrafo. Las únicas causales de exoneración del pago de la multa para el armador colombiano en caso de no dar en tiempo cumplimiento a su obligación de abanderar en Colombia la nave tomada en arrendamiento financiero o "Leasing" son: el hundimiento o la pérdida total de la nave sin su culpa, o acreditar una circunstancia constitutiva de fuerza mayor. Por la sola cancelación o terminación del contrato sin ejercer afirmativamente la opción de compra se presumirá el incumplimiento del armador colombiano a su obligación de abanderamiento.

Artículo 52. NAVES DE BANDERA EXTRANJERA PROPIEDAD DE ARMADORES COLOMBIANOS.

Podrán los armadores colombianos adquirir naves de bandera extranjera, las que gozarán del beneficio de la reserva de carga, no obstante permanecer matriculadas en puerto extranjero y bajo bandera extranjera, siempre y cuando la compra sea autorizada por la Dirección General Marítima y Portuaria, mediando solicitud del interesado en la que deberá demostrar lo siguiente:

1. Que el armador colombiano tiene buques de su propiedad bajo bandera colombiana y en operación, cuyo tonelaje de peso muerto es equivalente al menos al 100% del tonelaje de peso muerto de la nave o naves que pretende adquirir.
2. Que la nave a adquirir es del mismo tipo de las propias.
3. Que la razón fundamental para mantener bajo bandera extranjera la nave que se pretende adquirir obedece a una exigencia de quien financia la nave, y que el cambio de

abanderamiento a bandera colombiana implica la cancelación o sustitución del crédito originalmente otorgado para la construcción de ésta, modificación que conlleva una desmejora importante de las tasas de interés, plazos o demás condiciones financieras del crédito.

4. El compromiso que dentro de un período máximo de cinco (5) años, contados a partir del perfeccionamiento de la compraventa, abanderará y matriculará en Colombia la nave de que se trate.

Deberá anexar a la solicitud además la fotocopia auténtica de los documentos de clasificación vigentes de la nave con sus respectivas traducciones al castellano, indicará la ruta o servicio al cual se asignará y la manifestación de que la nave no tiene más de diez (10) años de construida, así como los demás documentos propios para solicitar el permiso de inversión en naves.

Artículo 53. AUTORIZACION PARA MANTENER NAVES BAJO BANDERA EXTRANJERA. Si la Dirección General Marítima y Portuaria encuentra que la solicitud de que trata el artículo anterior reúne los requisitos que allí se enuncian, y siempre que se le haya demostrado a satisfacción las circunstancias que justifican el mantener bajo bandera extranjera dicha nave, podrá entonces autorizar al armador colombiano para adquirirla y mantenerla bajo bandera extranjera por un período máximo de cinco (5) años. En la misma resolución se indicará que tal nave se asimila a una de bandera colombiana para los efectos de la reserva de carga, a partir de la fecha en que el armador interesado cumpla con los siguientes requisitos adicionales:

1. Que otorgue por escritura pública un compromiso que asegure que a más tardar al final del período que se le autorizó, matriculará en Colombia la nave de que se trate.
2. Que en tal nave tanto el capitán, los oficiales y al menos el 80% de la tripulación sean colombianos.
3. Que a bordo las órdenes verbales y escritas se den en lengua castellana y que los libros de la nave se lleven en este idioma, o si no se pudiere por disposiciones del país del registro

del buque, se lleven copias en lengua castellana.

4. Que constituya y entregue una garantía, a satisfacción de DIMAR, por el 10% del valor comercial de la nave por cada año de plazo que se le haya autorizado, a efecto de garantizar a la Autoridad Marítima Colombiana que al final del período concedido abanderará la nave bajo pabellón nacional. La caución anterior no se hará efectiva cuando el armador demuestre que el incumplimiento de su obligación de abanderar la nave bajo pabellón colombiano obedeció a una de las circunstancias enunciadas en el parágrafo del artículo 51 anterior.

Parágrafo. La nave extranjera adquirida conforme a estos artículos perderá IPSO FACTO el beneficio de asimilarse a nave de bandera colombiana desde cuando el armador colombiano propietario deje de cumplir con lo establecido en el numeral 1 del artículo 52 anterior.

