



Bogotá D.C., 29 JUL. 2026

CIRCULAR 0087

PARA: DIRECTORES DIRECCIONES TERRITORIALES Y OFICINAS ESPECIALES – INSPECTORES E INSPECTORAS DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

DE: MINISTRO DE TRABAJO Y DESPACHO DEL VICEMINISTERIO DE RELACIONES LABORALES E INSPECCIÓN

ASUNTO: LINEAMIENTOS PARA LA INSPECCIÓN DE ACTIVIDADES MARÍTIMAS, FLUVIALES y LACUSTRES.

Cordial saludo.

La presente circular tiene por objeto suministrar los lineamientos técnicos y jurídicos para la actuación de los inspectores e inspectoras del trabajo y seguridad social en el ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control a bordo de buques y artefactos navales que se encuentren en aguas jurisdiccionales, zonas de fondeo o atracados en puertos nacionales, con el fin de verificar la protección efectiva de los derechos laborales y de la seguridad social integral de la gente de mar, conforme al ordenamiento jurídico nacional e internacional aplicable.

1. Fundamentación Jurídica

La actividad de inspección en el sector marítimo, fluvial y lacustre se enmarca en el bloque de constitucionalidad y el ordenamiento jurídico nacional e internacional que confiere a este Ministerio las competencias para velar por los derechos laborales y sociales de las trabajadoras y los trabajadores a bordo.

En el plano constitucional, los artículos 2, 4, 25, 48 y 100 de la Constitución Política consagran el deber del Estado de proteger a las personas, garantizar el trabajo en condiciones dignas y justas, asegurar el derecho irrenunciable



Trabajo

a la seguridad social integral, y extender a los extranjeros las garantías concedidas a los nacionales, con lo cual se sienta la base para que la legislación laboral y de seguridad social se aplique sin discriminación por razón de nacionalidad, conforme al principio de igualdad de trato. Además, el artículo 93 establece el bloque de constitucionalidad, integrado por los tratados de derechos humanos ratificados por Colombia, entre los que se destacan la Declaración Universal de Derechos Humanos (art. 22), el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (art. 9), el Protocolo de San Salvador (art. 9), y la Convención Internacional sobre la Protección de los Derechos de Todos los Trabajadores Migratorios y de sus Familiares (arts. 7 y 25). Estos instrumentos proscriben la discriminación por nacionalidad u origen en el acceso a la seguridad social y garantizan el principio de igualdad de trato para los trabajadores migrantes, reforzando así el mandato constitucional de protección a todas las personas que residen en el país, sin distinción alguna.

En el ámbito de la seguridad social internacional, el Convenio Multilateral Iberoamericano de Seguridad Social (CMISS), aprobado por la Ley 2103 de 2021 y vigente para Colombia desde el 1 de agosto de 2023, constituye un pilar fundamental. Dicho Convenio es aplicable a toda persona, cualquiera sea su nacionalidad, que esté o haya estado sujeta a la legislación de uno o varios Estados Parte. Su ámbito material cubre, en principio, las prestaciones económicas contributivas de invalidez, vejez y supervivencia, así como las derivadas de accidentes de trabajo y enfermedades laborales (ATEL).

Con respecto a las personas trabajadoras migrantes que desarrollan actividades marítimas, fluviales o lacustres, resulta indispensable acudir a la Decisión 545, 583 y 584 de la de la Comunidad Andina de Naciones - CAN, que también se configura en fundamento jurídico relevante para la inspección laboral. Estos instrumentos tienen como objetivos principales garantizar a los migrantes laborales y a sus beneficiarios la plena aplicación del principio de igualdad de trato o trato nacional dentro de la subregión, la eliminación de toda forma de discriminación, y el derecho a percibir las prestaciones de seguridad social durante su residencia en otro País Miembro, así como la conservación de los derechos adquiridos y la continuidad entre las afiliaciones a los sistemas de seguridad social de los Países Miembros.

La Decisión 545 de 2003 es el "Instrumento Andino de Migración Laboral", el cual busca garantizar la libre circulación y permanencia de los trabajadores andinos con igualdad de derechos laborales.

La Decisión 583 de 2004 "Instrumento Andino de Seguridad Social" define al Migrante Laboral como "toda persona que se haya trasladado del territorio



Trabajo

de un País Miembro a otro, independientemente de su nacionalidad o de su condición de trabajador dependiente o independiente”, y establece que “todo País Miembro concederá a los migrantes laborales y a sus beneficiarios del resto de Países Miembros igual trato que a sus nacionales en todas las prestaciones de la Seguridad Social”. Además, regula las prestaciones sanitarias, disponiendo que “serán otorgadas al migrante laboral y a sus beneficiarios de conformidad con la legislación del País receptor”, incluidas las de emergencia y urgencia médica, y establece la totalización de períodos de seguro cotizados en los distintos Países Miembros a fin de asegurar el cumplimiento de las condiciones de acceso para la concesión de prestaciones.

En cuanto a la Decisión 584 de 2004, “Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo” su meta principal, de acuerdo con lo establecido en su artículo 2 es: *“Artículo 2.- Las normas previstas en el presente Instrumento tienen por objeto promover y regular las acciones que se deben desarrollar en los centros de trabajo de los Países Miembros para disminuir o eliminar los daños a la salud del trabajador, mediante la aplicación de medidas de control y el desarrollo de las actividades necesarias para la prevención de riesgos derivados del trabajo. Para tal fin, los Países Miembros deberán implementar o perfeccionar sus sistemas nacionales de seguridad y salud en el trabajo, mediante acciones que propugnen políticas de prevención y de participación del Estado, de los empleadores y de los trabajadores.”* (Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú).

Sobre los títulos y certificados de competencia marítima es imprescindible acudir la Decisión 609 de 2005 de la Comisión de la Comunidad Andina, que establece el reconocimiento comunitario de los títulos emitidos a la gente de mar por las Autoridades Nacionales Competentes de los Países Miembros, conforme al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW 78/95) de la OMI. La Decisión 609 dispone que los títulos expedidos por un País Miembro serán reconocidos como válidos por los demás Países Miembros mediante refrendo, contribuyendo a “la armonización de los aspectos operativos del sector acuático, fomentando el mercado laboral de la Gente de Mar en el ámbito subregional y extrasubregional, así como acrecentar la seguridad de la vida humana en el mar.”.

