

ARTÍCULO 2.2.1.8.2.4. ENTREGA DEL VEHÍCULO. La inmovilización terminará con la orden de entrega del vehículo al propietario, tenedor o infractor, por parte de la autoridad correspondiente, una vez esta compruebe que se subsanó la causa que motivó la inmovilización, sin perjuicio de la imposición de la multa.

(Decreto 3366 de 2003, artículo 50).



ARTÍCULO 2.2.1.8.2.5. PROCEDIMIENTO PARA IMPONER SANCIONES. De conformidad con lo previsto en el Título I Capítulo IX de la Ley [336](#) de 1996, el procedimiento para la imposición de las sanciones de multa y de suspensión o cancelación de la habilitación o del permiso de operación, es el siguiente:

Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante Resolución motivada contra la cual no procede recurso alguno, y deberá contener:

1. Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.
2. Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y desarrollo de la investigación.
3. Traslado por un término de diez (10) días al presunto infractor, para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica.

Presentados los descargos, y practicadas las pruebas decretadas si fuere del caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado. Esta actuación se someterá a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en Código Contencioso Administrativo.

(Decreto 3366 de 2003, artículo 51).

SECCIÓN 3.

DISPOSICIONES FINALES.



ARTÍCULO 2.2.1.8.3.1. DOCUMENTOS QUE SOPORTAN LA OPERACIÓN DE LOS EQUIPOS. De acuerdo con la modalidad de servicio y radio de acción autorizado, los documentos que sustentan la operación de los equipos son:

1. Transporte público colectivo de pasajeros por carretera:
 - 1.1. Tarjeta de Operación.
 - 1.2. Planilla de viaje ocasional (cuando sea del caso).
 - 1.3. Planilla de despacho.
2. Transporte público colectivo de pasajeros metropolitano, distrital o municipal: Tarjeta de Operación.
3. Transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi:
 - 3.1. Tarjeta de Operación.

3.2. Planilla de viaje ocasional (cuando sea del caso).

4. Transporte público terrestre automotor de carga:

4.1. Manifiesto de Carga.

4.2. Documentos exigidos por los reglamentos para transportar mercancías consideradas como peligrosas, cargas extrapesadas y extradimensionadas.

5. Transporte público terrestre automotor mixto:

5.1. Tarjeta de operación.

5.2. Planilla de viaje ocasional (si es del caso).

6. Transporte público terrestre automotor especial:

6.1. Tarjeta de operación.

6.2. Extracto del contrato.

6.3. Permiso de operación (en los casos de vehículos particulares que transportan estudiantes).

(Decreto 3366 de 2003, artículo 52).



ARTÍCULO 2.2.1.8.3.2. SERVICIO NO AUTORIZADO. Entiéndase por servicio no autorizado, el que se realiza a través de un vehículo automotor de servicio público, sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas.

(Decreto 3366 de 2003, artículo 53).



ARTÍCULO 2.2.1.8.3.3. INFORME DE INFRACCIONES DE TRANSPORTE. Los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte. El informe de esta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente.

(Decreto 3366 de 2003, artículo 54).



ARTÍCULO 2.2.1.8.3.4. ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS O LAS ASOCIACIONES DE PADRES DE FAMILIA. Serán sancionados con multa de 6 a 10 salarios mínimos mensuales legales vigentes, los establecimientos educativos, entidades territoriales, secretarías de educación, asociaciones de padres de familia y grupo de padres de familia, que contraten la prestación del servicio de transporte con empresas no habilitadas o directamente con el propietario, locatario, tenedor o conductor del equipo.

(Decreto 3366 de 2003, artículo 55).



ARTÍCULO 2.2.1.8.3.5. FACILIDADES DE PAGO. Las autoridades competentes podrán adoptar las medidas para facilitar el pago de las multas, que se generen de la aplicación de este

Capítulo, a través de la celebración de acuerdos de pago.

(Decreto 3366 de 2003, artículo 56).



ARTÍCULO 2.2.1.8.3.6. PROHIBICIÓN DE ESTABLECER SANCIONES DISTINTAS. Las autoridades territoriales del orden Distrital, Metropolitano, Municipal y Departamental, no podrán establecer sanciones distintas a las contenidas en el presente Capítulo.

(Decreto 3366 de 2003, artículo 58).

TÍTULO 2.

DE LA AVIACIÓN CIVIL - MODO AÉREO.

CAPÍTULO 1.

DESCENTRALIZACIÓN AEROPORTUARIA.



