

Propuesta de actualización del  
**Modelo de Operación y Control  
Fronterizo Fluvial**

Versión Final  
Diciembre 2024

---

---

## ÍNDICE

<b>SIGLAS</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Introducción</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Objetivo general</b> .....	<b>5</b>
2.1    Objetivos específicos.....	5
<b>3. Marco normativo</b> .....	<b>5</b>
<b>4. Ámbito de aplicación y componente estratégico</b> .....	<b>9</b>
4.1    Componente estratégico.....	9
4.2    Zonas de frontera fluvial .....	11
4.3    Componentes Funcionales de infraestructura .....	11
<b>5. Organismos de control y servicios</b> .....	<b>15</b>
<b>6. Infraestructura</b> .....	<b>18</b>
<b>7. Secuencialidad, racionalidad y orden de los controles</b> .....	<b>19</b>
<b>8. Procedimiento de Control e Inspección para la autorización de ingreso y salida del país. [Migratorio, Aduanero, Sanitario y Fitosanitario]</b> .....	<b>21</b>
8.1    Procedimiento de ingreso de Viajeros internacionales (pasajeros y tripulantes) en embarcaciones menores y mayores .....	21
8.2    Procedimiento de Salida de Viajeros internacionales (pasajeros y tripulantes) en embarcaciones menores y mayores .....	24
<b>9. Procedimiento de Control e Inspección para la autorización de ingreso y salida del país de transporte internacional de carga y tripulación.</b> .....	<b>27</b>
9.1    Procedimiento de ingreso de transporte internacional de carga y tripulación en embarcaciones menores y mayores .....	27
9.3    Procedimiento de salida de transporte internacional de carga y tripulación en embarcaciones menores y mayores .....	31
<b>10. GLOSARIO</b> .....	<b>36</b>

---

## PRESENTACION DE DOCUMENTO

Este Anexo presenta la propuesta de actualización al Modelo de Operación y Control Fronterizo Fluvial (DNP) desde el punto de vista técnico, es decir, en la organización y formas de ejecutar los controles fronterizos sobre los distintos factores que circulan por los ríos, cruzando o no a otros países limítrofes: personas, mercancías y embarcaciones.

En ausencia de un trabajo de campo para relevamiento y constatación del estado de situación de los Puertos Fluviales, se recurrió a una búsqueda, recopilación y análisis de antecedentes de fuente secundaria, en particular en anteriores estudios de consultoría (por ejemplo IDOM, EPYPSA Colombia), experiencias personales de los consultores, profesionales y publicaciones varias.

Lo anterior se complementó con una serie de reuniones virtuales institucionales, organizadas y convocadas por el DNP en el marco de las conversaciones y acuerdos con la consultoría. Así participaron Cancillería, Ministerio de Comercio, Ministerio de Transporte, INVIAS, Unidad Administrativa Especial Migración Colombia, ICA, DIAN, INVIMA y Armada Nacional / DIMAR. Previo a cada reunión y por intermedio del DNP, la consultoría hizo llegar a cada institución una guía temática o cuestionario dedicado, con unas cincuenta inquietudes o preguntas. Obviamente la extensión de esa guía temática en mucho excedió el tiempo asignado a la reunión virtual para su desarrollo completo, por lo que sirvió de referencia durante las conversaciones, actuando el DNP como moderador.

Una vez finalizadas las sucesivas reuniones virtuales, se invitó a las instituciones para que en un plazo razonable de dos o hasta tres semanas, ya internamente pudieran reconsiderar la guía temática proporcionada y hacer llegar a la consultoría sus comentarios, reflexiones u observaciones, para ser considerados insumos actualizados de calidad. En el tiempo transcurrido, solo se recibió un aporte detallado de INVIMA y de Armada Nacional / DIMAR.

Con este bagaje de información se preparó una primera propuesta de modificación al Modelo de Operación y Control Fronterizo Fluvial (DNP). Operativamente, se partió del último documento elaborado por DNP, al que se le fueron añadiendo sugerencias de modificación-actualización, que fueron presentadas y discutidas en Mesas de Trabajo interinstitucionales presenciales celebradas en Bogotá y en Leticia a finales de noviembre de 2024.

Siempre ha de tenerse en cuenta que ese Modelo final es vinculante para todas las instituciones de control fronterizo, que no es conveniente hacer interpretaciones discrecionales o voluntaristas, que las instituciones como tales son “propietarias de sus procedimientos técnicos de control en el respectivo ámbito de su especificidad” pero que el Modelo – en tanto cumpla su objetivo principal – es un protocolo de orden superior - al cual se subordinan las instituciones en cuanto a ubicación, secuencia de participación, tiempos unitarios de esas participaciones, dotaciones asignadas en equilibrio con el concepto de “línea de producción”.

Estos enunciados anteriores no desconocen que cada Puerto Fluvial, sede de controles fronterizos, es una unidad con características propias, pero ello no debe ser obstáculo para la aplicación de los principios generales.

---

## SIGLAS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CAN	Comunidad Andina
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
DIAN	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
DIMAR	Dirección General Marítima
DIRAN	Dirección Antinarcóticos
DNP	Departamento Nacional de Planeación
ICA	Instituto Colombiano Agropecuario
INVIAS	Instituto Nacional de Vías
INVIMA	Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos
MT	Medio de Transporte
OCR	Reconocimiento Óptico de Caracteres, por sus siglas en inglés
PF	Puerto Fluvial
PNSC	Programa Nacional de Servicio al Ciudadano
ZIF	Zona de Integración Fronteriza

---

## 1. Introducción

En cumplimiento del artículo 184 de la Ley 1753 de 2015, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026: “Colombia, potencia mundial de la vida”, el Departamento Nacional de Planeación-DNP, diseña el Modelo Nacional de Gestión Integrada y Coordinada de Controles y Servicios en Pasos de Frontera, el cual contiene los lineamientos generales para la actuación interinstitucional coordinada de las autoridades colombianas de control en frontera terrestre, participantes en los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) y los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF).

Ahora bien, teniendo en cuenta las lecciones aprendidas durante el desarrollo del modelo de operación fronteriza y el acompañamiento brindado durante los últimos seis (6) años en la implementación del mencionado modelo para que estos centros operen bajo los principios de calidad y eficiencia, se establece la necesidad de llevar el presente ejercicio a otros contextos distintos al terrestre, por tal motivo, se estableció como meta 2022 y 2023 ampliar el alcance en cuanto aplicabilidad del modelo en otros contextos que podrían ser aplicables como lo es el fluvial. Es así como el DNP se articula con la Cancillería para diseñar un modelo de operación con enfoque fluvial, en el que se involucran a todas las autoridades que ejercen sus labores de control en los puertos fluviales cuyos ríos colinden con otros países. Por lo tanto, considerando que el país cuenta con lugares de tránsito fluvial, los cuales tienen cierta presencia institucional para el ejercicio de controles, es menester resaltar que estos lugares no se encuentran formalizados como pasos fronterizos mediante acuerdos con los países vecinos, por tal motivo, los puestos de control existentes, no cuentan con la infraestructura, el talento humano, ni los equipos tecnológicos, para que las entidades de control puedan de forma articulada realizar sus actividades de control en frontera de una forma eficiente.

Por otro lado, el DNP y Cancillería iniciaron en el año 2022, un ejercicio de priorización de 5 zonas de frontera cuya línea limítrofe está demarcada por lo fluvial que, a razón de su posicionamiento en la región, su nivel de desarrollo, presencia de las autoridades de control y las dinámicas fronterizas, fueron seleccionadas para optimizar su ejercicio de controles. Los pasos seleccionados para la formalización, diseño de infraestructura tipo y aplicación de un modelo de operación fronteriza son: a) Leticia - Amazonas; b) Puerto Leguizamo-Putumayo; c) Arauca-Arauca; d) Inírida-Guainía y; e) Puerto Carreño-Vichada. Para ello se realizaron ejercicios de levantamiento de información para verificar las necesidades en el territorio; visitas in situ, para corroborar y evaluar los posibles lugares en los que debería construirse una infraestructura, ya sea sobre tierra o río para que las autoridades de control puedan ejercer sus labores en zonas de frontera, como también, recopilar información y percepciones de la comunidad respecto a este tipo de iniciativas que permiten dinamizar las relaciones con los vecinos países a través de la formalidad.

Por consiguiente y con base en las buenas prácticas, las lecciones aprendidas y la información recopilada con las entidades de control en frontera, se presenta esta propuesta de modelo de operación y control fronterizo para implementar en los puertos y muelles de las riberas de los ríos que colindan en zonas de frontera con otros países.

---

## 2. Objetivo general

Esta propuesta busca establecer un modelo estándar de operación sobre las zonas de frontera, cuyo límite con otros países sea de tipo fluvial para la prestación de los servicios, que asegure de manera eficaz y eficiente el cumplimiento de las obligaciones con un respeto total de los derechos y mejore la percepción de las personas que utilizan los servicios en estos centros.

### 2.1 Objetivos específicos

- Establecer mecanismos de coordinación y acuerdos de servicios interinstitucionales para la operación en los pasos fluviales.
- Ordenar y sistematizar los trámites aduaneros, sanitarios, migratorios, de seguridad y de transporte y tránsito de navíos y embarcaciones de banderas nacionales y extranjeras.
- Facilitar el flujo continuo y expedito del transporte y tránsito de personas, navíos y mercancías.
- Asegurar un servicio eficaz y eficiente en los puntos de atención en puertos fluviales.
- Prevenir los espacios de corrupción por la falta de controles y presencia institucional en sitio.