De conformidad con esta Decisión, el refrendo se aplica a los títulos del capitán, oficiales, radioperadores y tripulantes, y las autoridades competentes deben verificar que el país expedidor haya cumplido las disposiciones de la Regla I/10 del STCW, incluyendo normas de competencia, registros, exámenes de aptitud física y procedimientos de verificación. La norma prevé mecanismos de control y sanción por uso ilegal de títulos, así



como la suspensión o revocación de reconocimientos por incumplimiento. El Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA) vela por su aplicación, promoviendo la uniformidad académica, la calidad de la titulación y la igualdad en los niveles de exigencia en los servicios de guardia.

En materia de trabajo marítimo, la Organización Internacional del Trabajo ha procurado establecer estándares mínimos a través del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC, 2006), el cual, a pesar de no haber sido aún ratificado por Colombia, constituye un referente internacional de gran importancia. Este instrumento consagra derechos fundamentales como el derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido, condiciones de empleo justas y protección de la salud y atención médica a bordo. Su Regla 4.1 impone a los armadores la obligación autónoma de asumir el costo de la atención médica, alojamiento y manutención de la gente de mar enferma o lesionada a bordo, incluso durante su repatriación, con independencia de cualquier sistema de seguridad social; sin embargo, al no estar vigente para Colombia, esta garantía reforzada no opera automáticamente, por lo que la protección de la gente de mar en naves de bandera colombiana depende, en el orden interno, de su afiliación efectiva al Sistema General de Seguridad Social en Salud y al Sistema General de Riesgos Laborales.

De otro lado, si bien el Convenio 164 de la OIT sobre protección de la salud y asistencia médica de la gente de mar, (1987), tampoco ha sido ratificado por Colombia, sus disposiciones pueden ser invocadas por vía interpretativa con fundamento en el artículo 19 del Código Sustantivo del Trabajo, que consagra el principio de favorabilidad y permite acudir a fuentes supletorias del derecho del trabajo, y a modo de recomendación técnica en las labores de inspección. El Convenio establece que los armadores son responsables del mantenimiento de los buques en condiciones sanitarias e higiénicas adecuadas, y exige que la protección de la salud y la asistencia médica de la gente de mar sean tan próximas como sea posible a las que gozan los trabajadores en tierra. Dispone que todo buque debe llevar un botiquín y equipo médico cuyo contenido sea prescrito por la autoridad competente, con inspecciones periódicas no superiores a doce meses, además de una guía médica de a bordo que permita al personal no médico atender a los enfermos o heridos.

Asimismo, el Convenio 164 de la OIT garantiza el derecho de la gente de mar a consultas médicas por radio o satélite en cualquier hora del día o de la noche, y establece la obligación de contar con personal encargado de la asistencia médica a bordo, con formación específica, así como la disponibilidad de una enfermería independiente en buques de 500 toneladas de registro bruto o más que lleven quince o más marinos a bordo. Estas



Trabajo

directrices, aunque no vinculantes, constituyen un estándar mínimo de referencia para evaluar las condiciones de salud a bordo y orientar las medidas preventivas que los inspectores deben recomendar y verificar en desarrollo de sus funciones de vigilancia y control, en aras de garantizar una protección efectiva de la salud de la gente de mar.

Sobre el valor jurídico de los convenios de la OIT no ratificados, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Laboral, en sentencia con radicación 38272 del 30 de enero de 2013, ha señalado que estos pueden operar como fuente subsidiaria o supletoria del derecho del trabajo colombiano, aplicable únicamente ante ausencia o insuficiencia de una norma principal vigente y cuando el instrumento internacional ofrezca una regulación más específica y favorable que las demás fuentes supletorias. En consecuencia, tanto el MLC 2006 como el Convenio 164 de la OIT podrían eventualmente ser invocados por vía interpretativa ante los jueces laborales en casos de vacío normativo, aunque sin la fuerza vinculante directa que tendrían de haberse ratificado formalmente. Este marco normativo orienta la actuación del inspector en el sentido de priorizar siempre la verificación de la afiliación real y efectiva de la gente de mar al sistema de seguridad social colombiano.

Por su parte, el Convenio 22 de la OIT sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, (1926), aprobado por Colombia mediante la Ley 129 de 1931, constituye el pilar normativo fundamental en materia de contratación de la gente de mar en el país. Este instrumento establece el régimen jurídico del contrato de enrolamiento, definido como aquel por el cual la gente de mar se obliga a prestar un servicio personal en un buque bajo la continua dependencia del empleador y mediante remuneración, y fue reglamentado internamente por el Decreto 1015 de 1995, cuyas disposiciones fueron compiladas en los artículos 2.2.1.6.3.1 a 2.2.1.6.3.14 del Decreto 1072 de 2015.

El Convenio 22 de la OIT y sus normas reglamentarias establecen obligaciones esenciales que los inspectores deben verificar durante sus visitas a bordo: la suscripción del contrato de enrolamiento por ambas partes, su contenido mínimo (identificación, buque, cargo, salario, duración), el depósito de una copia ante la inspección de trabajo para constatar el cumplimiento de las condiciones establecidas, y la entrega a la gente de mar de una certificación de los servicios prestados al término de la relación laboral.

En el ámbito legal, el Código Sustantivo del Trabajo, en su artículo 2, establece el principio de territorialidad, indicando que sus normas rigen en todo el territorio de la República para todos sus habitantes, sin consideración



Trabajo

a su nacionalidad, complementado por las disposiciones del Libro Quinto del Código de Comercio (Decreto 410 de 1971) que regulan la navegación, el contrato de enrolamiento y la tripulación. De igual forma, la Ley 100 de 1993 y la Ley 1562 de 2012, que desarrollan el Sistema General de Seguridad Social Integral y el Sistema General de Riesgos Laborales, respectivamente, son aplicables a toda persona que preste sus servicios en el territorio nacional, incluyendo a la gente de mar de buques de bandera colombiana.