ARTÍCULO 2.2.2.1.1. CLASIFICACIÓN. Para efectos del proceso de descentralización previsto en el artículo 48 de la Ley 105 de 1993, los aeropuertos de propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) se clasificarán de conformidad con los siguientes criterios:

a) Aeropuertos comerciales: son aquéllos en los cuales operan las aerolíneas comerciales, con itinerarios de vuelos nacionales e internacionales, cuyos ingresos se derivan principalmente del movimiento de pasajeros, de la operación de aeronaves y de la explotación de áreas comerciales.

Estos a su vez se clasifican, según el movimiento de pasajeros y características generales, en tres (3) niveles, a saber:

1. Nivel A: corresponde a los aeropuertos internacionales que embarcan más de 889.034 pasajeros por año.

2. Nivel B: corresponde a los aeropuertos que embarcan entre 148.172 y 889.034 pasajeros al año.

3. Nivel C: corresponde a los aeropuertos que embarcan menos de 148.172 pasajeros al año.

PARÁGRAFO. Las cifras numéricas señaladas en los anteriores numerales deberán actualizarse anualmente en un porcentaje igual al promedio de crecimiento del movimiento de pasajeros de los aeropuertos de propiedad de la AEROCIVIL.

b) Aeropuertos regionales. Son aquellos que se requieren para proporcionar acceso a zonas remotas, con baja frecuencia de operaciones comerciales;

c) Aeropuertos de aviación general y otros. Son aquellos aeropuertos dedicados a la aviación general y otros usos privados. Están localizados en lugares a los que también tienen acceso otros medios de transporte.

(Decreto 1647 de 1994, artículo 1o).



ARTÍCULO 2.2.2.1.2. CATEGORÍA. El Director General de la AEROCIVIL, determinará la categoría a la que pertenecen los aeropuertos de propiedad de la AEROCIVIL, teniendo en cuenta las características de cada uno de ellos, de acuerdo con los parámetros señalados en este Capítulo.

(Decreto 1647 de 1994, artículo 2o).

CAPÍTULO 2.

CARENCIA DE INFORMES POR TRÁFICO DE ESTUPEFACIENTES CON FINES AERONÁUTICOS Y MARÍTIMOS.

ARTÍCULO 2.2.2.2.1. OBJETO. El presente Capítulo reglamenta los requisitos y procedimientos para la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes y conexos, lavado de activos, testaferrato, enriquecimiento ilícito, procesos de extinción del derecho de dominio con fines aeronáuticos y marítimos a cargo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil adscrita al Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima (Dimar) dependencia interna del Ministerio de Defensa Nacional, respectivamente.

(Decreto 048 de 2014, artículo 1o).

ARTÍCULO 2.2.2.2.2. AUTORIDADES COMPETENTES. La verificación de la carencia de informes por tráfico de estupefacientes con fines aeronáuticos y marítimos se realizará directamente por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima, respectivamente.

(Decreto 048 de 2014, artículo 2o).

ARTÍCULO 2.2.2.2.3. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Respecto de los trámites adelantados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, se deberá tener en cuenta que el otorgamiento del permiso de operación de pistas, aeródromos y helipuertos contenido en el numeral 2 del artículo [78](#) del Decreto-ley 0019 de 2012, comprende además el cambio de explotador de aquellos dados en concesión, o cualquier otro Título, así como la construcción o reforma de estos.

En relación con los trámites adelantados por la Dirección General Marítima, en virtud de lo dispuesto en el artículo [79](#) del mencionado decreto ley, para efectos del numeral 1 de dicho artículo, se entenderá como personal marítimo la gente de mar definida en el artículo 2o del Decreto 1597 de 1988, o la norma que lo modifique, sustituya o derogue, y para efectos del numeral 3 se entenderá como embarcación, las naves y artefactos navales a que hace referencia el artículo 1 de la Ley 730 de 2001 y el artículo [100](#) del Decreto ley 0019 de 2012.

(Decreto 048 de 2014, artículo 3o).

SECCIÓN 1.

INFORMACIÓN.

ARTÍCULO 2.2.2.2.1.1. SUMINISTRO DE INFORMACIÓN. Hasta tanto se implemente

una herramienta informática para este fin, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima deberán solicitar la información respectiva de manera directa o indirecta a la Fiscalía General de la Nación, y a la Dirección de Investigación Criminal e Interpol.

(Decreto 048 de 2014, artículo 4o).



