



Dependencia que desarrollara el proyecto de Norma	Subdirección de Marina Mercante
Proyecto de Resolución	Por el cual se Modifica el REMAC 4, PARTE 3, TITULO 2, CAPÍTULO 1: “ DEL CERTIFICADO NACIONAL DE FRANCOBORDO PARA ARTEFACTOS NAVALES DEDICADOS AL TRANSPORTE DE CARGAS SÓLIDAS, LÍQUIDAS Y AL GRANEL ”, y CAPITULO 2: “ DEL CÁLCULO Y LA ASIGNACIÓN DE FRANCOBORDO PARA EMBARCACIONES CON ESLORA MENOR A 24 METROS, NO SUJETAS AL CONVENIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CARGA DE 1966 ”

1. Los antecedentes y las razones de oportunidad y conveniencia que justifican su expedición.	ANTECEDENTES Que la Dirección General Marítima es la Autoridad Marítima Nacional encargada de ejecutar la política del Gobierno en materia marítima y de ejercer la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas, conforme a lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984. Que La Ley 8 de 1980 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y al Protocolo de 1978, mediante la cual acogió tanto el texto del convenio como el del anexo técnico Que el numeral 5 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, determina que la Dirección General Marítima tiene la función de regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general y la seguridad de la vida humana en el mar. Que el numeral 6 del artículo 5 de la norma en cita, determina como función y atribución de la Dirección General Marítima la de autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas. Que el artículo 110° del Decreto Ley 2324 de 1984, señala que las naves deben reunir las condiciones de seguridad previstas en la ley, en convenios internacionales incorporados al ordenamiento jurídico nacional y en las reglamentaciones. Que el artículo 113 ibidem indica que las inspecciones ordinarias a las naves y artefactos navales se efectuarán dentro de los plazos y lugares que fije la reglamentación. Las inspecciones extraordinarias se dispondrán cuando la autoridad marítima lo considere conveniente, o en caso de avería que pueda afectar la navegabilidad del buque o
---	---



	artefacto naval o cuando se cause o pueda causarse contaminación. El numeral 4 del artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, establece como función de la Dirección General Marítima dictar las reglamentaciones técnicas relacionadas con las actividades marítimas y la seguridad de la vida humana en el mar. CONVENIENCIA La resolución es necesaria para Reglamentar en Colombia el protocolo de 1988 al convenio Internacional de líneas de carga, adoptado en Colombia mediante Ley 2419 del 2024.
1.1 Las normas que otorgan la competencia para la expedición del correspondiente acto.	Numeral 5° del artículo 5°. del Decreto Ley 2324 de 1984; los numerales 2 y 4 del artículo 2° del Decreto 5057 de 2009. El numeral del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, asigna a la Dirección General Marítima la función de autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas. El artículo 115 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que la Autoridad Marítima podrá verificar las condiciones de navegabilidad, seguridad y prevención de la contaminación de una nave extranjera. El numeral 4 del artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, establece como función de la Dirección General Marítima dictar las reglamentaciones técnicas relacionadas con las actividades marítimas y la seguridad de la vida humana en el mar.
1.2 La vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada.	Establecidas en los considerandos del proyecto de norma, que sería a partir de la publicación en el diario oficial.
1.3 Las disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas, si alguno de estos efectos se produce con la expedición del respectivo acto.	Modifica el REMAC 4, PARTE 3, TITULO 2, CAPÍTULO 1: "DEL CERTIFICADO NACIONAL DE FRANCOBORDO PARA ARTEFACTOS NAVALES DEDICADOS AL TRANSPORTE DE CARGAS SÓLIDAS, LÍQUIDAS Y AL GRANEL", y CAPITULO 2: "DEL CÁLCULO Y LA ASIGNACIÓN DE FRANCOBORDO PARA EMBARCACIONES CON ESLORA MENOR A 24 METROS, NO SUJETAS AL CONVENIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CARGA DE 1966. Se derogan las Resoluciones: No. 518 del 2000, No. 0714-2017 y No. 221-2018.