Como ya se había mencionado, en materia reglamentaria, es fundamental acatar el Decreto 1072 de 2015, Único Reglamentario del Sector Trabajo, y en particular su sección 3, que establece las normas laborales relacionadas con determinados trabajadores empleados a bordo de buques de bandera colombiana en servicio internacional, así como el Decreto 1015 de 1995, compilado en el DUR 1072 DE 2015 y la Ley 129 de 1931, aprobatoria del Convenio 22 de la OIT sobre el contrato de enrolamiento. La Ley 13 de 1990 o Estatuto General de Pesca, regula las condiciones particulares de los trabajadores en buques pesqueros.

La legislación nacional en materia de Marina Mercante en Colombia se encuentra compuesta principalmente por el Código de Comercio (Decreto 410 de 1971), la Ley 10 de 1978, el Decreto Ley 2324 de 1984, sus decretos reglamentarios, el reglamento marítimo colombiano, así como los convenios de la Organización Marítima Internacional, entre los cuales se encuentran: Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW 78/95) de la OMI, aprobado mediante la Ley 35 de 1981; Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974), ratificado por la Ley 8 de 1980; Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques MARPOL (1973/1978), aprobado mediante la Ley 12 de 1980; Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA 1972), aprobado mediante la Ley 13 de 1981 y el Convenio sobre búsqueda y salvamento marítimo (SAR de 1979), aprobado en Colombia mediante la Ley 10 de 1986., así como por los decretos reglamentarios de las leyes aprobatorias.

El Código de Comercio, libro V "de la Navegación" establece en su artículo 1430 que "la autoridad marítima nacional estará constituida por la Dirección de Marina Mercante y sus diferentes dependencias, ejerciendo sus funciones y atribuciones en los puertos y el mar territorial en lo relativo a la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con las actividades marítimas. En las zonas costeras la autoridad marítima estará en cabeza de un capitán de puerto y se rige en todo lo que no contrarie dicho Libro V, por las normas orgánicas de la Marina Mercante Colombiana y las demás disposiciones reglamentarias.



Trabajo

Toda la gente de mar tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido donde se cumplan normas de seguridad y salud en el trabajo, con condiciones de empleo justas y decentes cuando esté trabajando a bordo, protección de la salud, a tener atención médica, bienestar y todas las formas de protección social previstas en la ley. El Decreto 1597 de 1988 establece las normas y los requisitos para la formación, titulación y ejercicio profesional de la gente de mar que compone las tripulaciones de los buques de la Marina Mercante Colombiana dedicados al transporte marítimo. La Ley 13 de 1990 establece el Estatuto General de Pesca en Colombia, regulando el manejo y explotación de los recursos pesqueros para asegurar su aprovechamiento sostenible.

Para el ejercicio de las labores de inspección en cuerpos de agua continentales, los inspectores deberán observar el marco normativo especial que rige la navegación fluvial y las actividades en lagos. En el caso de las actividades fluviales, deberán estarse a las definiciones y disposiciones contenidas en la Ley 1242 de 2008, por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales, que define las actividades fluviales como todas aquellas relacionadas con la navegación de embarcaciones y artefactos fluviales que se ejecutan en las vías fluviales, y que tiene como objetivos de interés público proteger la vida y el bienestar de todos los usuarios del modo fluvial, promover la seguridad en el transporte y las actividades de navegación y establecer un sistema de inspección efectivo.

En lo concerniente a las inspecciones en lagos, deberá acudir al Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente (Decreto 2811 de 1974), modificado por la Ley 2501 de 2025, que clasifica la pesca continental en fluvial y lacustre, y que otorga a la administración pública la facultad de regular las actividades pesqueras en aguas nacionales y delimitar zonas excluidas para el ejercicio de la pesca, asegurando que estas actividades no impidan la navegación o el curso natural de las aguas.

El marco normativo aquí expuesto demuestra que la inspección laboral en el sector marítimo, fluvial y lacustre constituye el cumplimiento de un mandato constitucional y convencional que impone al Estado colombiano la garantía efectiva de los derechos fundamentales de toda persona que trabaja a bordo, sin distinción de nacionalidad. La convergencia de instrumentos vinculantes –como la Constitución, el Convenio 22 de la OIT, las Decisiones 545, 583, 584 y 609 de la CAN y el CMISS– configura un sistema normativo integral que ofrece al inspector herramientas suficientes para verificar las condiciones

laborales y de seguridad social, siempre con estricta sujeción a las reglas especiales de conexión previstas en los tratados internacionales.

2. Definiciones Básicas

Para el desarrollo de las labores de inspección, se deben observar las siguientes definiciones tomadas de las leyes, decretos y reglamentos o construidas a partir de estos, las cuales orientarán el alcance de la actuación administrativa:

- **Actividades de navegación:** transporte comercial marítimo, pesca comercial, tanto industrial como artesanal, actividades de recreo, investigación científica, la exploración y la explotación de los recursos del mar, remolque y salvataje, actividades deportivas marítimas.
- **Agente marítimo:** es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave. Los agentes marítimos de las naves serán representantes de sus propietarios o armadores, para todos los efectos legales. El agente marítimo debe registrarse ante la autoridad marítima nacional. El agente marítimo a quien se le haya cancelado la licencia no podrá ser inscrito nuevamente sino transcurridos 10 años de la fecha de cancelación. (Artículo 1489, 1490 a 1492 del Código de Comercio - Decreto 410 de 1971; artículo 5, numeral 11, del Decreto-Ley 2324 de 1984)
- **Armador:** Es la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan. Se reputará armador a quien figure como propietario en la respectiva matrícula, salvo prueba en contrario. El armador de toda nave extranjera que arribe al puerto, debe tener un agente marítimo acreditado en el país. (Artículo 1473 del Código de Comercio - Decreto 410 de 1971; Literal j, Artículo II, MLC, 2006 - Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006)
- **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 de que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte. (Artículo 1 Ley 2133 de 2021)



Trabajo

- **Buque o Nave:** Toda construcción flotante apta para navegar, cualquiera que sea su tipo, clase o dimensión. (Artículo 1 Decisión 532 de 2022 – CAN)
- **Capitán:** Es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave. La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca. Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, los poderes que le sean atribuidos por la ley. Las restricciones convencionales al derecho de representación del capitán no serán oponibles a terceros de buena fe. (Artículo 1495 del Código de Comercio - Decreto 410 de 1971)
- **Contrato de enrolamiento:** Es el contrato de trabajo por el cual una persona perteneciente a la clasificación de gente de mar se obliga a prestar un servicio personal en un buque bajo la continua dependencia o subordinación del empleador y mediante remuneración. El contrato de enrolamiento será suscrito por el empleador o su representante y por la gente de mar y se entenderá celebrado por el viaje de ida y regreso, salvo estipulación expresa en contrario.