Artículo 54. NAVES CON BENEFICIO DE RESERVA DE CARGA. Tendrán el beneficio de la reserva de carga además de las naves de bandera colombiana, las que se asimilan a estas y que son:

- a) Las naves fletadas o arrendadas por armadores colombianos conforme a lo dispuesto en los artículos 155 y 156 del Decreto 2324 de 1984 y demás normas concordantes;
- b) Las naves fletadas por sustitución, ya se trate por reparaciones mayores o pérdida accidental de naves de bandera colombiana, conforme lo dispone el artículo 158 del Decreto 2324 de 1984;
- c) Las naves tomadas en arrendamiento financiero o “Leasing”, con el lleno de los requisitos de que trata el presente Decreto;
- d) Las naves de propiedad de armadores colombianos que naveguen bajo pabellón extranjero, siempre que se hayan llenado los requisitos fijados en el presente Decreto;
- e) Las naves de armadores extranjeros que hayan suscrito acuerdos de asociación con armadores colombianos, con el lleno de los requisitos de los artículos 147 y 148 del Decreto 2324 de 1984.

Artículo 55. Derogado por el Decreto 1478 de 1992, artículo 6º. OTORGAMIENTO DE RUTAS DE CABOTAJE. De acuerdo con lo establecido en el artículo 152 del Decreto 2324 de 1984, para la adjudicación de rutas de cabotaje para el transporte de carga general o carga a granel que se proyecten servir con naves, cuyo tonelaje sea superior a 200 toneladas de arqueo bruto, la solicitud será presentada por conducto de una Capitanía de Puerto localizada dentro de la ruta objeto de la autorización y se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 160 del Decreto 2324 de 1984, con las siguientes modificaciones:

1. No se hará manifestación sobre reserva de carga.
2. Recibida la documentación, la Capitanía de Puerto la remitirá a la Dirección General Marítima y Portuaria acompañada de su concepto sobre la necesidad y conveniencia del servicio solicitado.

Artículo 56. Derogado por el Decreto 1478 de 1992, artículo 6º. Modificado por el Decreto 143 de 1988, artículo 23. OTORGAMIENTO DE RUTAS DE CABOTAJE PARA NAVES HASTA DE 200 TONELADAS DE ARQUEO BRUTO. Cuando la ruta de cabotaje se proyecte servir con naves hasta de 200 toneladas de arqueo bruto, el solicitante deberá suministrar la información contenida en el artículo 160 del Decreto 2324 de 1984, pero no será necesario ni el estudio de cargas ni la manifestación sobre reserva de carga a que se refieren los literales e) y f) y para su autorización se observa el siguiente trámite: Recibida la documentación por una Capitanía de Puerto localizada dentro de la ruta objeto de la petición, ésta procederá a tramitarla al Director General Marítimo y Portuario dentro de los cinco (5) días siguientes a su presentación acompañada de un concepto sobre la conveniencia y necesidad del servicio solicitado. La resolución que resuelva la petición se expedirá dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de recibo de la documentación en la Dirección General Marítima y Portuaria.

Parágrafo. Cuando la petición se refiera a transporte conjunto de pasajeros y de carga, la Capitanía de Puerto deberá remitir con la documentación, los resultados de la inspección de que trata el artículo 66 del Decreto 2451 de 1986.

Texto inicial del artículo 56. "OTORGAMIENTO DE RUTAS PARA NAVES HASTA DE 200 TONELADAS DE ARQUEO BRUTO. Cuando la ruta de cabotaje se proyecte servir con naves hasta de 200 toneladas de arqueo bruto, no será necesario ni el estudio de cargas ni la manifestación sobre reserva de carga a que se refieren los literales e) y f) del artículo 160 del Decreto 2324 de 1984 y para su autorización se observará el siguiente trámite: recibida la documentación por una Capitanía de Puerto localizada dentro de la ruta objeto de la autorización, ésta ordenará la publicación del texto o un extracto de la misma, conforme a los artículos 15 y 16 del Código Contencioso Administrativo y además deberá el interesado a su costa, ordenar su lectura por la emisora local en tres (3) días diferentes.

Las oposiciones podrán presentarse hasta diez (10) días después de hecha la última de las publicaciones de que aquí se trata. Estas deberán presentarse por escrito y ser motivadas.