## 3. Marco normativo

La Ley 191 de 1995, por medio de la cual se dictan disposiciones sobre zonas de frontera, establece un régimen especial para los territorios limítrofes donde se busca promover y facilitar el desarrollo económico, social, científico y cultural. En tal sentido, dicha ley destaca que las acciones del Estado en las zonas de frontera deberán estar encaminadas a priorizar los objetivos de: protección de los derechos humanos, la integración y cooperación con los países vecinos, el desarrollo económico, la construcción y mejoramiento de la infraestructura de fronteras, la preservación y aprovechamiento de los recursos naturales, el mejoramiento de la calidad de la educación y el fortalecimiento institucional de las entidades territoriales y nacionales.

En este sentido, la Ley establece tres categorías que diferencian a los territorios limítrofes de acuerdo con sus características geográficas y económicas:

1. **Zonas de Frontera** compuestas por municipios, corregimientos especiales de los Departamentos Fronterizos, limítrofes de la República de Colombia, donde las actividades económicas y sociales del territorio, son influencia directa de su condición fronteriza.
2. **Unidades especiales de desarrollo fronterizo** compuestas por municipios, corregimientos especiales y áreas metropolitanas pertenecientes a las Zonas de Frontera, los cuales requieren una integración de las comunidades, de actividades productivas, intercambio de bienes y servicios entre los países vecinos y la libre circulación de personas y navíos, con el fin de crear condiciones especiales para el desarrollo económico y social.
3. **Zonas de integración fronteriza**, compuestas por áreas de los Departamentos Fronterizos y determinadas por condiciones geográficas, ambientales, culturales, sociales y/o económicas, que buscan el intercambio institucional con autoridades del país vecino, adelantar acciones de

planeación y ejecución, promover el desarrollo y fortalecer el intercambio bilateral e internacional (Congreso de la República, 1995).

El documento CONPES 3805 de 2014 “prosperidad para las fronteras de Colombia” identifica las siguientes tipologías de fronteras, cada una con sus particularidades: (i) marítimas, (ii) terrestres ambientales (iii) fronteras terrestres comerciales y (iv) fluvial.

Por otra parte, la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) ha realizado estudios sobre la incidencia del comercio regional en el país, permitiendo desarrollar acciones estratégicas de consolidación de proyectos de impacto regional e internacional por parte del Gobierno Nacional.

Asimismo, cabe señalar que las decisiones de la Comunidad Andina son consideradas dentro del marco regulatorio de la operación de las autoridades en los pasos de frontera del territorio colombiano, aun cuando Venezuela se retiró de este organismo regional. Y dicho marco regulatorio considera los pasos de frontera como nodos de desarrollo importantes para los procesos de integración entre países, siendo un elemento articulador dentro de la cadena logística del comercio bilateral y regional que requiere de una adecuada infraestructura, equipamiento y operación.

Ahora bien, según la iniciativa IIRSA un paso de frontera se define como el “conjunto de elementos físicos, organizativos y de procedimientos necesarios para que las personas y/o mercaderías transportadas puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades nacionales de los mismos”. De igual modo, establece que un “paso deseable” es aquel que cuenta con características óptimas de infraestructura, equipamiento, seguridad, funcionalidad y organización, que permiten garantizar la prestación de servicios por parte de las autoridades de control.

De otro lado, en relación con las competencias en el control de los ríos internos del país y los ubicados en áreas limítrofes se identificaron veintiséis (26) instrumentos normativos nacionales (4 leyes, 7 Decretos, 13 Resoluciones y 2 CONPES), a saber:

Tabla 1. Elementos normativos.

<b>Año</b>	<b>Normativa-instrumento</b>
<b>1971</b>	Decreto 410 de 1971 “Por el cual se expide el Código de Comercio”
<b>1984</b>	Decreto Ley 2324 de 1984 “Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria”.
<b>1991</b>	Ley 1 de 1991 “Estatuto de puertos marítimos y otras disposiciones”.
<b>1993</b>	Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”.
<b>1996</b>	Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”
<b>1997</b>	Decreto No. 3112 de 1997 “Por el cual se reglamenta la habilitación y la prestación del servicio público de transporte fluvial”.

<b>Año</b>	<b>Normativa-instrumento</b>
1998	Decreto No. 1292 de 1998 "Por el cual se modifica el artículo 56 del Decreto número 3112 de diciembre 30 de 1997."
1998	Decreto No. 2060 de 1998 "Por el cual se modifica el Artículo 56 del Decreto No. 3112 de diciembre 30 de 1997". Derogado.
1999	Decreto No. 592 de 1999 "Por el cual se modifica el artículo 56 del Decreto 3112 del 30 de diciembre de 1997".
1999	Resolución No. 2104 de 1999. "Por medio de la cual se expide el Reglamento de las Embarcaciones Mayores, las cuales registrarán en todo el Territorio Nacional".
1999	Resolución No. 2105 de 1999. "Por medio de la cual se expide el Reglamento para embarcaciones Menores, las cuales registrarán en el Territorio Nacional".
1999	Resolución No. 2106 de 1999. "Por la cual se expide el reglamento para puertos, muelles y bodegas en el modo fluvial".
1999	Resolución No. 0664 de 1999 "Por medio de la cual se expide el Reglamento de Construcción de Obras Fluviales".
1999	Resolución No. 0665 de 1999 "Por medio de la cual se expide el Reglamento para el funcionamiento de Astilleros y Talleres Fluviales".
1999	Resolución No. 0666 de 1999 "Por medio de la cual se expide el Reglamento de Luces y Señales de Navegación Fluvial".
1999	Resolución No. 0667 de 1999 "Por la cual se adopta como Reglamentos los Manuales de Señalización Fluvial, Balizaje Fluvial, Seguridad y Sanidad Fluvial para Embarcaciones Mayores, y Seguridad y Sanidad Fluvial para Embarcaciones Menores"
1999	Resolución No. 0668 de 1999 "Por medio de la cual se expide el Reglamento de Operación de Transbordadores y Prestación de Servicios de Transbordo".
2008	Ley 1242 de 2008 "Por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones".
2008	Resolución 003601 "Restricción Transbordadores horario nocturno"
2013	Resolución 4824 "Por la cual se adopta el reglamento de las tripulaciones y dotaciones de embarcaciones fluviales y se dictan otras disposiciones".
2013	Resolución 003767 "Por medio del cual se adopta el Manual Único de Señalización Fluvial, como reglamento de señalización y balizaje fluvial y se dictan otras disposiciones".
2013	CONPES 3758 Plan para restablecer la navegabilidad del río Magdalena.
2013	CONPES 3744 Política Portuaria para un país más moderno.
2015	Decreto 1079 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte".
2015	Resolución 1918 "Por la cual se establecen condiciones para el transporte de petroquímicos, asfaltos, hidrocarburos y sus derivados a granel, en embarcaciones fluviales tipo Bote Tanque, Embarcaciones Autopropulsadas y Artefactos Fluviales por las zonas fluviales en todo el territorio nacional".
2016	Resolución 5642 Modificación Resolución Doble Casco 1918 de 2015.

Fuente: PNSC, 2018.

De manera adicional a los instrumentos de política enunciados, se identificaron tres (3) insumos o productos de utilidad para el establecimiento del Modelo Fluvial y sus componentes a saber:

Año	Normativa-instrumento
1995	Plan de Acción para el sector Fluvial. CONPES 2814: Plan de Acción para el sector Fluvial
2013	Colombia y los Países Bajos firmaron en 2013 el Convenio Interadministrativo de Cooperación N° 212 para estructurar y consolidar un Plan Maestro Fluvial (PMF).
2015	Plan Maestro Fluvial.
2020	CONPES 3982 "Política Nacional Logística"
2021	"Por medio de la cual se establece un régimen especial para los departamentos fronterizos, los municipios y las áreas no municipalizadas fronterizas, declarados zonas de frontera en desarrollo de lo dispuesto en los artículos 9, 289 y 337 de la Constitución Política"

Fuente: PNSC, 2018.

En general, la normativa enunciada está relacionada con la habilitación y prestación del servicio público de transporte fluvial, lineamientos de operación y elementos sancionatorios sujetos a la documentación y control por parte del Ministerio de Transporte (Ley 336 de 1996). De lo anterior, se derivaron manuales de guía para los usuarios del modo fluvial.

En la norma se expresa que toda empresa de transporte fluvial está sujeta a la habilitación y permiso de operación otorgado por el Ministerio de Transporte (inspección fluvial correspondiente), así como también a la vigilancia y control permanente de las autoridades que velan por el cumplimiento de las normas sobre navegación fluvial y de las condiciones de seguridad, salubridad e higiene de cada una de las embarcaciones.