2. El ámbito de aplicación del respectivo acto y los sujetos a quienes va dirigido	Los destinatarios de este proyecto de acto administrativo son todas las naves y artefactos navales de bandera colombiana y sus armadores o propietarios. Las Capitanías de Puerto Marítimas Las Organizaciones Reconocidas (OR)
3. La viabilidad jurídica, que deberá contar con el visto bueno de la oficina jurídica de la entidad	Si la tiene
4. Impacto económico si fuere el caso, el cual deberá señalar el costo o ahorro, de la implementación del respectivo acto.	N/A
5. Disponibilidad presupuestal	N/A
6. Impacto medioambiental o sobre el patrimonio cultural de la Nación.	N/A
OPCIONES DE REGULACIÓN STATUS QUO: Si no se aplica lo considerado con este proyecto, no se resolverá inconvenientes en la normatividad actual, incumpliendo así con otras normas de nivel superior o en contravía con otras normas de igual nivel AUTO-REGULACIÓN: Es función de la Dirección General Marítima promulgar normas técnicas que cumplan con el objetivo de tener herramientas para la Autoridad y los usuarios a la hora de tomar decisiones con relación al mantenimiento de condiciones de seguridad en naves y artefactos navales de bandera colombiana. REGULATORIA: Mediante el presente proyecto de norma se Reglamenta en Colombia el protocolo de 1988 al convenio Internacional de líneas de carga, adoptado en Colombia mediante Ley 2419 del 2024. Incorporar estándares establecidos por los instrumentos de la OMI. Facilitar al gremio marítimo la aplicabilidad y cumplimiento de la normatividad, mediante la reglamentación de medios técnicos viables alternativos. Complementar técnicamente algunas reglas para su mejor entendimiento y aplicabilidad.	
Consultas: De conformidad con la Constitución y la Ley debe realizarse consultas a otra entidad. SI ☐ NO ☒	
Publicidad: De conformidad con la Ley debe someterse a consideración del público la información del proyecto antes de su expedición. SI ☒ NO ☐	



Seguridad Jurídica: Dentro del año inmediatamente anterior ya se había reglamentado la misma materia:

SI:

NO: X

CN JUAN MANUEL URICOCHEA PEREZ
Subdirector de Marina Mercante



Dependencia que desarrollara el proyecto de Norma	SUBDIRECCIÓN DE MARINA MERCANTE – GCERLI
Proyecto de Resolución	“Por medio de la cual se modifican unas definiciones a la Parte 3 A: Matrícula y Registro de Naves y Artefactos Navales, ARTÍCULO 4.3A.1.2.6. Reserva de matrícula y nombre en los Parágrafos 2 y 3 del REMAC 4: “Actividades Marítimas”, en el sentido de disminuir el tiempo en el sistema para la Reserva de matrícula y nombre, en donde actualmente especifica que si transcurridos tres (3) meses el usuario no ha iniciado el trámite de matrícula de la nave o artefacto naval, la reserva de nombre y matrícula será eliminada del sistema y si el propietario días antes de vencerse los tres (3) meses presenta los documentos para el trámite de matrícula, la reserva se extenderá por tres (3) meses adicionales por una sola vez. Todo lo anterior reducirlo a un (1) mes sin conceder un (1) mes adicional.
1. Los antecedentes y las razones de oportunidad y conveniencia que justifican su expedición.	ANTECEDENTES La Dirección General Marítima (DIMAR), como autoridad marítima nacional, ha venido desarrollando normativas orientadas a garantizar el cumplimiento de los convenios internacionales adoptados por Colombia, particularmente en lo relacionado con la seguridad marítima, la protección del medio marino y la certificación técnica de las naves de bandera colombiana. Dentro de ese marco, mediante la Resolución No. 0505 de 2022-MD-DIMAR-SUBMERC-AREM de 6 de julio de 2022, se incorporó el procedimiento y el tiempo de tres (3) meses para la duración de la Reserva de matrícula y nombre en el sistema. En el transcurrir de estos años se ha evidenciado un desgaste administrativo recurrente en varias capitanías de puerto con vacíos administrativos, solicitudes de reserva de matrícula y nombre sin fundamento técnico y en repetidos casos no llegan a perfeccionar el acto con la expedición del certificado de matrícula. Sin embargo, con ocasión de la auditoría realizada en 2025 por la Organización Marítima Internacional (OMI) en el marco del IMSAS (IMO Member State Audit Scheme), se identificó la necesidad de ajustar el sistema para evaluar periódicamente su desempeño como Estado de abanderamiento, dicho sistema no era lo suficientemente robusto para asegurar que se contemplasen todos los procesos, procedimientos y recursos necesarios para cumplir sus obligaciones y responsabilidades con arreglo a los instrumentos obligatorios de la OMI.



La OMI recomendó reforzar las auditorías del sistema de calidad interno en lo que atañe a la actuación como Estado de abanderamiento.