Vencido el término anterior, la Capitanía de Puerto remitirá la actuación surtida al Director General Marítimo y Portuario acompañada de su concepto sobre la conveniencia y necesidad del servicio solicitado. Si se hubiese formulado oposición a la misma, remitirá también los escritos respectivos y en este caso se decidirá por la Autoridad Marítima si se ordena la realización de audiencia o se resuelve con base en los escritos presentados por los opositores y el solicitante.

La petición se resolverá dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de su recibo en la Dirección General Marítima y Portuaria, o a los cinco (5) días de celebrada la audiencia.".

Artículo 57. Derogado por el Decreto 1478 de 1992, artículo 6º. CONTENIDO DE LAS AUTORIZACIONES. Las rutas de cabotaje, a juicio de la Dirección General Marítima y

Portuaria, serán autorizadas en consideración a los intereses generales y buscando garantizar un servicio adecuado, estable, racionalizado, seguro y confiable, bien a un armador y todas sus naves, o restringirla a ciertas naves específicas de tal armador o para productos determinados, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 152 del Decreto 2324 de 1984.

Artículo 58. Derogado por el Decreto 1478 de 1992, artículo 6º. VARIACION DE CARGA O INCREMENTO DE NAVES EN RUTAS DE CABOTAJE. La Dirección General Marítima y Portuaria podrá esporádicamente y previa solicitud motivada del armador interesado, autorizar la variación de la carga o el incremento del número de naves inicialmente autorizadas, siempre que tal variación o incremento no tenga una vigencia superior a sesenta (60) días y que no afecte los servicios concedidos en la misma ruta u otros armadores. De lo contrario la solicitud se tramitará conforme al artículo 55 anterior.

Artículo 59. SERVICIO DE CABOTAJE. Para los efectos del artículo 151 y del párrafo del artículo 152 del Decreto 2324 de 1984, cuando la Autoridad Marítima determine que no se encuentran disponibles naves de bandera colombiana o con capacidad de prestar el servicio de cabotaje, se podrá autorizar el transporte en artefactos navales registrados en Colombia, siempre que éstos ofrezcan condiciones suficientes de seguridad, para el tipo de carga y transporte de que se trate. Si tampoco hubiere en disponibilidad artefactos navales registrados en Colombia, o si éstos no tuvieran las condiciones de seguridad adecuadas, sólo entonces podrá autorizarse el empleo de naves extranjeras. El transporte en artefacto naval podrá realizarlo el armador, operador o propietario colombiano. Si el transporte ha de realizarse en naves extranjeras, éste deberá efectuarse a través del transportador colombiano beneficiario de la ruta. Si éste no estuviere interesado se autorizará, por excepción, la contratación directa entre el usuario y el armador extranjero para un viaje determinado.

Artículo 60. CARGA DE CABOTAJE. La calificación de servicio de transporte internacional a que se refiere el párrafo del artículo 143 del Decreto 2324 de 1984, no obsta para que la carga nacional o nacionalizada efectivamente transportada de un puerto colombiano a otro, sea considerada como carga de cabotaje, en especial para los efectos de las tarifas portuarias. Lo aquí previsto no se aplicará a los cargamentos en tránsito internacional, ni a los de importación en tránsito nacional, ni de importación a la carga en tránsito nacional reembarcada.

Artículo 61. EXCLUSIVIDAD PARA CABOTAJE Y CARGAS INTERNACIONALES. Los armadores que sólo tengan asignadas rutas de cabotaje no están autorizados para movilizar carga de tráfico internacional. A su vez, los armadores que sólo tengan asignadas rutas internacionales no podrán movilizar cargas de cabotaje.

Parágrafo. Los armadores colombianos con rutas internacionales podrán transportar ocasionalmente cargas de cabotaje, siempre que los armadores autorizados para movilizar estas cargas no estén en capacidad de hacerlo, y mediando permiso previo de la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 62. RUTAS DE CABOTAJE PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS. La solicitud de autorización para servicio público de transporte marítimo de cabotaje de pasajeros, se presentará por conducto de una Capitanía de Puerto localizada dentro de la ruta que se proyecta servir, acompañada de la siguiente información:

1. Identificación del solicitante.
2. Puertos entre los cuales prestará el servicio.
3. Frecuencias.
4. Nombre de las naves de bandera colombiana con que operará la ruta.
5. Fotocopia auténtica de los certificados de clasificación definitiva, número máximo de pasajeros y tripulantes, de seguridad para buque de pasaje, de inspección de equipo de

radio-comunicaciones y de inspección de equipo contra incendio de tales naves.