Adicionalmente, el Ministerio de Transporte tramitó un proyecto de Ley, por el cual se adopta el Código Nacional de Tránsito Fluvial y se dictan otras disposiciones cuyo objetivo es el de adoptar el código de tránsito fluvial, determinando la competencia y jurisdicción de las autoridades administrativas sancionatorias y de control operativo, los actores del tránsito fluvial, el otorgamiento de licencias y permisos para los miembros de la tripulación, las condiciones técnicas de las embarcaciones y equipos, los registros respectivos, así como las conductas que constituyen infracciones, como son sanciones a imponer y procedimientos para facilitar el ejercicio de la navegación y el transporte fluvial. No obstante, este proyecto no pasó las plenarias de Congreso de la República, quedando este marco normativo propuesto sin piso legal para reglamentar la materia.

---

## 4. Ámbito de aplicación y componente estratégico

### 4.1 Componente estratégico

#### Misión

Garantizar la prestación de controles y servicios en las zonas de frontera fluvial de Colombia, de tal forma que se promuevan dinámicas de desarrollo, movilidad, integración y prosperidad en estos territorios, a partir de la presencia institucional.

#### Visión

Constituirse en experiencia de éxito y referente nacional e internacional que cumpla con las expectativas de los usuarios sobre los servicios de control fronterizo y mejore la eficiencia institucional en las zonas de frontera fluvial del país.

#### Principios Transversales

Las actuaciones, lineamientos y gestión institucional de las zonas de frontera, en todos los casos se sustentarán en el cumplimiento de los siguientes preceptos comunes al modelo de gestión pública adoptado:

- **Servicio.** Mediante la atención empática, oportuna y eficiente, se garantizará el fácil acceso ciudadano a la oferta institucional, permitiendo que éste cumpla con sus obligaciones, obtenga información y asistencia según requiera.
- **Facilitación.** Serán desarrolladas y optimizadas de manera continua todas las gestiones institucionales bajo las premisas de simplicidad y racionalización, evitando trámites y actividades innecesarias de forma tal que los tiempos y procesos de atención impacten positivamente la experiencia de los ciudadanos.
- **Eficiencia.** Hacer lo que esté al alcance para satisfacer la expectativa de los ciudadanos de forma tal que en los servidores se observe a un equipo no sólo competente y activo, si no con vocación, motivado y apasionado con su labor que le aporta directamente a un mejor país.
- **Articulación.** La actuación gubernamental, y por lo tanto la toma de decisiones, tanto a nivel operativo como estratégico se movilizará bajo el enfoque de cadena valor público, en el cual cada actividad institucional se complementa, correlaciona y armoniza con las de otros actores participantes. Se mantendrá la prevalencia de la acción coordinada e integrada, atendiendo a una estructura sistémica en la que el objetivo esencial además de ser compartido y representativo de todos es común y equivalente a los propósitos trazados por el Estado en sus planes de mediano y largo plazo.

- **Fortalecimiento Público.** Fomentar la profesionalización y el desarrollo de las competencias y capacidades integrales del Capital Humano que sirve en territorios de frontera, con miras a favorecer mediante su crecimiento y bienestar integral, la calidad de su desempeño y expresión permanente de su vocación de servicio al ciudadano.
- **Control y Seguridad.** Además de garantizar el efectivo ejercicio de autoridad de control en frontera mediante la verificación, inspección y análisis de bienes, servicios y personas; se identificarán, administrarán y mitigarán riesgos reales y potenciales con el propósito de anticipar su materialización y garantizar las condiciones esenciales para evitar la afectación de los intereses estatales y ciudadanos; promoviendo un ambiente de prosperidad, paz, tranquilidad y desarrollo.

### Características del Control Integrado

El Proceso de Control Integrado tendrá las siguientes características:

- **Racionalización y No Duplicidad.** En el marco de la gestión integrada y coordinada se promoverán y adoptarán todos los esfuerzos, gestiones y herramientas que garanticen a los ciudadanos la mayor simplicidad y racionalidad en sus interacciones con las autoridades, optimizando los recursos institucionales y su despliegue.
- **Sinergia Gubernamental.** La articulación de actuaciones y servicios desarrollados por el presente proceso constituyen un arreglo marco, al cual se incorporan e integran las actuaciones intrínsecas de cada autoridad de control, reglamentadas jurídicamente como parte de sus competencias.
- **Diseño Estándar.** El Modelo atiende a un diseño estándar que pretende mantener el consenso de servicios de las autoridades de control fronterizo sobre los mínimos de atención.
- **Complementariedad Institucional.** La aplicación de la competencia institucional de cada autoridad se extenderá en todos los casos a la cooperación armónica, apoyo y acompañamiento a las funciones de las demás autoridades, con el propósito de afianzar arreglos cooperativos caracterizados por la construcción de confianza, respeto y articulación del equipo de trabajo gubernamental, en cumplimiento de lo establecido en la Ley 489 de 1998 sobre el principio de colaboración armónica.
- **Diseño por Tipicidad.** Las actuaciones, descripciones y procedimientos establecidos se orientan a prestar servicios sobre condiciones tipo, en las cuales no se detallan problemáticas, características particulares o casos específicos que demanden decisiones y actuaciones complejas.
- **Control y Seguridad Universal del punto** Sin exclusión alguna, todas las personas, navíos, bienes y servicios en general están sometidos al control, verificación e inspección de las autoridades. En atención a la dinámica de vecindad, los tratados y acuerdos internacionales, se

---

aplicarán medios alternativos de control, registro y autorización que promuevan la movilidad e integración y faciliten el desarrollo de las localidades fronterizas y sus habitantes.

## 4.2 Zonas de frontera fluvial

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 184 de la Ley 1753 de 2015, el modelo de operación y funcionamiento de las zonas de frontera fluvial ha sido ampliamente discutido y concertado con las autoridades de control fronterizo en mesas técnicas colideradas por el DNP y el Ministerio de Relaciones Exteriores realizadas en el 2022, por lo cual, en la presente propuesta de modelo de operación en zonas de frontera, adelantada por la subdirección de Gobierno y Asuntos Internacionales del DNP, se retoman los elementos principales considerados como indispensables para la gestión de los controles integrados en frontera, a saber: i) componentes funcionales de infraestructura; ii) proceso de control integrado ; iii) proceso de dotación y gestión de equipos y tecnologías de información y comunicaciones -TIC para la operación de estos centros.

## 4.3 Componentes Funcionales de infraestructura

Este modelo busca tomar las buenas prácticas nacionales e internacionales para la operación de los Centros Nacionales de Atención en Frontera y los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CENAF/CEBAF) y aplicarlos en otros contextos, lo cuales estarán constituidos a nivel funcional al menos por los siguientes cuatro componentes de infraestructura:

1) **Zona Única de Inspección (ZUI) (Importación) y (Exportación):** Área con acceso exclusivo en la cual se realizan los procedimientos de control, fiscalización y verificación de navíos, carga y mercancías por parte de las autoridades aduaneras, fitosanitarias, sanitarias y de seguridad. La Zona Única de Inspección está *“delimitada con dispositivos y procedimientos de seguridad y operación, en donde se llevarán a cabo las labores de control del cumplimiento de las formalidades aduaneras de la carga o mercancía que ingrese o salga del Territorio Aduanero Nacional”*.

2) **Zona de Control a Personas y Equipajes. (Inmigración / Emigración):** Conjunto de instalaciones con entrada y salida independiente en las cuales las autoridades de control migratorio, aduanero y de seguridad prestan los servicios de control a personas y equipajes que pretenden ingresar o salir del país a través de los ríos.

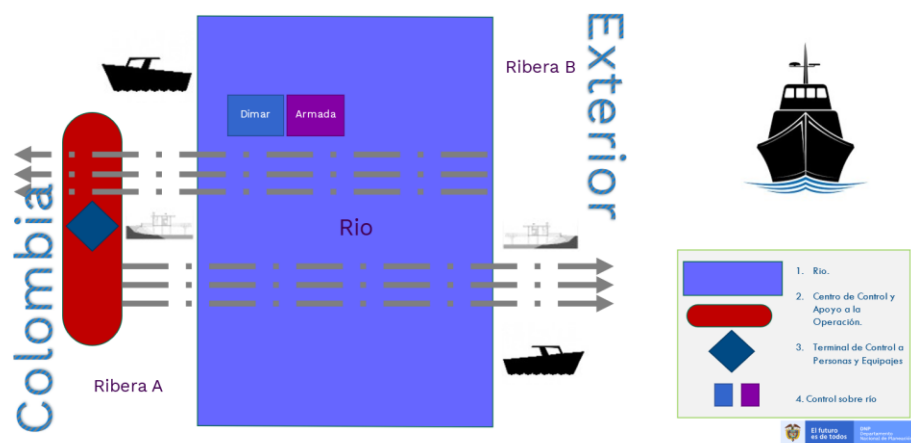
3) **Zona de control en vía:** Flota especial sobre los corredores viales y desde las cuales las autoridades de control territorial y seguridad prestan los servicios de control y verificación de vehículos, equipajes y personas.

4) **Zona de Control y Apoyo a la Operación:** Zonas de uso y acceso exclusivo de las autoridades de control en frontera, desde donde se desarrollan los procesos estratégicos, de dirección y apoyo a la gestión de los servicios y operación en los Centros Nacionales y Binacionales de Atención en Frontera.