Los contratos de enrolamiento celebrados en el exterior, para prestar servicios en naves de bandera colombiana, se registrarán por las leyes colombianas, aunque el contrato se inicie en puerto extranjero. (Decreto 1015 de 1995, art. 2)
- **Gente de mar:** Toda persona que forme parte de la tripulación regular de una nave, cuyo desempeño a bordo esté acreditado por una licencia de navegación expedida por la autoridad marítima. (Artículo 2, Decreto 1597 de 1988)
- **Tripulación:** Es el conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave y provistas de sus respectivas licencias de navegación. (Artículo 1 de la Ley 2133 de 2021)

3. Actividades previas a la visita de inspección



Atendiendo a que la Dirección General Marítima de Colombia DIMAR es la autoridad marítima nacional encargada de la seguridad de la vida en el mar, la protección del medio ambiente marino, la administración de la zona costera y la regulación de las actividades marítimas, como el control de buques y la instalación de ayudas a la navegación (faros, boyas, etc.); la planificación de la visita debe realizarse con esta entidad con el objeto de realizar inspecciones efectivas.

El inspector de trabajo solicitará a la DIMAR acta de arribo del buque y sus anexos (listado de tripulación) a inspeccionar con el fin de determinar el agente marítimo y la gente de mar a bordo de la embarcación atendiendo el parágrafo 2º del artículo 3 de la Ley 1610 de 2013: (...) *“Los funcionarios del Ministerio del Trabajo podrán solicitar para el ejercicio de sus funciones, la colaboración de las entidades públicas.”*

Una vez verificado el acta de arribo el inspector(a) identificará la tripulación y al agente marítimo quien de acuerdo con la norma es quien representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave, datos necesarios para garantizar el desarrollo de la inspección.

En la planificación el Ministerio de trabajo debe informar a DIMAR las naves o artefactos navales de bandera colombiana, y en las de bandera extranjera que operen en aguas jurisdiccionales colombianas que desea inspeccionar con el objeto de que la DIMAR informe los datos necesarios y acompañe el ingreso al lugar de inspección.

4. Verificación de matrícula y licenciamiento

El buque debe contar con una matrícula emitida por la capitanía de puerto colombiano.

4.1. Verificación documentos de navegación

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2.4.1.1.1.8. del D.U.R. 1070 de 2015 Sector Administrativo de Defensa, se entienden por documentos de navegación aquellos que acreditan la idoneidad de la gente de mar para su desempeño a bordo de una nave o artefacto naval, y comprenden:

- **Título de Competencia:** Documento de navegación expedido y/o refrendado por la Autoridad Marítima Nacional para Capitanes, Oficiales y radio operadores del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), para facultar al titular a ejercer las funciones indicadas en el documento o autorizadas por las



Trabajo

reglamentaciones nacionales. Estos documentos son expedidos a los candidatos que cumplen las condiciones de aptitud física (especialmente por lo que respecta a la vista y oído) establecidos en la regla I/9 del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y determinados requisitos básicos relativos a la identidad, edad, cumplimiento del período de embarco prescrito y las cualificaciones (aptitudes, funciones y niveles).

- **Certificado de Suficiencia:** Documento de navegación expedido y/o refrendado por la Autoridad Marítima Nacional a la marinería, el cual acredita que cumple los requisitos pertinentes respecto de la formación, las competencias y el período de embarco.
- **Licencia de Navegación:** Documento de navegación que certifica la idoneidad de la Gente de Mar para su desempeño a bordo dentro de las aguas marítimas jurisdiccionales colombianas.
- **Para Naves de pesca:** certificado de permiso de pesca a nombre de quien se encuentra (AUNAP)

5. Inspección de Condiciones Laborales

La inspección laboral a bordo se centrará en verificar el cumplimiento de las normas que regulan las relaciones laborales, con especial atención a lo dispuesto en el Libro 2, Parte 2, Capítulo 6, Sección 3 del Decreto 1072 de 2015 y el Decreto 1015 de 1995. Los inspectores deberán verificar:

- **Contrato de Enrolamiento:** Se debe constatar la existencia y contenido del contrato de enrolamiento para cada miembro de la tripulación. Este debe estar suscrito por el empleador o su representante y el trabajador, y contener, como mínimo, los datos estipulados en el artículo 2.2.1.6.3.6 del Decreto 1072 de 2015 (nombres, fechas, lugar de celebración, designación del buque, cargo, salario, duración del contrato, etc.). Se debe verificar que se hayan dado facilidades al trabajador para examinar el contrato antes de su firma y que una copia del mismo haya sido remitida al inspector de trabajo de la jurisdicción para su depósito.
- **Modalidad y Duración del Contrato:** Se debe identificar si el contrato es por viaje, por duración determinada o por duración indeterminada. Se debe tener en cuenta que, salvo estipulación expresa en contrario, se entenderá celebrado por el viaje de ida y



Trabajo

regreso, prorrogándose hasta la terminación del viaje si el plazo expira durante la travesía.