ARTÍCULO 2.2.2.2.1.2. NATURALEZA DE LA INFORMACIÓN. La información que será tenida en cuenta en desarrollo de la verificación efectuada directamente por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima (Dimar) en los términos establecidos en el artículo anterior, será aquella que se encuentre debidamente fundamentada y suministrada por las autoridades competentes, siempre y cuando se cumpla con las siguientes condiciones:

- a) Que respecto de la persona se logre establecer plenamente su identidad;
- b) Que se relacione con delitos de tráfico de estupefacientes y conexos, lavado de activos, enriquecimiento ilícito, testaferrato y procesos de extinción del derecho de dominio;
- c) Que el registro no se encuentre sometido a reserva o confidencialidad, o que esta condición hubiera sido revocada por autoridad competente.

(Decreto 048 de 2014, artículo 5o).



ARTÍCULO 2.2.2.2.1.3. VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN. La verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes con fines aeronáuticos o marítimos se realizará a la persona natural o jurídica que inicie alguno de los trámites establecidos en los artículos [78](#) y [79](#) del Decreto ley 0019 de 2012.

Tratándose de persona jurídica, dicha verificación se efectuará a los representantes legales, miembros de junta directiva principales y suplentes, y socios que posean una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital social suscrito. Si alguno de esos socios es a su vez persona jurídica se realizará la verificación en los mismos términos de este artículo.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima (Dimar) deberán dejar constancia en medio físico de la verificación que se realice, la cual se incluirá en el expediente del trámite correspondiente, y se tendrá en cuenta para resolver de fondo la solicitud.

La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima deberán tener un registro actualizado de las verificaciones realizadas a personas naturales o jurídicas con las respectivas fechas de vigencia.

(Decreto 048 de 2014, artículo 6o).



ARTÍCULO 2.2.2.2.1.4. TÉRMINO PARA REMITIR LA INFORMACIÓN. Las autoridades y organismos deberán dar respuesta a las solicitudes de información que requieran la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima (Dimar) en el término de diez (10) días, de conformidad con lo previsto en el artículo [16](#) del Decreto 2150 de 1995, modificado por el artículo [14](#) de la Ley 962 de 2005.

(Decreto 048 de 2014, artículo 7o).

SECCIÓN 2.

SOLICITUD Y TRÁMITE.



ARTÍCULO 2.2.2.2.1. REQUISITOS DE LA SOLICITUD. Con la solicitud de la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes, la persona natural o jurídica deberá presentar los siguientes documentos:

1. Para personas naturales:

a) Nacionales: cédula de ciudadanía.

b) Extranjeras: pasaporte vigente, cédula de extranjería o documento de identificación del país de origen vigente.

2. Para personas jurídicas:

a) Nacionales:

i) Original del certificado de existencia y representación legal en donde consten los socios que cuentan con una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital social suscrito, en el evento en que no lo establezca, el original del documento que lo certifique firmado por el representante legal, revisor fiscal o contador público.

ii) Copia de la cédula de ciudadanía o del documento de identidad vigente del representante legal, de los miembros de la junta directiva, principales y suplentes y de los socios que cuentan con una participación accionaria igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital social suscrito.

b) Extranjeras:

i) Original del documento que acredite la existencia y representación legal del respectivo país o mediante el cual se reconozca su personería jurídica, en donde consten los socios que cuentan con una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital social suscrito, en el evento en que no lo establezca, el documento idóneo o equivalente que lo certifique debidamente suscrito por el representante legal o quien haga sus veces.

ii) Copia del documento de identidad vigente del representante legal o quien haga sus veces, de los miembros de la junta directiva, principales y suplentes y de los socios que cuentan con una participación accionaria igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital social suscrito.

PARÁGRAFO. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) y la Dirección General Marítima (Dimar) podrán conectarse gratuitamente a los registros públicos que llevan las entidades encargadas de expedir los certificados de existencia y representación legal, de conformidad con lo establecido en el artículo [15](#) del Decreto-ley 0019 de 2012.

(Decreto 048 de 2014, artículo 8o).



ARTÍCULO 2.2.2.2.2. VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS DE CARENCIA DE

INFORMES POR TRÁFICO DE ESTUPEFACIENTES PARA FINES AERONÁUTICOS Y MARÍTIMOS. Los certificados de carencia de informes por tráfico de estupefacientes solicitados con anterioridad al 10 de abril de 2012, a la Dirección Nacional de Estupefacientes o al Ministerio de Justicia y del Derecho, para adelantar trámites ante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima (Dimar), mantendrán su vigencia de conformidad con lo establecido en cada acto administrativo y podrán ser tenidos en cuenta por estas dos últimas entidades durante la vigencia para la cual fueron otorgados, aun cuando se hubieren expedido originalmente para un trámite diferente.