### A. Esquema funcional de infraestructura

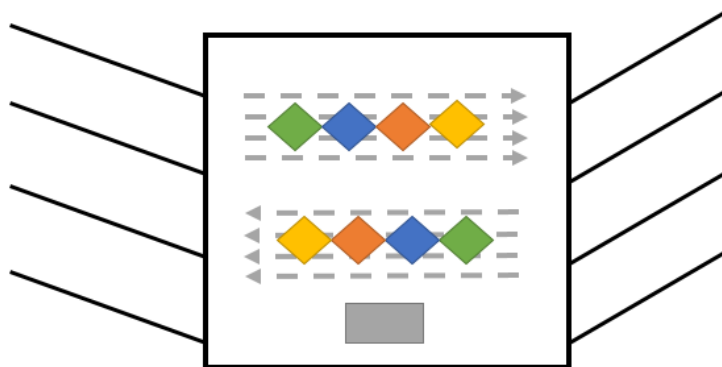
Considerando que las actuaciones, descripciones y procedimientos establecidos en el Modelo se orientan a prestar servicios sobre condiciones tipo, en las cuales no se detallan problemáticas, características particulares o casos específicos que demanden decisiones y actuaciones complejas, se presenta a continuación un diagrama en el cual se identifican los componentes funcionales de infraestructura en punto de control fluvial.

Figura 1. Diagrama Funcional (cobertura fluvial)<sup>1</sup>



Fuente: Elaboración propia

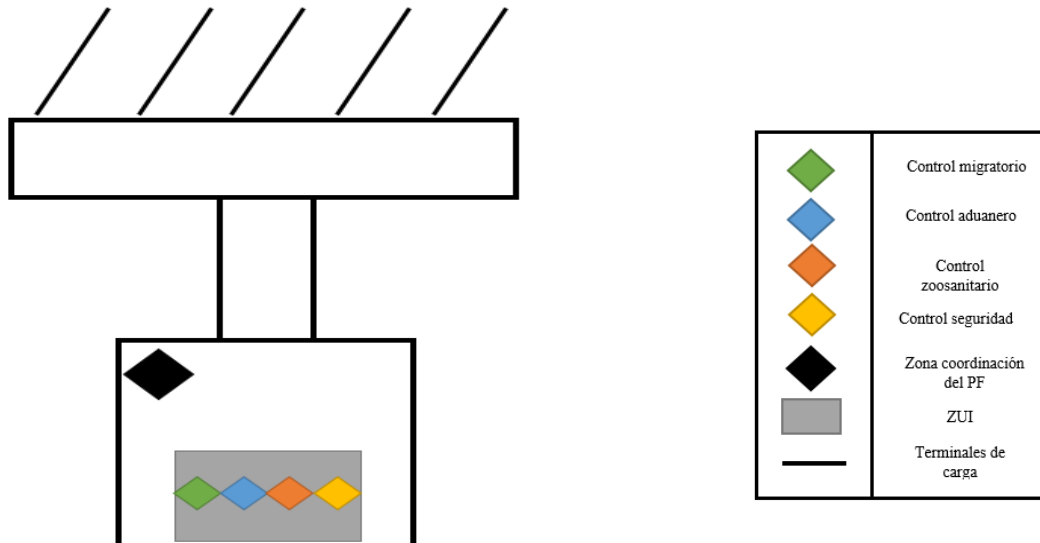
En la figura se evidencian los componentes de infraestructura principal para un centro de control fronterizo con enfoque fluvial; bajo este modelo de operación, se pueden derivar diferentes propuestas arquitectónicas según las necesidades de las entidades participantes y las variables de los pasos fronterizos.



<sup>1</sup> El control por parte de las unidades de la Armada Nacional se realiza única y exclusivamente en lo fluvial.

Fuente: DNP (2022)

El muelle de carga debe contar con la Zona única de inspección y la Zona de control y apoyo a la operación de la siguiente manera:



Fuente: DNP (2022)

La definición e identificación de estos componentes funcionales de infraestructura constituirá el referente sobre el cual se caracterizarán la competencia y responsabilidades de las autoridades, al igual que la asignación y distribución equipos de inspección (intrusiva y no intrusiva) así como la dotación de Tecnologías para la Información y las Comunicaciones – TIC, indispensables para la prestación de los servicios.

## B. Zonas Primarias y Áreas Restringidas o Estériles

Considerando como marco general el esquema funcional de infraestructura, para las zonas primarias y áreas restringidas o estériles en las zonas de frontera es necesario: 1) precisar el soporte normativo y conceptual tenido en cuenta por la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) para su delimitación; y 2) identificar criterios para dicha delimitación, en especial en los centros nacionales y binacionales de atención fronteriza, con el fin de garantizar su incorporación en la infraestructura funcional del Modelo de Gestión Integrada de Controles y Servicios en pasos de Frontera.

A modo de justificación es necesario señalar que la operación y el proceso de modernización de las zonas de frontera requiere para su desarrollo efectivo, una infraestructura óptima, segura, señalizada, con equipos tecnológicos que permitan facilitar los procesos y procedimientos de las entidades que operan en los pasos fronterizos y un talento humano altamente calificado para brindar el servicio a la ciudadanía.

La infraestructura funcional del Modelo de Gestión Integrada de Controles y Servicios en Zonas de Frontera permite organizar la operación de las entidades nacionales que hacen presencia en dichos

---

pasos, lo cual constituye un importante avance hacia la integración de las entidades nacionales que participan en los procesos de comercio exterior y tránsito de personas.

De manera adicional, se requiere realizar la gestión con las entidades competentes para complementar las mejoras de los puertos, muelles y puntos de frontera fluviales con vías adecuadas que permitan optimizar de manera favorable la logística y de este modo contar con la infraestructura vial que garantice las condiciones mínimas de operación, a la vez de acciones de fortalecimiento de carácter social. Por lo anterior, se hace necesario, precisar los conceptos de las zonas primarias y zonas estériles, así como los criterios que se deben tener en cuenta en el diseño de la infraestructura funcional de los centros fronterizos que se desarrollen en el país. Lo anterior quedó reseñado en el documento CONPES 3982 de 2020 que señaló *“el Ministerio de Relaciones Exteriores, con el apoyo del DNP, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y las entidades de control de comercio exterior, adoptará el modelo de desarrollo para CENAF y CEBAF establecido por el del DNP, incluyendo los ajustes institucionales, fiscales y de operación dentro de las entidades del Gobierno nacional y articular la seguridad en ZPA.”*

---

## 5. Organismos de control y servicios

- **Migración Colombia:** La Unidad Administrativa Especial Migración Colombia, según el Decreto 4062 de 2011, es la autoridad de vigilancia y control migratorio y de extranjería del Estado Colombiano que antes correspondían al Departamento Administrativo de Seguridad (DAS). Migración Colombia, adscrita al Ministerio de Relaciones Exteriores, tiene como jurisdicción todo el territorio colombiano para el control migratorio de ciudadanos nacionales y extranjeros realizando la captura, registro, administración y análisis de la información migratoria; para ello Migración Colombia puede ejercer funciones de Policía Judicial en coordinación con la Fiscalía General de la Nación y la Policía Nacional.
- **DIAN:** La Unidad Administrativa de Impuestos y Aduanas Nacionales como entidad adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público según el Decreto 1742 de 2020, tiene como objeto garantizar la seguridad fiscal del Estado Colombiano a través del control de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias para las entidades que operen en todo el territorio nacional y la facilitación de las operaciones de comercio exterior. Sus funciones comprenden el control y vigilancia del cumplimiento de los derechos de aduana y demás impuestos al comercio exterior incluyendo su recaudación, fiscalización, liquidación, cobro y las respectivas sanciones relacionadas, así como la aprehensión, decomiso y declaración en abandono de mercancías además debe garantizar el cumplimiento del régimen cambiario en operaciones de importación y exportación de bienes y servicios.
- **ICA:** El Instituto Colombiano de Agricultura tiene como función la prevención, vigilancia y control de los riesgos sanitarios, biológicos y químicos para las especies animales y vegetales con el objetivo de proteger la salud de personas, animales y vegetales, así como asegurar las condiciones del comercio. Según el Decreto 4765 de 2008 el ICA debe realizar el control técnico de las importaciones de los productos animales y vegetales, así como de los insumos agropecuarios, material genético y semillas; certificar la calidad sanitaria y fitosanitaria de las exportaciones; y proteger las variedades vegetales.
- **INVIMA:** El Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos, creado a partir de la Ley 100 de 1993, considerada como la agencia de vigilancia sanitaria de Colombia tiene como objeto la vigilancia y control de carácter técnico científico con el objetivo de proteger la salud de los colombianos a través del control al consumo y uso de alimentos. El INVIMA, en puertos, aeropuertos y pasos fronterizos, ejerce actividades de fiscalización sanitaria que conducen a la emisión del certificado de inspección sanitaria -CIS, para importación o exportación de alimentos, materias primas para industria de alimentos y bebidas alcohólicas, en cumplimiento de los requisitos legales establecidos en la normatividad sanitaria vigente. El INVIMA a nivel general es la agencia sanitaria nacional, encargada de vigilar los de su competencia como medicamentos, productos biológicos, alimentos, bebidas, cosméticos, dispositivos y elementos médico-quirúrgicos, odontológicos, productos naturales homeopáticos y los generados por

---

biotecnología, reactivos de diagnóstico (Art. 245 de la Ley 100 de 1993); expedir y administrar la vigencia de los registros sanitarios y por último, armonizar las normas sanitarias con los países con los cuales Colombia tenga relaciones comerciales.

