

REPÚBLICA DE COLOMBIA

RESOLUCION No. 0071 DE 1997

(Febrero 11)

Por medio de la cual se determina el reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos

El Superintendente General de Puertos en uso de sus facultades legales y en especial las que le confiere el artículo 3 de la Ley 01 de 1991 y

CONSIDERANDO

1. Que el artículo 3º de la Ley 01 de 1991, dispone que le corresponde al Superintendente General de Puertos definir las condiciones técnicas de operación de los puertos.
2. Que el Artículo 5 numeral 5.1 de la precitada Ley, considera como actividades portuarias: la construcción, operación y administración de los puertos, los rellenos, dragados, obras de ingeniería oceánica y en general todas aquellas que se efectúen en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre playas y zonas de baja mar y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.
3. Que el artículo 26º de la misma Ley otorga a la Superintendencia General de Puertos la competencia para ejercer sus facultades respecto a las actividades portuarias relacionadas con los puertos, embarcaderos y muelles costeros y en aquellas partes de los ríos donde Puertos de Colombia tenía instalaciones.
4. Que el artículo 27 de la Ley 01 de 1991 establece entre otras las siguientes funciones para la Superintendencia General de Puertos.

27.1. "Vigilar el cumplimiento de las leyes y actos administrativos dictados especialmente para las Sociedades Portuarias y los usuarios de los puertos".

27.3. "Expedir por medio de resolución las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos".

27.10. "Asumir de oficio por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada la investigación de las violaciones a este estatuto y de sus reglamentos, de las condiciones en las cuales se otorgó una concesión y licencia y de las condiciones técnicas de operación que se imputen a las Sociedades Portuarias o a sus usuarios, o a los beneficiarios de licencias o autorizaciones e imponer y hacer cumplir las sanciones a las que haya lugar".

27.12. "Declarar que un puerto está habilitado para el comercio exterior previa consulta con la Dirección General de Aduanas, del Ministerio de Hacienda y la Dirección General Marítima".

27.13. "Ejercer las funciones y derechos que correspondían a Puertos de Colombia en materia de tasas, tarifas y contribuciones respecto de aquellas personas que habían recibido antes de la publicación de esta ley cualquier clase de autorización para ocupar y usar las playas y zonas de baja mar con construcciones destinadas en forma mediata o inmediata al cargue y descargue de naves".

5. Que el Gobierno Nacional a través del Decreto Ley 2681 de noviembre 29 de 1991, en su artículo 3º dice: "objeto de la vigilancia", establece que le corresponde a la Superintendencia General de Puertos, la vigilancia e inspección de las actividades portuarias de las asociaciones portuarias, sociedades portuarias, operadores portuarios, usuarios de puertos, beneficiarios de licencias o autorizaciones, a que se refieren los artículos 27 numeral 27.10 y 39 de la Ley 01 de 1991 y de las personas públicas o privadas que manejen embarcaderos y muelles.
6. Que el aludido Decreto, en su artículo 4º Numeral 6 faculta a la Superintendencia General de Puertos para exigir las garantías que deban otorgar quienes adelanten actividades portuarias acerca del cumplimiento de la Ley, los reglamentos y condiciones técnicas de operación; declarar mediante resolución motivada su exigibilidad y hacerlas efectivas; y en su numeral 28 faculta a la Superintendencia General de Puertos para imponer las sanciones de que trata el artículo 41 de la Ley 01 de 1991 de conformidad con las normas reglamentarias que el Gobierno Nacional expedita.
7. Que el Decreto 2688 del 30 de noviembre de 1993 (Plan de Expansión Portuaria), definió las regiones donde conviene establecer puertos y ratificó las zonas habilitadas por el Decreto 2147 del 13 de septiembre de 1991 (Plan de Expansión Portuaria) que señaló las zonas portuarias generales, las zonas portuarias para la exportación de carbón y las zonas en las cuales se autoriza la construcción de nuevos puertos para el manejo de carbón; en las anteriores zonas están incluidas: La zona portuaria general de Urabá, Bahía Portete, desembocadura del Río Cañas, la margen occidental de Bocas de Ceniza Atlántico y el Municipio de Ciénaga. El mismo Decreto define las zonas portuarias para hidrocarburos que corresponde a los puertos de Coveñas, Pozos Colorados y Turbo.
8. Que en pretérita oportunidad la Superintendencia General de Puertos expidió la resolución No. 153 del 25 de noviembre de 1992, donde se determinó el reglamento de las condiciones técnicas de operación de los puertos.
9. Que como quiera que las circunstancias de tiempo, modo y lugar a la fecha han cambiado porque las situaciones de operación marítima y portuaria han variado, se hace necesario implantar un nuevo esquema de reglamento de operación de los puertos colombianos.
10. Que teniendo en cuenta que Colombia hace parte y cumple con los pactos y convenios internacionales relacionados con la actividad marítima y portuaria se hace necesario reformar la resolución No. 153 del 25 de noviembre de 1992.
11. Que es responsabilidad de las autoridades cumplir la Constitución Política de Colombia y las Leyes (artículo 6 de la C.P.).