- **Composición de la Tripulación:** Se debe verificar el cumplimiento de la cuota de nacionalidad establecida en el Decreto-Ley 2324 de 1984, según la cual, en naves de matrícula colombiana, el capitán, los oficiales y como mínimo el ochenta por ciento (80%) del resto de la tripulación deben ser colombianos. La contratación de personal extranjero solo es posible cuando no exista personal idóneo en el país y medie autorización de la Dirección General Marítima.
- **Licencias de Navegación y Reglamento Interno:** Se debe verificar que cada miembro de la tripulación posea la licencia de navegación vigente expedida por la DIMAR, que garantiza su idoneidad para el cargo desempeñado, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 136 del Decreto-Ley 2324 de 1984, que regula la validación de licencias expedidas en el exterior a colombianos, y en concordancia con la Decisión 609 de la Comunidad Andina, cuyo artículo 1 dispone que los títulos emitidos por la Autoridad Nacional Competente de un País Miembro, en el marco del Convenio STCW 78/95, serán reconocidos como válidos por las demás Autoridades Nacionales Competentes de los Países Miembros mediante refrendo. Además, se debe constatar que el reglamento interno de trabajo se encuentre fijado en dos sitios fácilmente accesibles a bordo, para que la gente de mar conozca la naturaleza y alcance de sus derechos y obligaciones.
- **Terminación del Contrato:** Se debe verificar que, en caso de terminación del contrato, se haya expedido la certificación de servicios prestados, que se entenderá cumplida con las anotaciones en la libreta de embarco. Se debe atender a las justas causas de terminación previstas en el Decreto 1015 de 1995, compilado en el D.U.R. 1072 de 2015 del Sector Trabajo, tanto para el empleador como para la gente de mar, prestando especial atención a las causales relacionadas con la insalubridad del alojamiento y el incumplimiento de las medidas de seguridad, salud e higiene.
- **Caso de Buques Pesqueros:** En aplicación del artículo 60 la Ley 13 de 1990, se debe tener en cuenta que los contratos de trabajo del personal de la tripulación de embarcaciones pesqueras son de carácter permanente pero discontinuo. Por lo tanto, una veda de pesca no extingue el contrato, sino que lo suspende temporalmente.

6. Inspección de Seguridad Social Integral

Ministerio del Trabajo
Sede administrativa
Dirección: Carrera 7 No. 31-10
Pisos: 3, 5, 8, 9, 10, 12, 17, 18, 19,
 20, 21, 22, 23, 24 y 25
Commutador: (601) 5185830

Atención presencial
 Con cita previa en cada Dirección
 Territorial o Inspección Municipal
 del Trabajo.

Línea nacional gratuita,
desde teléfono fijo:
 018000 112518
www.mintrabajo.gov.co

Página | 12

La verificación de la afiliación y pago de aportes al Sistema de Seguridad Social Integral es un componente central de la inspección. Los inspectores deben proceder de la siguiente manera:

- **Para trabajadores nacionales (colombianos):** Se debe exigir la afiliación y el pago efectivo de aportes a los Subsistemas de Salud, Pensiones y Riesgos Laborales, a través de las entidades correspondientes (EPS, AFP y ARL). La obligación de afiliación y cotización recae directamente sobre el empleador (armador o contratante).
- **Para trabajadores migrantes (extranjeros):** La verificación debe atender a las reglas de conexión establecidas en el CMISS y demás instrumentos internacionales, a fin de determinar la legislación aplicable. Se deben seguir las siguientes directrices:

Buques de bandera colombiana y empleador domiciliado en Colombia (regla general): Cuando el buque enarbola pabellón colombiano y la empresa empleadora tiene su sede o domicilio en Colombia, la actividad se considera ejercida en Colombia. Por lo tanto, se debe verificar que todos los trabajadores a bordo, independientemente de su nacionalidad, se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social Integral colombiano (Salud, Pensiones y Riesgos Laborales), de conformidad con la Ley 100 de 1993 y la Ley 1562 de 2012. Esta obligación surge por la doble vía de la regla general del CMISS (artículo 10, literal d) y del derecho interno colombiano (artículo 2 del C.S.T.).

Buques de bandera colombiana y empleador domiciliado en otro Estado Parte del CMISS (excepción): Si, excepcionalmente, el empleador tiene su domicilio en un Estado Parte del CMISS distinto de Colombia y el trabajador reside en ese mismo Estado, la legislación de seguridad social aplicable será la de ese otro Estado (artículo 10, literal d, CMISS). En este escenario, el inspector deberá solicitar la certificación expedida por la autoridad competente del otro Estado que acredite la afiliación y cobertura del trabajador, incluyendo las prestaciones de salud y riesgos laborales durante la prestación del servicio en Colombia (mediante certificados de desplazamiento, seguros complementarios u otros mecanismos), pues ante una contingencia de salud o un accidente laboral en aguas o puerto colombiano no podrá invocarse automáticamente la red colombiana de EPS o ARL con cargo al sistema colombiano, dado que el CMISS no cubre la asistencia sanitaria y la cobertura de accidentes de trabajo y enfermedades laborales (ATEL).

Buques de bandera colombiana y empleador domiciliado en otro Estado que NO es Parte del CMISS: Cuando el buque o nave no está cobijado por el CMISS por ser de un Estado que no hace parte del Convenio, los inspectores de trabajo deben aplicar exclusivamente el derecho interno colombiano, en virtud de los principios de territorialidad y soberanía nacional consagrados en la Constitución y las leyes.

En este escenario, el artículo 2 del Código Sustantivo del Trabajo establece que sus normas rigen en todo el territorio de la República para todos sus habitantes, sin consideración a su nacionalidad, lo que implica que toda persona que preste servicios a bordo de un buque que se encuentre en aguas jurisdiccionales colombianas o atracado en puerto nacional está sometida a la legislación laboral y de seguridad social colombiana, con independencia de la bandera del buque o del país del empleador. De manera concordante, el artículo 100 de la Constitución Política extiende a los extranjeros las garantías concedidas a los nacionales, reafirmando así que ningún trabajador a bordo puede quedar desprotegido por el hecho de no estar cobijado por un convenio internacional de seguridad social.