- **DIRAN:** La Dirección de Antinarcóticos contribuye a las metas del Gobierno Nacional en su política de lucha contra el tráfico de estupefacientes y otras infracciones, neutralizando las actividades relacionadas y conexas con este delito, que afecten a la comunidad nacional e internacional. A través de la dirección de control portuario y aeroportuario la DIRAN controla el ingreso y salida de estupefacientes.
- **ARMADA NACIONAL:** La Armada Nacional tiene como misión el desarrollo de operaciones navales para la defensa, la seguridad nacional y la protección de los intereses marítimos y fluviales, contribuyendo al desarrollo sostenible del Estado.
- **INSPECCIÓN FLUVIAL:** Según la ley 1242 de 2008, la inspección fluvial, además de ser la encargada de matricular las embarcaciones y artefactos fluviales en el Registro Nacional Fluvial – RNF y expedir la patente de navegación, también se encargará de adelantar las diligencias de inspección técnica a embarcaciones para verificar las condiciones de seguridad y sanidad y solicitará por escrito a la autoridad fluvial (Policía, Armada, DIMAR), con base en el documento de inspección técnica, la inmovilización hasta que la misma cumpla con las condiciones mínimas exigidas por el reglamento.
- **DIMAR:** La Dirección General Marítima es una institución del Ministerio de Defensa Nacional, agregada al Viceministerio de Veteranos y del grupo Social Empresarial del Sector Defensa-GSED en su rol de Autoridad Marítima Nacional tiene como objeto la regulación, dirección, coordinación y control de las actividades marítimas en los territorios de jurisdicción (aguas interiores marítimas, incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo; y todos aquellos sistemas marinos y fluvio marinos, según Art. 2 del Decreto 2324 de 1984).

Sus funciones comprenden:

- Coordinar con la Armada Nacional el control del tráfico marítimo
- Instalar y mantener el servicio de ayudas a la navegación, efectuar los levantamientos hidrográficos y producir la cartografía náutica nacional.
- Regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general, la seguridad de la vida humana en el mar, la búsqueda y salvamento marítimo y fijar la dotación de personal para las naves.
- Autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas.
- Regular, autorizar y controlar la adquisición, construcción, reparación,
- alteración, mantenimiento, utilización, desguace y venta de naves y artefactos navales.

- 
- Para estos efectos podrá exigir que las naves que se proyecten construir tengan las características recomendadas por la Armada Nacional por razones de defensa.
  - Regular, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales; practicar la visita de recepción a puerto colombiano a las naves y artefactos navales a través de las Capitanías de Puerto.
  - Regular, efectuar y controlar la inscripción, registro, inspección, clasificación, matrícula y patente de las naves y artefactos navales.
  - Autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas en especial las de practicaje, remolque, agenciamiento marítimo, cabotaje de naves y de carga, portuarias, estiba, dragado, clasificación, reconocimiento, bucería, salvamento y comunicaciones marítimas y expedir las licencias que correspondan.
  - Autorizar las tarifas de fletes para transporte marítimo internacional, de cabotaje y las tarifas de pasajeros para embarcaciones de turismo.
  - Autorizar y controlar los trabajos de dragado, relleno y demás obras de ingeniería oceánica en los terrenos de bajamar, playas y demás bienes de uso público de las áreas de su jurisdicción.

---

## 6. Infraestructura

- **Puerto fluvial:** Es el conjunto de elementos físicos que incluyen accesos, instalaciones (terminales, muelles, embarcaderos, marinas y astilleros) y servicios, que permiten aprovechar una zona fluvial en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves e intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial.
- **Terminal fluvial:** Infraestructura autorizada por autoridad competente para la explotación de actividades portuarias, existen terminales de servicio privado que prestan su servicio a través de la empresa concesionaria y terminales públicos donde se prestan servicios a todos quienes están dispuestos a someterse a las tarifas y condiciones de operación.
- **Área de fondeo:** Zona definida del espejo de agua cuyas condiciones permiten el fondeo o anclaje para que las embarcaciones esperen un lugar de atraque o el inicio de una operación portuaria, la inspección, cuarentena o aligeramiento de carga (Art 4. Ley 1242 de 2008)
- **Muelle:** Construcción en el puerto o en las riberas de las zonas fluviales, donde atracan las embarcaciones para efectuar el embarque o desembarque de personas, animales o cosas. Pueden construirse muelles flotantes o muelles marginales dependiendo de las características físicas y geográficas de cada PUERTO FLUVIAL/CENAF.
- **Zona Única de Inspección (ZUI) (Importación) y (Exportación):** Área con acceso exclusivo en la cual se realizan los procedimientos de control, fiscalización y verificación de navíos, carga y mercancías por parte de las autoridades aduaneras, fitosanitarias, sanitarias y de seguridad. La Zona Única de Inspección está “delimitada con dispositivos y procedimientos de seguridad y operación, en donde se llevarán a cabo las labores de control del cumplimiento de las formalidades aduaneras de la carga o mercancía que ingrese o salga del Territorio Aduanero Nacional”.
- **Zona de Control a Personas y Equipajes. (Inmigración / Emigración):** Conjunto de instalaciones con entrada y salida independiente en las cuales las autoridades de control migratorio, aduanero, sanitario y fitosanitario de seguridad prestan los servicios de control a personas y equipajes que pretenden ingresar o salir del país.
- **Zona de control en vía:** Flota especial sobre los corredores viales y desde las cuales las autoridades de control territorial y seguridad prestan los servicios de control y verificación de vehículos, equipajes y personas.
- **Zona de Control y Apoyo a la Operación:** Zonas de uso y acceso exclusivo de las autoridades de control en frontera, desde donde se desarrollan los procesos estratégicos, de dirección y apoyo a la gestión de los servicios y operación en los Centros Nacionales y Binacionales de Atención en Frontera.

## 7. Secuencialidad, racionalidad y orden de los controles

La ruta de servicios correspondiente a las actuaciones de las instituciones en el Proceso de Control atenderá el siguiente orden, que en situaciones excepcionales podría coordinarse en forma diferente:

**Cuadro 1. Secuencialidad en la operación (ingreso)**

Acción		Competencia
0	Ingreso al muelle	 Dirección General Marítima Autoridad Marítima Colombiana
1	Control de seguridad y soberanía	 ARMADA DE COLOMBIA
2	Control Migratorio	 MIGRACIÓN MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
3	Control Aduanero, de Equipaje, Dinero, Títulos y Bienes.	 DIAN
4	Control Policial	 POLICIA NACIONAL
5	Control sanitario, biológico y químico de animales y vegetales	 ica Instituto Colombiano Agropecuario
6	Control de calidad de medicamentos, productos biológicos, alimentos, bebidas y cosméticos	 invima Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos
7	Control Sanitario	Secretaria de Salud Departamental
Salida de las instalaciones de control		

**Cuadro 2. Secuencialidad en la operación (Salida)**

Acción		Competencia
0	Salida del muelle	 <p>Dirección General Marítima Autoridad Marítima Colombiana</p>
1	Control de seguridad y soberanía	 <p>ARMADA DE COLOMBIA</p>
2	Control Migratorio	 <p>MIGRACIÓN MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES</p>
3	Control Policial	 <p>REPUBLICA DE COLOMBIA POLICIA NACIONAL DIOS Y PATRIA</p>
4	Control sanitario, biológico y químico de animales y vegetales	 <p>ica Instituto Colombiano Agropecuario</p>
5	Control de calidad de medicamentos, productos biológicos, alimentos, bebidas y cosméticos	 <p>invimã Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos.</p>
6	Control Sanitario	
Salida de las instalaciones de control		

## 8. Procedimiento de Control e Inspección para la autorización de ingreso y salida del país. [Migratorio, Aduanero, Sanitario y Fitosanitario]

### 8.1 Procedimiento de ingreso de Viajeros internacionales (pasajeros y tripulantes) en embarcaciones menores y mayores

Ingreso al País	
<b>Descripción del Proceso</b>	Secuencia de actuaciones articuladas de las autoridades de control, en una zona de frontera fluvial, mediante las cuales se controla, inspecciona, verifica y autoriza o deniega el ingreso de personas que se movilizan empleando diversos medios de transporte con sus bienes o pertenencias (pasajeros, capitanes y tripulantes).
<b>Alcance</b>	Aplica para los ciudadanos nacionales y extranjeros que no son beneficiarios de acuerdos específicos en materia de tránsito ni movilidad migratoria de localidades fronterizas, ni tienen la condición de residentes en zonas de integración fronteriza - ZIF y pretenden internarse temporalmente en el territorio nacional, sin perjuicio del medio de transporte o movilidad que empleen. Para los integrantes de la ZIF, se hará control con documentación especial de identificación.
<b>Autoridades Competentes</b>	Autoridad Migratoria: Migración Colombia (MC) Autoridad Aduanera: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) Autoridad Sanitaria: Ministerio de Salud o Secretaría Delegada (SS) Autoridad Fitosanitaria: Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) Autoridad Policial: Policía Nacional (PN). Dirección de Antinarcóticos (DIRAN). Autoridad portuaria: DIMAR, Inspección Fluvial
<b>Geolocalización del Proceso</b>	Zona de Control en puerto o muelle: MC, DIAN, Policía Nacional, ICA. Zona de Control a Personas y Equipajes: MC, DIAN, Policía Nacional, ICA, SS Zona de Control a embarcaciones: DIMAR, inspección de puertos, Armada Nacional.