El aporte del Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes dentro de un trámite específico, no obsta para que la entidad competente realice en cualquier momento la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes, de que trata el artículo [2.2.2.2.1.3](#) del presente decreto.

(Decreto 048 de 2014, artículo 9o).

CAPÍTULO 3.

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



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

TIEMPOS DE VUELO, SERVICIO Y PERIODOS DE DESCANSO PARA

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

1. Tiempo de Vuelo:

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

2. Tiempo de servicio:

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

Se considera también como tiempo de servicio:

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

3. Limitaciones al tiempo de servicio:

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

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

a) DÍA - Diferentes Equipos.

Máximas horas de servicios pilotos, según grupo de aeronave:

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

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

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

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

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

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

5. Períodos de descanso:

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

a) En la base de residencia.

- Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez (10) horas de descanso.
- Para vuelos con duración de ocho (8) horas o menos, doce (12) horas de descanso.
- Para vuelos con duración mayor de ocho (8) horas, el doble de las horas voladas sin exceder de (24) horas de descanso.

b) Fuera de la base de residencia.

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

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

6. Asignaciones:

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

- VUELO
- RESERVA DE VUELO
- ESCUELA DE OPERACIONES
- SIMULADOR DE VUELO
- VUELO DE ENTRENAMIENTO

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

- a) Cuando se programen en un día varias asignaciones, el entrenamiento de vuelo no podrá ser la última asignación.
- b) Cuando un tripulante sea programado como reserva, o de tripulante adicional (tripadi) y vuelo en un mismo día calendario, se considerará como una sola asignación.
- c) Una tripulación sencilla en cumplimiento de una asignación, no podrá ser cambiada a múltiple.
- d) El tiempo total de las asignaciones de escuela de operaciones, simulador de vuelo y entrenamiento de vuelo, no podrá exceder de siete (7) horas. Cuando se trate de entrenamiento de vuelo, este no podrá exceder de cuatro horas en un mismo día.
- e) Las asignaciones de escuela de operaciones, simulador de vuelo -que no sea chequeo- o entrenamiento en el avión, podrán ser programadas para el mismo día en que aparezcan asignaciones de vuelo o reserva de vuelo, siempre y cuando la suma de ambas asignaciones no exceda las limitaciones pertinentes a los tiempos de vuelo y servicios aplicables al correspondiente día.
- f) Cuando la asignación sea para vuelo de prueba de avión o entrenamiento de vuelo para pilotos, e ingenieros de vuelo, el tiempo total de vuelo dentro del correspondiente período de servicio no podrá exceder de cuatro (4) horas.
- g) Cuando la asignación haya sido para un vuelo de prueba y este no alcance una duración de dos (2) horas, la tripulación podrá ser programada para vuelo, siempre y cuando no sean sobrepasadas las limitaciones de tiempo de vuelo y servicio correspondientes al día calendario.

8. Tiempo libre:

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

- a) Todo tripulante de vuelo tendrá derecho a nueve (9) días libres cada mes, en su base de

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

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

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

9. Disposiciones adicionales:

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

b) Si durante el desarrollo de una asignación de vuelo correctamente programada, circunstancias imprevisibles e irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito, obligaren a prolongar el servicio; el vuelo podrá continuar normalmente hasta su destino, si al terminar la asignación los tiempos de servicio del tripulante o tripulantes no hubieren excedido en más de dos (2) horas, en vuelos internacionales o una (1) en vuelos nacionales, sobre las normas establecidas. En cada caso la empresa explotadora dará cuenta escrita a la UAEAC dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes, sobre el mayor tiempo y las causas que lo originaron.

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

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

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

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

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

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

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

(Decreto 2742 de 2009, artículo 1o).



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

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

1. Tiempo de vuelo:

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

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

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

a) Aviones con asientos para 20 a 31 pasajeros

Un (1) auxiliar dos (2) auxiliares

9 Horas 12 horas

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

Auxiliares Cuatro (4) Aux.

09:00 horas 14:00 horas

c) Aviones con asientos para 81 a 140 pasajeros

Tres (3) Auxiliares Cinco (5) Aux.

09:00 horas 14:00 horas

d) Aviones con asientos para 141 a 200 pasajeros

Cuatro (4) Auxiliares Seis (6) Aux.

12:00 horas 16:00 horas

Cinco (5) Auxiliares Siete (7) Aux.

12:00 horas 16:00 horas

e) Aviones con asientos para 201 a 250 pasajeros

Cinco (5) Auxiliares Siete (7) Aux.

9:00 horas 14:00 horas

Seis (6) Auxiliares Ocho (8) Aux.