Por lo tanto, los inspectores deberán:

1. Exigir la afiliación al Sistema de Seguridad Social Integral colombiano (Salud, Pensiones y Riesgos Laborales) de todos los trabajadores a bordo, nacionales o extranjeros, con fundamento en la Ley 100 de 1993 y la Ley 1562 de 2012, dado que la actividad se desarrolla en territorio colombiano (o en un buque de bandera colombiana que es extensión de dicho territorio) y el empleador tiene obligaciones legales frente al sistema de seguridad social colombiano, sin que sea admisible invocar la aplicación de legislación extranjera por ausencia de un instrumento internacional que así lo permita.
2. Verificar que el empleador (armador o contratante) haya cumplido con las obligaciones de afiliación y pago de aportes en Colombia, y que los trabajadores cuenten con la protección efectiva en salud, pensiones y riesgos laborales durante el tiempo que permanezcan en aguas o puertos colombianos.
3. No aceptar como válida la afiliación en el país de origen del trabajador o del empleador, a menos que exista un tratado bilateral de seguridad social vigente entre Colombia y el Estado del pabellón que disponga expresamente la aplicación de la legislación extranjera y la exención



Trabajo

de la afiliación en Colombia, situación que deberá ser acreditada con la certificación expedida por la autoridad competente de ese país.

4. Levantar las medidas correctivas y sancionatorias correspondientes en caso de incumplimiento, incluyendo la suspensión de actividades del buque si se evidencia la vulneración de derechos fundamentales de la gente de mar, en aplicación de los artículos 486 del Código Sustantivo del Trabajo y 2.2.1.6.3.14 del Decreto 1072 de 2015.

Aspectos relevantes para verificar:

Cobertura de Salud y Riesgos Laborales: Es imperativo verificar que el trabajador migrante cuente con cobertura efectiva en salud y riesgos laborales durante la prestación del servicio en aguas colombianas. La asistencia sanitaria está excluida del ámbito material del CMISS, y las prestaciones económicas de ATEL no están formalmente excluidas, por lo que la única vía de protección es la afiliación al sistema colombiano (vía derecho interno) o la demostración de una cobertura equivalente en su país de origen, incluyendo las prestaciones de salud y riesgos laborales durante la prestación del servicio en Colombia (mediante certificados de desplazamiento, seguros complementarios u otros mecanismos).

Acreditación de afiliación en el extranjero: En los casos en que se invoque la legislación extranjera, el inspector deberá exigir la presentación de los certificados de desplazamiento, documentos de cobertura o cualquier otro medio probatorio que demuestre la afiliación y el pago de aportes ante el sistema de seguridad social del país de residencia del trabajador y domicilio del empleador, así como las prestaciones de salud y riesgos laborales durante la prestación del servicio en Colombia.

6.1. Inspección en materia de salud a bordo

Con fundamento en el artículo 19 del Código Sustantivo del Trabajo, que permite acudir a fuentes supletorias del derecho del trabajo, los inspectores deberán aplicar a modo de recomendación técnica los estándares mínimos de protección de la salud de la gente de mar contenidos en el Convenio 164 de la OIT, aun cuando este no haya sido ratificado por Colombia, en tanto constituyen un parámetro de referencia para evaluar las condiciones sanitarias a bordo y orientar las medidas preventivas que deban adoptarse. En este sentido, durante las visitas de inspección se deberá verificar:



Trabajo

a) Condiciones sanitarias e higiénicas: que el armador mantenga el buque en condiciones sanitarias e higiénicas adecuadas, asegurando que la protección de la salud y la asistencia médica de la gente de mar sean tan próximas como sea posible a las que gozan los trabajadores en tierra, e incluyan medidas de carácter preventivo y programas de promoción de la salud y educación sanitaria.

b) Botiquín y equipo médico: que el buque cuente con un botiquín y equipo médico cuyo contenido haya sido prescrito por la autoridad competente, teniendo en cuenta el tipo de buque, el número de personas a bordo y la índole, destino y duración de los viajes, conforme a las recomendaciones internacionales como la Guía médica internacional de a bordo y la Lista de medicamentos esenciales de la OMS. Se deberá constatar que el botiquín esté debidamente etiquetado (con nombres genéricos y de marca, fecha de caducidad y condiciones de conservación), que su contenido figure en una lista actualizada, y que su mantenimiento e inspección periódica, en intervalos no superiores a doce meses, estén a cargo de personas responsables designadas.

c) Guía médica a bordo: que el buque lleve una guía médica adoptada por la autoridad competente, que explique cómo utilizar el botiquín y permita al personal no médico atender a los enfermos o heridos, con o sin consulta médica por radio o satélite.

d) Consultas médicas por radio o satélite: que el buque cuente con un sistema que garantice, en cualquier hora del día o de la noche, la posibilidad de efectuar consultas médicas por radio o satélite, de forma gratuita; que lleve a bordo listas actualizadas de las estaciones de radio o satélite a través de las cuales puedan realizarse dichas consultas; y que la gente de mar esté instruida en el uso de la guía médica y del Código Internacional de Señales para comprender la información requerida por el médico consultado.

e) Personal encargado de la asistencia médica: que el buque cuente, cuando no lleve médico a bordo, con una o varias personas de la tripulación especialmente encargadas de prestar asistencia médica y administrar medicamentos, quienes deberán haber aprobado un curso de formación teórica y práctica en la materia. De conformidad con el artículo 9 del Convenio 164 de la OIT, para buques de menos de 1.600 toneladas de registro bruto que puedan acceder a asistencia médica calificada en un plazo de ocho horas, se exigirá una formación elemental que permita tomar medidas inmediatas y hacer uso del asesoramiento médico por radio o satélite; para los demás buques, se requerirá una formación médica del más alto nivel, con práctica en servicios de urgencias hospitalarias y en técnicas de



Trabajo

supervivencia. Se verificará además que esta formación se base en las guías internacionales pertinentes y que las personas encargadas reciban cursos de perfeccionamiento cada cinco años aproximadamente.

f) Enfermería: Según el artículo 11 del Convenio 164 de la OIT, que los buques de 500 toneladas de registro bruto o más que lleven quince o más marinos a bordo y efectúen travesías de más de tres días dispongan de una enfermería independiente, situada en lugar de fácil acceso, con entrada, literas, alumbrado, ventilación, calefacción y suministro de agua adecuados para asegurar la comodidad y el tratamiento de sus ocupantes, dotada del número de literas prescrito por la autoridad competente, y provista de retretes de uso exclusivo, sin que pueda destinarse a otro uso que no sea la asistencia médica.

g) Informe médico: que se utilice el modelo de informe médico adoptado por la autoridad competente para facilitar el intercambio de información personal médica entre el buque y tierra en casos de enfermedad o accidente, garantizando la confidencialidad de los datos y su uso exclusivo para el tratamiento de la gente de mar.