Actuación		Intervinientes						
		Usuario		MC	DIAN	ICA	SS	PN
1	El ciudadano ingresa al Puerto Fluvial/CENAF y se dirige a los módulos de atención de la autoridad migratoria en Zona de Control a Personas y Equipajes según medio de movilidad (embarcación menor o mayor).	X						
1.1	Si el ciudadano ostenta una condición o beneficio especial de tránsito fronterizo (ZIF), se someterá al control de las autoridades empleando documentación especial de identificación o biometría, en los canales o carriles de acceso priorizado en los cuales no habrá intervención directa de las autoridades (salvo perfilación de las autoridades policiales), por lo que el ciudadano continua al paso 12, en caso que no ostente esta condición, el viajero ingresa a la Zona de Control a Personas y Equipajes y continua con el paso 2.	X						
2	El ciudadano entrega al servidor de la autoridad migratoria sus documentos de viaje y/o identificación (acompañados de un visado o permiso en los casos en que la normatividad así lo requiera). El servidor de la autoridad migratoria verifica el cumplimiento de los requisitos de ingreso y permanencia mediante verificación documental y entrevista migratoria.	X		X				
3	El servidor de la autoridad migratoria realiza los registros del caso en el sistema de información institucional. Se recomienda la aplicación de tecnología para el control y registro.			X				
3.1	Si el ciudadano no cumple con alguno de los requisitos o presenta alguna inconsistencia dentro del proceso de control migratorio, seguir al paso 10. Si cumple con todos los requisitos y control, seguir al paso 4.			X				
4	El servidor de la autoridad migratoria estampa sello migratorio, indicando tipo de visado o permiso de ingreso y permanencia y le indica al ciudadano que prosiga donde las autoridades aduaneras y policiales.			X				
5	El ciudadano procede al módulo de atención de la autoridad aduanera y presenta su declaración de equipaje, de dinero en efectivo y de títulos representativos de dinero (si hay lugar). Se recomienda incentivar la declaración anticipada, por web o app.	X						

6	El servidor de la autoridad aduanera verifica la declaración y de acuerdo con los procedimientos de selectividad, análisis de perfil de riesgo o aleatoriedad, le indica al ciudadano si procede una inspección de equipaje y continuar con el paso 7, de lo contrario seguir con el paso 8. Se recomienda el uso de medios de inspección no intrusiva para el control de equipaje.				X			
7	La autoridad realiza la inspección física de equipaje junto con las autoridades policiales, en caso de encontrar inconsistencias continuar al paso 10, de lo contrario continuar al paso 8.				X			X
8	En los casos en que el ciudadano presente alguna sintomatología, el servidor de la autoridad migratoria le indica al ciudadano que prosiga donde las autoridades de control epidemiológico y seguir al paso 9, de lo contrario seguir al paso 12.	X			X			
9	Las autoridades de control fitosanitario realizan la inspección requerida según el caso. Se recomienda realizar intervenciones en forma coordinada con las otras instituciones de control.					X	X	
9.1	En los casos donde se presente perfil de riesgo epidemiológico, o se requiera la inspección de material vegetal o animal continuar al paso 10, de lo contrario seguir al paso 12.					X	X	
10	En todos los casos en que no se cumpla con la normatividad vigente o el ciudadano requiera cumplir con otros trámites y requisitos de segunda línea, se le remitirá a los procesos de “gestión institucional especializada (segundas líneas de verificación e inspección)” para subsanar las inconsistencias. Este proceso es el resultado de una situación irregular que se ha detectado en el control realizado al equipaje y a las personas, y por ende se debe determinar si la situación es subsanable. Si no es subsanable seguir al paso 11, de lo contrario seguir al paso donde quedo.			X	X	X	X	X
11	El ciudadano se pone a disposición de la autoridad competente.			X	X	X	X	X
12	El ciudadano sale del PUERTO FLUVIAL/CENAF y continúa al interior del país.	X						

## 8.2 Procedimiento de Salida de Viajeros internacionales (pasajeros y tripulantes) en embarcaciones menores y mayores

Salida del País	
<b>Descripción del Proceso</b>	Secuencia de actuaciones articuladas de las autoridades de control, en un paso de frontera fluvial, mediante las cuales se controla, inspecciona, verifica y autoriza o deniega la salida de personas que se movilizan empleando diversos medios con sus bienes o pertenencias (pasajeros y tripulantes).
<b>Alcance</b>	Aplica para los ciudadanos nacionales y extranjeros que no son beneficiarios de acuerdos específicos en materia de tránsito ni movilidad migratoria de localidades fronterizas, ni tienen la condición de residentes en zonas de integración fronteriza – ZIF y pretenden salir del territorio nacional, sin perjuicio del medio de transporte o movilidad que empleen. Para los integrantes de la ZIF, se hará control con documentación especial de identificación.
<b>Autoridades Competentes</b>	Autoridad Migratoria: Migración Colombia (MC) Autoridad Sanitaria: Ministerio de Salud o Secretaría Delegada (SS) Autoridad Fitosanitaria: Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) Autoridad Policial: Policía Nacional (PN). Dirección de Antinarcóticos (DIRAN).
<b>Geolocalización del Proceso</b>	Zona de Control en puerto o muelle: MC, DIRAN, ICA (Zona de Control a Personas y Equipajes: MC, DIRAN, ICA, SS (peatones, viajeros) Zona de Control a embarcaciones: DIMAR, inspección de puertos, Armada Nacional

Actuación		Intervinientes						
		Usuario	DIMAR	MC	DIAN	ICA	SS	P N
1	El ciudadano ingresa al PUERTO FLUVIAL/CENAF y se dirige a los módulos de atención de la autoridad migratoria en la Zona de Control a Personas y Equipajes.	X						
1.1	Si el ciudadano ostenta una condición o beneficio especial de tránsito fronterizo (ZIF), se someterá al control de las autoridades empleando documentación especial de identificación o biometría, en los canales o carriles de acceso priorizado en los cuales no habrá intervención directa de las autoridades (salvo perfilación de las autoridades policiales), por lo que el ciudadano continua al paso 11, en caso que no ostente esta condición, el viajero ingresa a Zona de Control a Personas y Equipajes y continua con el paso 2.	X						
2	El ciudadano entrega al servidor de la autoridad migratoria sus documentos de viaje y/o identificación. El servidor de la autoridad migratoria verifica el cumplimiento de los requisitos de salida mediante verificación documental y entrevista migratoria.	X		X				
3	El servidor de la autoridad migratoria realiza los registros del caso en el sistema de información institucional.			X				
3.1	Si el ciudadano no cumple con alguno de los requisitos o presenta alguna inconsistencia dentro del proceso de control migratorio, seguir al paso 9. Si cumple con todos los requisitos del control, seguir al paso 4.			X				
4	El servidor de la autoridad migratoria estampa sello migratorio y le indica al ciudadano que prosiga donde la autoridad policial. Se recomienda la aplicación de tecnología para el control y registro			X				
5	Las autoridades policiales realizan los controles antinarcóticos del caso. Si procede inspección física de equipaje seguir con el paso 6, de lo contrario con el paso 7.							X
6	Las autoridades policiales realizan la inspección física de equipaje, de encontrar inconsistencias continuar al paso 9, de lo contrario continuar al paso 7.				X			X

Actuación	Intervinientes						
	Usuario	DIMAR	MC	DIAN	ICA	SS	P N
	Se recomienda el uso de medios de inspección no intrusiva para el control de equipaje.						
7	En los casos en que el ciudadano presente alguna sintomatología, porte vegetales, animales o medicamentos, el servidor de la autoridad policial le indica al ciudadano que prosiga donde las autoridades de control fitosanitario según el caso y seguir al paso 8, de lo contrario seguir al paso 11.	X					X
8	Las autoridades de control fitosanitario realizan la inspección requerida según el caso. Se recomienda realizar intervenciones en forma coordinada con las otras instituciones de control					X	X
8.1	Si se detecta perfil de riesgo epidemiológico en plantas, animales o personas, continuar al paso 9, de lo contrario seguir al paso 11.					X	X
9	En todos los casos en que no se cumpla con la normatividad vigente o el ciudadano requiera cumplir con otros trámites y requisitos de segunda línea, se le remitirá a los procesos de “gestión institucional especializada (segundas líneas de verificación e inspección)” para subsanar las inconsistencias. Este proceso es el resultado de una situación irregular que se ha detectado en el control realizado al equipaje y a las personas, y por ende se debe determinar si la situación es subsanable. Si no es subsanable seguir al paso 10, de lo contrario seguir al paso donde quedo.			X	X	X	X
10	El ciudadano se pone a disposición de la autoridad competente.			X	X	X	X
11	El ciudadano solicita la autorización de zarpe y sale del PERTO FLUVIAL/CENAF continuando al exterior del país.	X	X				

## 9. Procedimiento de Control e Inspección para la autorización de ingreso y salida del país de transporte internacional de carga y tripulación.

El transportador realizará la presentación de documentos de viaje en los sistemas electrónicos de las entidades de vigilancia y control. Este proceso es previo al paso del navío por el punto de control.