12:00 horas 16:00 horas

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

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

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

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

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

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

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

a) Todo tripulante auxiliar de a bordo tendrá derecho a siete (7) días libres cada mes, en su base de residencia, distribuidos en dos (2) períodos de dos (2) días consecutivos cada uno, y uno de tres (3) días consecutivos, los cuales se podrán acumular. En caso de salir a, o regresar de vacaciones, incapacidad o licencia, estos días serán proporcionales al número de días faltantes para cumplir el mes calendario.

b) El tiempo de servicio comienza a contarse una (1) hora antes de la iniciación de los vuelos internacionales y media (1/2) hora antes de los nacionales y se termina al finalizar el vuelo.

c) Constituye tiempo de servicio el tiempo necesario en trasladarse por cualquier medio, hacia otro lugar de asignación diferente a su base de residencia y el regreso a esta o el que de cualquier modo implique su movilización como tripulante adicional (tripadi).

d) Los días de asignación no podrán exceder de seis (6) días consecutivos.

e) Si durante el desarrollo de una asignación de vuelo correctamente programada, circunstancias imprevisibles o irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito, obligaren a prolongar el servicio; el vuelo podrá continuar normalmente hasta su destino, si al terminar la asignación los tiempos de servicio de tripulante o tripulantes no hubieran excedido más de dos (2) horas, en vuelos internacionales o una (1) hora en vuelos nacionales, sobre las normas establecidas. En cada caso la empresa explotadora dará cuenta escrita a la UAEAC, dentro de las cuarenta y ocho (48) siguientes, sobre el mayor tiempo y las causas que lo originaron.

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

g) Cuando el número de Auxiliares asignados para un vuelo, sea mayor de cinco (5), la empresa incluirá un (1) auxiliar Jefe de Cabina dentro de la tripulación correspondiente.

h) Los auxiliares jefes de cabina velarán porque el personal de Auxiliares bajo su mando desarrollen sus funciones en forma que no les ocasione fatiga.

i) En el caso de observadores, en período de entrenamiento estos no serán contabilizados para cumplir con el número mínimo de auxiliares de a bordo exigidos.

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

(Decreto 2742 de 2009, artículo 2o).



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

TIEMPOS DE VUELO, SERVICIO Y PERIODOS DE DESCANSO PARA TRIPULANTES DE AERONAVES DE TRANSPORTE PUBLICO NO REGULAR, AVIACION CORPORATIVA Y CIVIL DEL ESTADO (Pilotos, copilotos u otros tripulantes).

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

a) Durante las asignaciones con tiempo total de vuelo igual o inferior a cuatro (4) horas y cuatro (4) trayectos o menos, el tiempo de servicio podrá ampliarse hasta catorce 14 horas. No obstante, después de una asignación de catorce (14) horas de servicio, el tiempo de descanso no será inferior a doce (12) horas.

b) Cuando la espera en un lugar o aeropuerto exceda de tres horas y treinta minutos (3:30), deberá proporcionarse a todos los tripulantes, alojamiento o estadía en hotel u otras instalaciones que ofrezcan las facilidades necesarias para su cómoda permanencia y descanso.

c) Para las operaciones de qué trata este numeral, las asignaciones en aeronaves del Grupo B, podrán ser hasta seis (6) consecutivas, siempre que el tiempo promedio de vuelo para todas ellas, no exceda de tres horas y media (3:30) diarias.

(Decreto 2742 de 2009, artículo 3o).

TÍTULO 3.

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL.

CAPÍTULO 1.

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MARÍTIMO.



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

(Decreto 804 de 2001, artículo 1o).



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

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

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

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

-- Corredor de contratos de fletamento: es la persona natural o jurídica, que por su especial conocimiento del mercado marítimo, asesora a título de intermediario al transportador marítimo de una parte, y al fletador de otra, sin estar vinculado a las partes por relaciones de colaboración, dependencia, mandato o representación.

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

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

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

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

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

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

-- Servicio ocasional: es aquel que se presta, sea para pasajeros, carga general, carga a granel o

mixto, sin rutas, frecuencias e itinerarios preestablecidos.

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

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

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

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

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

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

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

-- Transporte marítimo público: es aquel que se presta por una empresa de transporte marítimo de servicio público para movilizar pasajeros y/o carga, a cambio de una contraprestación económica.

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

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

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

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

(Decreto 804 de 2001, artículo 2o).



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

(Decreto 804 de 2001, artículo 3o).



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

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

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

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

(Decreto 804 de 2001, artículo 4o).



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma de la Administradora Colombiana de Pensiones - Colpensiones

ISSN 2256-1633

Última actualización: 31 de Marzo de 2019