h) Mercancías peligrosas: que cuando se transporte cargamento clasificado como peligroso, se facilite al capitán y a la tripulación la información necesaria sobre la naturaleza de las sustancias, los riesgos, los equipos de protección personal, los procedimientos médicos y los antídotos específicos, y que estos últimos y los equipos de protección se lleven a bordo. En caso de urgencia, cuando un medicamento prescrito por personal médico calificado no figure en el botiquín, se deberá verificar que el armador haya tomado todas las medidas para obtenerlo lo antes posible.

i) Asistencia a otros buques y cooperación internacional: que el buque facilite, cuando sea factible, toda la asistencia médica necesaria a cualquier buque que la solicite, y que los armadores y capitanes estén al tanto de los mecanismos de cooperación internacional en materia de búsqueda y salvamento, evacuación médica y repatriación de marinos enfermos o accidentados.

Estos lineamientos, aunque no vinculantes per se, constituyen un estándar mínimo de referencia que permitirá a los inspectores evaluar las condiciones de salud a bordo y recomendar las medidas correctivas necesarias para garantizar una protección efectiva de la salud de la gente de mar, en desarrollo de sus funciones de vigilancia y control, y en procura de que los derechos de los trabajadores a bordo no sean inferiores a los reconocidos a los trabajadores en tierra.

7. Preguntas y Respuestas Frecuentes sobre el CMISS

Para resolver las dudas más comunes durante las labores de inspección, se presentan las siguientes preguntas y respuestas, con base en el análisis técnico-jurídico del CMISS:

Pregunta 1: ¿Los trabajadores extranjeros que se desempeñan en buques de bandera colombiana, de empresas domiciliadas en Colombia, deben estar afiliados al Sistema de Seguridad Social Integral colombiano?

Respuesta: Sí. En principio, estos trabajadores deben estar afiliados al Sistema de Seguridad Social Integral colombiano por dos vías concurrentes. La primera, a través del CMISS, ya que al coincidir el Estado del pabellón (Colombia) con el Estado de domicilio del empleador (Colombia), no se activa la excepción del artículo 10 literal d)¹, y opera la regla general, considerando la actividad ejercida en Colombia y aplicando su legislación, independientemente de la nacionalidad del trabajador, siempre que tenga vínculo con un Estado Parte. La segunda, por vía del derecho interno colombiano, la obligación de afiliación a salud, pensiones y riesgos laborales para todo trabajador dependiente que preste servicios para un empleador domiciliado en el país surge directamente de la Ley 100 de 1993 y normas concordantes.

Pregunta 2: ¿Un trabajador extranjero que reside en su país de origen y labora en un buque de bandera colombiana, pero es remunerado por un empleador extranjero, puede estar exento de la afiliación al sistema de seguridad social colombiano?

Respuesta: El dato determinante es el domicilio de la empresa o persona que paga la remuneración. Se presentan dos escenarios:

- **Escenario A (Empleador domiciliado en Colombia):** Si el empleador tiene su domicilio en Colombia (coincidiendo con el pabellón del buque), no se activa la excepción del literal d), artículo 10. Por lo

¹CMISS, artículo 10, literal d): "d) Una actividad dependiente o no dependiente que se desarrolle a bordo de un buque en el mar, que enarbole el pabellón de un Estado Parte, será considerada como una actividad ejercida en dicho Estado Parte. Sin embargo, el trabajador que ejerza una actividad dependiente a bordo de un buque que enarbole el pabellón de un Estado Parte y que sea remunerado por esta actividad por una empresa o una persona que tenga su sede o su domicilio en otro Estado Parte, estará sujeto, a la legislación de este último Estado Parte si reside en el mismo. La empresa o persona que abone la remuneración será considerada como empresario o empleador a efectos de la , aplicación de la correspondiente legislación."



tanto, la legislación aplicable es la colombiana y el trabajador debe ser afiliado al sistema de seguridad social colombiano.

- **Escenario B (Empleador domiciliado en el país de residencia del trabajador):** Si el empleador tiene su domicilio en el país de residencia del trabajador (otro Estado Parte, distinto del pabellón colombiano), se activa la excepción del literal d) artículo 10, y la legislación aplicable será la del Estado de residencia del trabajador / domicilio del empleador. En este caso, el trabajador no debe ser afiliado al sistema colombiano, pero el inspector debe verificar que cuente con la cobertura efectiva en salud y riesgos laborales en su país de origen durante el tiempo que preste servicios en Colombia, dado que el CMISS no cubre la asistencia sanitaria y la cobertura de ATEP no está garantizada por este instrumento.

Pregunta 3: Si un trabajador extranjero está afiliado únicamente en su país de origen, ¿el CMISS le garantiza cobertura de salud y riesgos laborales en Colombia?

Respuesta: No. El CMISS puede permitir totalizar períodos de cotización para efectos de pensión de vejez, invalidez o sobrevivencia entre Colombia y el país de residencia, si este es Estado Parte con Acuerdo de Aplicación vigente. Sin embargo, el CMISS no cubre la asistencia sanitaria, excluida expresamente de su ámbito material, ni, para Colombia, las prestaciones económicas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, en virtud de la reserva formulada por el país al ratificar el Convenio. En consecuencia, el Convenio no opera como un mecanismo de portabilidad sanitaria plena, y la cobertura de salud y riesgos laborales debe ser verificada en cada caso particular para evitar vacíos de protección en territorio colombiano.

7.1. Algunas conclusiones sobre la interpretación y aplicación del CMISS:

- Los literales d) y e) del artículo 10 de la Ley 2103 de 2021 no operan como reglas de exclusión de la seguridad social colombiana per se, sino como criterios de conexión que determinan, entre Estados Parte del CMISS, cuál legislación nacional resulta aplicable a un mismo hecho laboral marítimo.
- El criterio rector del literal d) es el pabellón del buque, que cede únicamente ante una excepción estricta y copulativa fundada en la coincidencia entre el domicilio del empleador y la residencia del trabajador en un Estado Parte distinto del pabellón. Fuera de esa hipótesis específica, prevalece la legislación del Estado de la bandera.