En los casos en que las autoridades determinen la necesidad de adelantar procesos de reconocimiento físico o inspección no intrusiva, estos se desarrollarán con base en el “Manual de procedimientos de inspección no intrusiva simultánea - Versión 01”,.

### 9.1 Procedimiento de ingreso de transporte internacional de carga y tripulación en embarcaciones menores y mayores

Ingreso al País	
<b>Descripción del Proceso</b>	Secuencia de actuaciones articuladas de las autoridades de control, en una zona de frontera fluvial, mediante las cuales se controla, inspecciona, verifica y autoriza o deniega el ingreso de capitanes y tripulantes de medios de transporte internacional de carga incluyendo los bienes o mercancías que transportan.
<b>Alcance</b>	El proceso de reconocimiento e inspección aplica a mercancías en régimen de importación o tránsito, así como el control migratorio de los tripulantes y el control a los navíos y unidades de carga. Aplica para los ciudadanos nacionales y extranjeros con la condición de tripulantes de transporte internacional que pretenden internarse temporalmente en el territorio nacional conduciendo navíos de carga. Para la identificación de los ciudadanos de la ZIF, el control se hará con documentación especial.
<b>Autoridades Competentes</b>	Autoridad Migratoria: Migración Colombia (MC) Autoridad Aduanera: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) Autoridad Sanitaria: Ministerio de Salud a través de la Secretaría de Salud territorial (SS) Autoridades Fitosanitarias: Instituto Colombiano Agropecuario e Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (ICA e INVIMA) Autoridad Policial: Policía Nacional (PN). Control de Soberanía: Armada Nacional de Colombia Autoridad de transporte fluvial: Inspección de Puerto y DIMAR
<b>Geolocalización del Proceso</b>	Zona de Control en paso fluvial: MC, DIAN, Policía Nacional, ICA (navíos y unidades de carga, tripulantes). Zona Única de Inspección Conjunta (Importación): DIAN, Policía Nacional, ICA, INVIMA (navíos y unidades de carga). Zona de Control a navíos: DIMAR, inspección de puertos, Armada Nacional

Actuación		Intervinientes					
		Usuario	MC	DIAN	ICA-IVIMA	SS	PN
1	El navío o embarcación de carga atraca en el PUERTO FLUVIAL/CENAF por la zona exclusiva de la carga y se accede a los módulos de atención de la autoridad migratoria y aduanera especialmente dispuesta para capitanes y tripulantes.	X					
1.1	Si el capitán y/o tripulación de la embarcación ostenta una condición o beneficio especial de tránsito fronterizo (ZIF), se someterá al control de las autoridades empleando documentación especial de identificación o biometría. El capitán y/o tripulación continúa al paso 7.	X					
1.2	Si el capitán y/o tripulación de la embarcación no hace parte de la ZIF, entrega al servidor de la autoridad migratoria sus documentos de viaje y/o identificación (acompañados de un visado o permiso en los casos en que la normatividad así lo requiera). El capitán y/o tripulación continúa al paso 2.	X	X				
2	El servidor de la autoridad migratoria verifica el cumplimiento de los requisitos de ingreso y permanencia mediante verificación documental y entrevista migratoria.		X				
3	El servidor de la autoridad migratoria realiza los registros del caso en el sistema de información institucional. Se recomienda la aplicación de tecnología para el control y registro		X				
3.1	Si el capitán y/o tripulación de la embarcación no cumple con alguno de los requisitos o presenta alguna inconsistencia dentro del proceso de control migratorio, seguir al paso 14, en el área asignada para ello. Si cumple con todos los requisitos y control, seguir al paso 4.	X	X				
4	El servidor de la autoridad migratoria estampa sello migratorio, indicando tipo de visado o permiso de ingreso y permanencia. Se recomienda la aplicación de tecnología para el control y registro		X				
4.1	En los casos en que el capitán y/o tripulación de la embarcación presenten alguna sintomatología, la autoridad migratoria remite al ciudadano a donde las autoridades de control epidemiológico y seguir al paso 5, de lo contrario seguir con el paso 6.		X				
5	La autoridad de control epidemiológico realiza la inspección correspondiente en la zona destinada para tal fin.					X	
5.1	Si se presenta algún perfil de riesgo epidemiológico, seguir al paso 14, de lo contrario seguir al paso 6.					X	

Actuación		Intervinientes					
		Usuario	MC	DIAN	ICA-IVIMA	SS	PN
6	El servidor de la autoridad migratoria le indica al ciudadano que prosiga donde las autoridades aduaneras y policiales.		X				
7	La información de la carga y del navío es ingresada en los sistemas de caracterización y perfilación o análisis de información propios de cada una de las autoridades competentes y del PUERTO FLUVIAL/CENAF. Las autoridades pueden en este proceso, detectar incoherencias y/o anomalías en la información declarada del navío en origen, y los datos hallados y determinar de manera coordinada si se realiza control documental, no intrusivo y/o físico.			X	X		X
8	La autoridad aduanera da aviso de entrada.			X			
9	El capitán y/o tripulación de la embarcación se dirige a la zona de embarque o desembarque donde deberá esperar el llamado de la autoridad aduanera.  Según las actuaciones de la aduana en su sistema, se dirigirá la CARGA a un determinado lugar del PUERTO FLUVIAL/CENAF	X					
10	Si se requiere inspección documental seguir al paso 11, no intrusiva seguir al paso 12 o física seguir al paso 13. La autoridad aduanera asigna un turno de inspección.			X	X		X
11	Las autoridades realizan inspección documental, si la revisión no cumple con la normatividad y legislación vigente, se continúa al paso 14, en caso contrario continuar al paso 16.			X	X		X
12	Las autoridades realizan inspección no intrusiva de manera coordinada, de acuerdo con los alcances y funciones de cada entidad. Si el reconocimiento no cumple con la normatividad y legislación vigente, se continúa al paso 14, en caso contrario continúan con el paso 16.			X	X		X
13	Las autoridades realizan inspección física cuando se ha determinado la necesidad de realizar este tipo de control, o también porque la inspección no intrusiva presentó alguna inconsistencia, por lo que debe hacerse una revisión exhaustiva a la carga.  Las instituciones coordinarán dicho reconocimiento, lo cual debe estar de acuerdo con los alcances y funciones de cada entidad.  Si el reconocimiento físico no cumple con la normatividad y legislación vigente continuar al paso 14, en caso contrario continuar al paso 16.			X	X		X
14	En todos los casos en que no se cumpla con la						

Actuación		Intervinientes					
		Usuario	MC	DIAN	ICA-IVIMA	SS	PN
	<p>normatividad vigente o el capitán y/o tripulación (o importador según el caso) de la embarcación requiera cumplir con otros trámites y requisitos de segunda línea, se les remitirá a los procesos de “gestión institucional especializada (segundas líneas de verificación e inspección)” para subsanar las inconsistencias.</p> <p>Este proceso es el resultado de una situación irregular que se ha detectado en el control migratorio, y por ende se debe determinar si la situación es subsanable. Si no es subsanable seguir al paso 15, de lo contrario seguir al paso donde quedo.</p>		X	X	X	X	X
15	<p>El capitán y/o tripulación de la embarcación y/o mercancía se pone a disposición de la autoridad competente. Esta operación se da como resultado de una inspección en la que se encontró irregularidades, por lo cual, será decisión y responsabilidad de la autoridad competente, determinar las acciones posteriores que se deben realizar, con la situación presentada.</p> <p>En este punto el proceso ha finalizado y según sea el caso, el capitán, tripulante, carga o mercancía no tienen acceso autorizado para la zona de frontera.</p>			X	X	X	X
16	<p>La autoridad aduanera genera la autorización de levante en los casos en que la mercancía cumple a satisfacción con los controles.</p>			X			
17	<p>El navío, continua su regreso y sale del PUERTO FLUVIAL/CENAF incorporándose al río con destino a su país de origen.</p> <p>En este caso se debe verificar si la embarcación regresa en condición de vacío- o en lastre - o si aguarda a ser cargado y realizar el Procedimiento de salida de transporte internacional de carga y tripulación</p>	X					

*Fuente: Elaboración propia*

## 9.3 Procedimiento de salida de transporte internacional de carga y tripulación en embarcaciones menores y mayores

Salida del País	
<b>Descripción del Proceso</b>	Secuencia de actuaciones articuladas de las autoridades de control, en una zona de frontera fluvial, mediante las cuales se controla, inspecciona, verifica y autoriza o deniega la salida de capitanes y tripulantes de medios de transporte internacional de carga incluyendo los bienes o mercancías que transportan.
<b>Alcance</b>	El proceso de reconocimiento e inspección aplica a mercancías en régimen de exportación o tránsito, así como el control migratorio de los tripulantes y el control a los navíos y unidades de carga. Aplica para los ciudadanos nacionales y extranjeros con la condición de tripulantes de medios de transporte internacional que pretenden salir del territorio nacional navegando embarcaciones de carga. Para la identificación de los ciudadanos de la ZIF, el control se hará con documentación especial.
<b>Autoridades Competentes</b>	Autoridad Migratoria: Migración Colombia (MC). Autoridad Aduanera: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) Autoridad Sanitaria: Ministerio de Salud a través de la Secretaría de Salud territorial (SS) Autoridades Fitosanitarias: Instituto Colombiano Agropecuario e Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (ICA e INVIMA) Autoridad Policial: Policía Nacional (PN). Dirección de Antinarcóticos Control de Soberanía: Armada Nacional de Colombia Autoridad de transporte fluvial: Inspección de Puerto y DIMAR
<b>Geolocalización del Proceso</b>	Zona de Control en río: MC, DIAN, Policía Nacional, ICA (navíos y unidades de carga, capitanes, tripulantes). Zona Única de Inspección Conjunta (Exportación): DIAN, Policía Nacional, ICA, INVIMA (navíos y unidades de carga). Zona de control a navíos: Inspección de puertos, DIMAR y Armada