6. Copia de la inspección practicada por la Capitanía de Puerto, en la que se detallarán al menos los siguientes aspectos de la nave:

- a) Condiciones relativas a la seguridad de la vida humana en el mar;
- b) Elementos básicos de comodidad para los pasajeros;
- c) Descripción de los equipos de radio-comunicación y su estado de operabilidad;
- d) Las demás observaciones pertinentes.

7. Si el solicitante no cuenta con una nave de bandera colombiana presentará el plan de adquisiciones. En este caso no podrá iniciarse el servicio respectivo hasta cuando DIMAR haya aprobado los informes y anexos de que tratan los numerales 5 y 6 anteriores y una vez la nave haya sido matriculada en Colombia.

Si la ruta se proyecta servir con una nave cuyo tonelaje sea superior a 50 toneladas de arqueo bruto, su trámite y autorización se regirán por el procedimiento indicado en el artículo 55 del presente Decreto. Si el tonelaje de la nave o naves es inferior a 50 toneladas de arqueo bruto, se dará aplicación a lo dispuesto en el artículo 56 del presente Decreto.

Artículo 63. TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LOCALIDADES SITUADAS DENTRO DE LA JURISDICCION DE UNA MISMA CAPITANIA. La autorización para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros entre localidades situadas dentro del área de jurisdicción de una misma capitanía se tramitará conforme a lo dispuesto en el artículo anterior y además el solicitante deberá anexar los siguientes documentos:

- 1. Concepto favorable de la Oficina Regional de la Corporación Nacional de Turismo.
- 2. Autorización de la Oficina Regional del Inderena, cuando el servicio incluya localidades que hayan sido declaradas como parques naturales.

Artículo 64. NÚMERO MAXIMO DE PASAJEROS. En la resolución que autorice la prestación de servicio público de transporte de pasajeros, se determinará el número máximo de pasajeros que cada nave del solicitante puede transportar y el monto de la póliza de seguros por

responsabilidad contractual frente a los usuarios o sus causahabientes, que deberá entregar a DIMAR, por conducto de la Capitanía de Puerto respectiva, dentro de los treinta (30) días siguientes a que quede en firme tal providencia.

Si el solicitante no posee nave de bandera colombiana el número máximo de pasajeros será fijado cuando la nave haya sido matriculada en Colombia y disponga de los certificados relacionados en el artículo anterior.

Artículo 65. TARIFAS PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS. Los armadores a los que se les haya autorizado el servicio de transporte de pasajeros deberán presentar para registro ante DIMAR las tarifas respectivas, treinta (30) días antes a aquél en que vayan a iniciar la prestación efectiva del servicio.

Las tarifas para transporte de pasajeros a localidades situadas dentro del área de jurisdicción de una misma Capitanía deberán presentarse para registro ante DIMAR por conducto de las Capitanías de Puerto, dentro del plazo antes anotado, acompañadas del concepto favorable de la Oficina Regional de la Corporación Nacional de Turismo.

Parágrafo. Los armadores que estén prestando servicios de transporte de pasajeros tienen cuatro (4) meses, contados a partir de la vigencia del presente Decreto para obtener la autorización de que trata el artículo 62 anterior y para registrar las tarifas correspondientes.

Artículo 66. Modificado por el Decreto 501 de 1990, artículo 25. OTORGAMIENTO DE RUTAS DE CABOTAJE PARA NAVES HASTA DE 200 TONELADAS DE ARQUEO BRUTO. Cuando la ruta de cabotaje se proyecte servir con naves hasta de 200 toneladas de arqueo bruto, el solicitante deberá suministrar la información contenida en el artículo 160 del Decreto 2324 de 1984, pero no será necesario ni el estudio de cargas ni la manifestación sobre reserva de carga a que se refieren los literales e) y f) y para su autorización se observará el siguiente trámite. Recibida la documentación por una capitanía de puerto localizada dentro de la ruta

objeto de la petición, ésta procederá a tramitarla al Director General Marítimo y Portuario dentro de los cinco (5) días siguientes a su presentación acompañada de un concepto sobre la conveniencia y necesidad del servicio solicitado. La resolución que resuelva la petición se expedirá dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de recibo de la documentación en la Dirección General Marítima y Portuaria.