CONVENIENCIA

Desde el punto de vista técnico, administrativo y económico, la expedición de esta modificación de la resolución es altamente conveniente, por las siguientes razones:

Consolida y refuerza el rigor técnico que debe ejercer e impartir la Dirección General Marítima, en cumplimiento de la ley y asegurando su sostenibilidad y reajuste en el proceso de inspección y certificación de las embarcaciones.

- Evita el desgaste administrativo de flexibilizar excesivamente el tiempo de la reserva de matrícula y nombre en el sistema, actuación que genera documentación que pierde validez y sentido por el no perfeccionamiento de la matrícula por parte del usuario y que las naves operen solo con la reserva sin tener la debida certificación de acuerdo con la normatividad vigente.
- Fortalece la gestión de la Dirección General Marítima, al establecer un procedimiento técnico unificado, claro y riguroso en el sentido de inspeccionar y certificar las embarcaciones en su estado óptimo sin esperas y concesiones innecesarias.
- Facilita la gestión documental y reporte ante organismos internacionales, en especial ante la OMI, cumpliendo con las obligaciones del Estado de abanderamiento en materia de certificación y notificación de apertura de expedientes, enmiendas y cambio de matrícula y nombre de las embarcaciones que lo soliciten.
- Aporta una gestión más eficiente del servicio, mejorando la calidad interna del trámite, reduciendo tiempo y vacíos estadísticos y documentales generados por ventanas muy amplias en los procesos de certificación de naves determinados y establecidos estrictamente por el convenio Solas de la OMI.
- Educa a los armadores y propietarios a requerir servicios y tramites solo y exclusivamente en el momento que cuenten con todo el equipamiento mínimo necesario para hacerse a la mar.

La implementación de este ajuste en la norma y procedimiento interno proporciona el respaldo legal, operativo y administrativo necesario para justificar la modificación de la resolución en mención; definiendo un tiempo justo y consecuente que permite



	estricto control y regulación en los procesos de certificación de las naves. Permite consolidar que se sigue un caso de aplicación coherente con la trayectoria normativa de DIMAR, articulando y optimizando los recursos administrativos y financieros de los que dispone la entidad y los cuales es su responsabilidad administrarlos eficientemente.
1.1 Las normas que otorgan la competencia para la expedición del correspondiente acto.	• Convenio Solas, Artículos I, II, III, IV, V y VI, que facultan a la Dirección General Marítima para consolidar, aplicar, comunicar, ratificar y enmendar todos los procedimientos que como gobierno contratante se ha adherido. • Ley 2133 de 2021 <i>abanderamiento</i>, Título II; artículo 5,6 y 7, que establecen las disposiciones para individualización de las naves y artefactos navales. • Remac 4, Parte 3 A: Matrícula y Registro de Naves y Artefactos Navales, ARTÍCULO 4.3A.1.2.6. Reserva de matrícula y nombre en los Parágrafos 2 y 3. • Resolución (0505-2022) MD-DIMAR-SUBMERC-AREM, artículo 4.3A.1.2.6. Reserva de matrícula y nombre; Parágrafos 2 y 3, en los cuales se dispone el tiempo que durara dicha reserva en el sistema de la autoridad.
1.2 La vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada.	A partir de su publicación en el Diario Oficial.
1.3 Las disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas, si alguno de estos efectos se produce con la expedición del respectivo acto.	N/A
2. El ámbito de aplicación del respectivo acto y los sujetos a quienes va dirigido	Las disposiciones contenidas en el presente capítulo aplican a todas las naves y artefactos navales que deseen inscribirse y los inscritos en el registro de la Dirección General Marítima.
3. La viabilidad jurídica, que deberá contar con el visto bueno de la oficina jurídica de la entidad	SI
4. Impacto económico si fuere el caso, el cual deberá señalar el costo o ahorro, de la implementación del respectivo acto.	N/A
5. Disponibilidad presupuestal	N/A
	N/A



6. Impacto medioambiental o sobre el patrimonio cultural de la Nación.	
OPCIONES DE REGULACIÓN • STATUS QUO • AUTO-REGULACIÓN • REGULATORIA	
Consultas: De conformidad con la Constitución y la Ley debe realizarse consultas a otra entidad. SI ☐ NO ☒	
Publicidad: De conformidad con la Ley debe someterse a consideración del público la información del proyecto antes de su expedición. SI ☒ NO ☐	
Seguridad Jurídica: Dentro del año inmediatamente anterior ya se había reglamentado la misma materia: SI: NO: X	

FIRMA.

Capitán de Navío **JUAN MANUEL URICOECHEA PEREZ**
Subdirector de Marina Mercante (E)