Actuación	Intervinientes						
	Usuario	DIMAR	MC	DIAN	ICA	SS	P N
1 El vehículo de carga ingresa al PUERTO FLUVIAL/CENAF por el carril exclusivo de la carga y se incorpora a los módulos de atención de la autoridad migratoria y aduanera especialmente dispuesta para conductores y tripulantes.	X						
1.1 Si el capitán y/o tripulación de la embarcación ostenta una condición o beneficio especial de tránsito fronterizo (ZIF), se someterá al control de las autoridades empleando documentación especial de identificación o biometría. El capitán y/o tripulación continúa al paso 7	X						
1.2 Si el capitán y/o tripulación de la embarcación no hace parte de la ZIF, entrega al servidor de la autoridad migratoria sus documentos de viaje y/o identificación (acompañados de un visado o permiso en los casos en que la normatividad así lo requiera). El capitán y/o tripulación continúa al paso 2	X						
2 El servidor de la autoridad migratoria verifica el cumplimiento de los requisitos de salida mediante verificación documental y entrevista migratoria. Se recomienda la aplicación de tecnología para el control y registro			X				
3 El servidor de la autoridad migratoria realiza los registros del caso en el sistema de información institucional. Se recomienda la aplicación de tecnología para el control y registro			X				
3.1 Si el capitán y/o tripulación no cumple con alguno de los requisitos o presenta alguna inconsistencia dentro del proceso de control migratorio, seguir al paso 14, en el área designada para ello. Si cumple con todos los requisitos y control, seguir al paso 4.	X		X				
4 El servidor de la autoridad migratoria estampa sello Migratorio. Se recomienda la aplicación de tecnología para el control y registro			X				
4.1 En los casos en que el capitán y/o tripulación de la embarcación presenten alguna sintomatología, la autoridad migratoria remite al ciudadano a donde las autoridades de control epidemiológico y seguir al paso 5, de lo contrario seguir con el paso 6.			X				

Actuación		Intervinientes						
		Usuario	DIMAR	MC	DIAN	ICA	SS	P N
5	Las autoridades de control epidemiológico realizan la inspección correspondiente en la zona destinada para tal fin.						X	
5.1	Si se presenta algún perfil de riesgo epidemiológico, seguir al paso 14, de lo contrario seguir al paso 6.						X	
6	El servidor de la autoridad migratoria le indica al ciudadano que prosiga donde las autoridades aduaneras y policiales.			X				
7	La información de la carga y del vehículo, cuando corresponde, es ingresada en los sistemas de caracterización y perfilación o análisis de información propios de cada una de las autoridades competentes y del PUERTO FLUVIAL/CENAF. Las autoridades pueden en este proceso detectar incoherencias y/o anomalías en la información declarada de la embarcación, y los datos hallados y determinar si se realiza control documental, no intrusivo y/ físico. Según las actuaciones de la aduana en su sistema, se dirigirá la CARGA a un determinado lugar del PUERTO FLUVIAL/CENAF.				X	X		X
8	La autoridad aduanera da aviso de entrada.				X			
9	El conductor se dirige a la zona de parqueo donde deberá esperar el llamado de la autoridad aduanera.	X						
10	Si se requiere inspección documental seguir al paso 11, no intrusiva seguir al paso 12 o física seguir al paso 13. La autoridad aduanera asigna un turno de inspección.				X	X		X
11	Las autoridades realizan inspección documental, si la revisión no cumple con la normatividad y legislación vigente, se continúa al paso 14, en caso contrario continuar al paso 16.				X	X		X
12	Las autoridades realizan inspección no intrusiva de manera coordinada, de acuerdo a los alcances y funciones de cada entidad. Si el reconocimiento no cumple con la normatividad y legislación vigente, se continúa al paso 14, en caso contrario continúan con el paso 16				X	X		X
13	Las autoridades realizan inspección física cuando se ha determinado la necesidad de realizar este tipo de control, o también porque la inspección no intrusiva				X	X		X

Actuación	Intervinientes						
	Usuario	DIMAR	MC	DIAN	ICA	SS	P N
<p>presentó alguna inconsistencia, por lo que debe hacerse una revisión exhaustiva a la carga.</p> <p>Las instituciones coordinarán dicho reconocimiento, lo cual debe estar de acuerdo con los alcances y funciones de cada entidad.</p> <p>Si el reconocimiento físico no cumple con la normatividad y legislación vigente continuar al paso 14, en caso contrario continuar al paso 16.</p>							
<p>14</p> <p>En todos los casos en que no se cumpla con la normatividad vigente o el capitán y/o tripulación requiera cumplir con otros trámites y requisitos de segunda línea, se les remitirá a los procesos de "gestión institucional especializada (segundas líneas de verificación e inspección)" para subsanar las inconsistencias.</p> <p>Este proceso es el resultado de una situación irregular que se ha detectado en el control migratorio, y por ende se debe determinar si la situación es subsanable. Si no es subsanable seguir al paso 15, de lo contrario seguir al paso donde quedo.</p> <p>Estos aspectos deberían ser verificados a partir del punto 6 anterior, y de existir alguno de ellos, el MT será dirigido al sector correspondiente</p>			X	X	X	X	X
<p>15</p> <p>El conductor, vehículo y/o mercancía se pone a disposición de la autoridad competente. Esta operación se da como resultado de una inspección en la que se encontró irregularidades, por lo cual, será decisión y responsabilidad de la autoridad competente, determinar las acciones posteriores que se deben realizar, con la situación presentada.</p> <p>En este punto el proceso ha finalizado, y según sea el caso, el conductor, vehículo, mercancía no tienen la salida autorizada del PUERTO FLUVIAL/CENAF.</p>			X	X	X	X	X
<p>16</p> <p>La autoridad aduanera genera la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE) en los casos en que la mercancía cumple a satisfacción con los controles.</p>				X			
<p>17</p> <p>El capitán/tripulante solicita el permiso de zarpe, continua su tránsito y sale del PUERTO FLUVIAL/CENAF incorporándose al corredor vehicular hacia el exterior del país.</p>		X					

Actuación	Intervinientes						
	Usuario	DIMAR	MC	DIAN	ICA	SS	P N
Se recomienda separar la salida de la embarcación luego de que el capitán/tripulante solicita el permiso de zarpe y por otro lado la salida de los MT que salen del PUERTO FLUVIAL/CENAF hacia el interior de Colombia, en condición de vacío o con carga que haya arribado en otra embarcación							

---

## 10. GLOSARIO

AASHTO	American Association of State Highway and Transportation Officials, que en español significa Asociación Estadounidense de Funcionarios de Carreteras y Transporte
AIS	El Sistema de Identificación Automática (AIS) es una tecnología que permite a los buques comunicar su posición y obtener la de otros barcos para evitar colisiones
ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
APP	Asociación Público-Privada
AR	Argentina
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BR	Brasil
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe
CAN	Comunidad Andina
CCIF	Centro de Control Integrado en Frontera
CH	Chile
COMAB	Comisión Mixta Argentino Brasileña (del Paso de Frontera Santo Tomé-Sao Borja)
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
COSIPLAN	Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
COTECMAR Fluvial	Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial
CUF	Centro Único de Frontera
DC	Doble Cabecera
DIAN	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
DIMAR	Dirección General Marítima
DIRAN	Dirección Antinarcoóticos
DNP	Departamento Nacional de Planeación
GCF	Gestión Coordinada de Fronteras
HN	Honduras
ICA	Instituto Colombiano Agropecuario
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana

---

INTERPOL	es la abreviatura de "International Police" (policía internacional) y se refiere a la Organización Internacional de Policía Criminal
INVIAS	Instituto Nacional de Vías
INVIMA	Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos
MCC	Millennium Challenge Corporation, o Corporación del Desafío del Milenio
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MRE	Ministerio de Relaciones Exteriores
MT	Medio de Transporte
OCR	Optical Character Recognition
OMA	Organización Mundial de Aduanas
PE	Perú
PEPS	País de Entrada País Sede
PF	Puerto Fluvial
PFT	Paso de Frontera Terrestre
PNSC	Programa Nacional de Servicio al Ciudadano
RENIEC	Registro Nacional de Identificación y Estado Civil
RICAM	Red Internacional de Carreteras en Mesoamérica
SCG	Sistema de Control de Gestión
SCTF	Sistema de Control de Tráfico Fluvial
SUNAT	Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (Perú)
SV	El Salvador
TVF	Tránsito Vecinal Fronterizo
UEDF	Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo
WCO	World Customs Organization
ZEP	Zona de Estacionamiento Previo
ZIF	Zona de Integración Fronteriza