Parágrafo Cuando la petición se refiera a transporte conjunto de pasajeros y de carga, la capitanía de puerto deberá remitir con la documentación los resultados de la inspección de que trata el artículo 66 del Decreto 2451 de 1986.

Texto inicial: “TRANSPORTE CONJUNTO DE CARGA Y PASAJEROS. La Dirección General Marítima y Portuaria podrá autorizar en forma extraordinaria la prestación del servicio de transporte conjunto de carga y pasajeros, cuando el armador interesado demuestre que la nave a utilizarse dispone de espacios separados para el adecuado transporte de los pasajeros y de la carga y reúne las condiciones de seguridad necesarias.

Para el efecto anterior, se practicará una inspección por la Capitanía de Puerto respectivo, a fin de verificar si esta separación es lo suficientemente segura y adecuada, si la nave cumple con las demás condiciones relativas a la seguridad de la vida humana en el mar y si ésta cuenta con los elementos básicos de comodidad para los pasajeros. Concluida la inspección, el Capitán de Puerto fijará el número máximo de pasajeros que la nave podrá transportar en cualquier momento, la cantidad máxima de carga que podrá movilizar conjuntamente con pasajeros, el número mínimo de tripulantes y los elementos de seguridad y de comunicaciones que deberán permanecer siempre a bordo y en estado operativo.”.

Artículo 67. CARGA PELIGROSA. Queda prohibido el transporte conjunto de pasajeros y de carga peligrosa. Se entiende por carga peligrosa aquella clasificada en la regla 2, capítulo VII de la Ley 8 de 1980.

Artículo 68. CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE. Todos los armadores colombianos que presten el servicio público de transporte deberán registrar ante la Dirección General Marítima y Portuaria dentro de los noventa (90) días siguientes a la vigencia del presente Decreto, el texto o textos que utilicen como formatos de sus conocimientos de embarque o documentos de transporte. Si tal formato estuviere en lengua extranjera deberá acompañarse además la correspondiente traducción oficial. No podrán utilizarse conocimientos de embarque o documentos de transporte sin que previamente se hubieren registrado tales textos o formatos en la Dirección General Marítima Portuaria.

Cuando un armador utilice varios tipos de conocimientos de embarque indicará con claridad al momento de su registro, cuáles utiliza para cada ruta o servicio.

Artículo 69. PRESCRIPCION. La acción o investigación por violación o infracción de cualquiera de las normas de Marina Mercante prescribe en el término de un (1) año, contado a partir de la realización del hecho. La iniciación de la investigación respectiva, siempre que medie notificación del interesado, interrumpe este término de prescripción. La sanción a que hubiere lugar prescribirá en dos (2) años a partir de la ejecutoria de la providencia que la impuso, conforme al artículo 9 de la Ley 2 de 1984.

Artículo 70. FONDEO. Para las naves o artefactos navales que se encuentren sometidos al proceso de investigación por accidentes o siniestros marítimos, o retenidos a órdenes del Consejo Nacional de Estupefacientes, las tarifas de fondeo se reducirán en un ochenta por ciento (80%), desde cuando la nave quede retenida y hasta que se levante esta medida, siempre que el armador de dicha nave resulte inocente o no culpable del hecho que se investiga.

Artículo 71. DIMAR. Cuando en este Decreto se usa la expresión “DIMAR” o “Autoridad Marítima”, se alude a la Dirección General Marítima y Portuaria, dependencia del Ministerio de Defensa.

Artículo 72. VIGENCIA. El presente Decreto empezará a regir a partir de su promulgación.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. E., a 31 de julio de 1986.

BELISARIO BETANCUR

El Ministro de Defensa Nacional,
General MIGUEL VEGA URIBE.

El Ministro de Obras Públicas y Transporte,
RODOLFO SEGOVIA SALAS.