- Tratándose de buques de bandera colombiana operados por empresas domiciliadas en Colombia, la regla general conduce, salvo prueba en contrario sobre el domicilio real del empleador, a la aplicación de la legislación colombiana de seguridad social a toda la tripulación, independientemente de su nacionalidad, siempre que exista vínculo con un Estado Parte del CMISS.
- La aplicabilidad de estas reglas está, en todo caso, condicionada a que el Estado de residencia del trabajador o de domicilio del empleador sea Estado Parte del CMISS con Acuerdo de Aplicación vigente frente a Colombia; de lo contrario, rige exclusivamente el derecho interno colombiano.
- La pretendida exclusión de las prestaciones económicas de ATEP del ámbito del CMISS para Colombia no está exenta de discusión jurídica, según lo advirtió la propia Corte Constitucional en la Sentencia C 447 de 2022; sumado a la exclusión general de la asistencia sanitaria del ámbito material del Convenio, esto implica que la afiliación a salud y riesgos laborales en Colombia no debe darse por sustituida por una afiliación extranjera invocando el CMISS, sino que debe verificarse caso a caso según quién sea el empleador real y confirmarse ante la Institución Competente.

Las conclusiones anteriores cuentan con respaldo jurisprudencial directo: la Corte Constitucional, en la Sentencia C-447 de 2022, declaró exequibles los artículos 9 y 10 del CMISS —que incluyen los literales d) y e) aquí analizados— con fundamento en una línea jurisprudencial reiterada desde las Sentencias C-279 de 2004, C-858 de 2007 y C-291 de 2008, que avala la razonabilidad constitucional del criterio de pabellón² y de sus excepciones por movilidad laboral.

8. Libertad sindical y negociación colectiva para la gente de mar

La libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva constituyen principios fundamentales en el ordenamiento jurídico internacional y nacional, y son pilares esenciales para la garantía de condiciones de trabajo dignas y justas a bordo de buques y artefactos navales. En el sector marítimo, caracterizado por su alta movilidad, la diversidad de nacionalidades de la tripulación y la frecuente presencia de pabellones de conveniencia, estos derechos adquieren una relevancia

² El criterio de pabellón es el principio jurídico según el cual la actividad que se desarrolla a bordo de un buque que enarbola una determinada bandera se considera ejercida en el territorio del Estado que otorga dicha bandera. En el marco del CMISS, este criterio se materializa en el artículo 10, literal d, que establece que la actividad a bordo de un buque que enarbole pabellón de un Estado Parte se considera ejercida en ese Estado Parte.



Trabajo

particular como mecanismos de protección frente a condiciones de vulnerabilidad y desregulación.

En desarrollo de sus funciones de vigilancia y control, los inspectores e inspectoras del trabajo deberán verificar el respeto y garantía de los derechos de libertad sindical y negociación colectiva de la gente de mar, atendiendo a los siguientes lineamientos:

1. **Verificación de la no discriminación antisindical:** Se deberá constatar que ningún miembro de la tripulación sea objeto de discriminación, amenaza o despido por razón de su afiliación sindical o participación en actividades sindicales, dentro o fuera de las horas de trabajo. Cualquier indicio de tales prácticas deberá ser documentado y puesto en conocimiento de las autoridades competentes.
2. **Constitución de organizaciones sindicales:** Se deberá verificar que no existan obstáculos para que la gente de mar pueda constituir libremente las organizaciones sindicales que estimen convenientes, sin necesidad de autorización previa y con plena autonomía respecto del empleador o de las autoridades.
3. **Injerencia del empleador:** Se deberá estar atento a cualquier acto de injerencia por parte del armador, agente marítimo o empleador que tienda a dominar, controlar o sostener económicamente organizaciones de trabajadores, en contravención de lo dispuesto en el Convenio 98 de la OIT.
4. **Existencia y contenido de convenios colectivos:** En aquellos casos en que exista una convención colectiva de trabajo aplicable a la tripulación, sea de carácter nacional, internacional o transnacional, el inspector deberá verificar su cumplimiento en lo relativo a salarios, jornada, descansos, alojamiento, alimentación, salud y demás condiciones de empleo.
5. **Acceso a mecanismos de diálogo social:** Se deberá verificar que la gente de mar cuente con canales efectivos para hacer valer sus derechos sindicales y de negociación colectiva, incluyendo el acceso a representantes sindicales y la posibilidad de participar en comités de empresa o de seguridad y salud en el trabajo, de conformidad con la normativa aplicable.

Estos lineamientos buscan garantizar que la libertad sindical y la negociación colectiva sean derechos efectivos y no meramente formales para la gente de



Trabajo

mar, contribuyendo así a la dignificación de su trabajo, a la seguridad de la navegación y a la justicia social en el sector marítimo.

Se espera que estos lineamientos sirvan de guía para el cumplimiento de las labores de inspección, vigilancia y control que ejerce este Ministerio, garantizando la protección de los derechos laborales y sociales de la gente de mar. Las direcciones territoriales y las inspectoras e inspectores deberán ajustar sus procedimientos a los lineamientos aquí establecidos, asegurando la coordinación interinstitucional necesaria con la Dirección General Marítima (DIMAR) y demás entidades competentes.

Atentamente,

29 JUL. 2026

ANTONIO ERESMID SANGUINO PÁEZ
Ministro del Trabajo

SANDRA MILENA MUÑOZ CAÑAS
Viceministra de Relaciones laborales e Inspección

Funcionario/Contratista	Nombre	Cargo	Firma
Proyectado por:	Camila Trujillo Sánchez Leydi Liliana Dueñas	Contratista IVC Profesional IVC	
Revisado por:	Sandra Milena Muñoz Cañas	Viceministra de Relaciones Laborales e Inspección	
Aprobado por:	Sandra Milena Muñoz Cañas	Viceministra de Relaciones Laborales e Inspección	
	Juan Guillermo Hernández Lombo	Jefe Oficina Asesora Jurídica (E)	
Declaramos que el documento ha sido elaborado y revisado conforme a las normas y disposiciones legales vigentes, y que su contenido refleja fielmente los criterios jurídicos y técnicos aplicables.			