RESUELVE:

CAPITULO I

PROCEDIMIENTOS PARA LA INSPECCIÓN DE INSTALACIONES PORTUARIAS Y DE NAVES

ARTICULO 1º. Generalidades.

1. Las disposiciones y normas contenidas en este reglamento, serán aplicables en su totalidad a las Sociedades Portuarias, Asociaciones Portuarias, Operadores Portuarios, Usuarios de Puertos, Beneficiarios de las Licencias o Autorizaciones y en general, a las personas públicas o privadas que manejen embarcaderos o muelles en los aspectos específicamente señalados.
2. Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades portuarias en el Territorio Nacional, están en la obligación de cumplir las disposiciones y normas contenidas en este Reglamento y son responsables ante la mencionada entidad.
3. La Superintendencia General de Puertos, como autoridad portuaria, tiene la facultad de ejercer vigilancia y control sobre las personas naturales o jurídicas que ejecutan o cumplan actividades portuarias, y como tal podrá delegar en sus oficinas regionales las funciones de vigilancia y control que le corresponden de acuerdo con la Ley 01 de 1991.
4. La Autoridad Marítima Nacional es la Dirección General Marítima -DIMAR-, entidad que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de actividades marítimas en los términos que señala el Decreto Ley 2324 de 1984, y los reglamentos y disposiciones que lo reformen y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país.
5. Las normas establecidas en el presente reglamento no eximen a los usuarios o sus representantes, del cumplimiento de las disposiciones expedidas por la Dirección General Marítima, la Dirección General de Aduanas y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley.
6. Quienes ejecutan o realizan actividades portuarias o utilizan en concesión o licencia, playas y terrenos de baja mar en actividades portuarias, están en la obligación de permitir en todo momento el libre acceso a sus instalaciones de los funcionarios de la Superintendencia. Igualmente se encuentran en la obligación de rendir oportunamente los informes de rutina que esta entidad requiera y aquellos que les solicite por razones especiales.

Las personas de que trata el artículo primero numeral 1º de la presente resolución, que cumplan actividades portuarias son responsables por la veracidad y exactitud de los informes que presenten. La Superintendencia dentro de sus atribuciones podrá aplicar sanciones cuando se encuentren irregularidades en este aspecto, sin perjuicio de otras acciones legales que correspondan según la naturaleza de la irregularidad.

7. Ninguna persona natural o jurídica podrá desembarcar o embarcar mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos, equipajes o elementos de uso personal o de

cualquier otra naturaleza sin el cumplimiento previo de los requisitos exigidos por las autoridades competentes.

ARTICULO 2º. Habilitación de puertos. Desde el punto de vista técnico y una vez obtenido el concepto de la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, la Superintendencia General de Puertos por medio de resolución declarará que un puerto está habilitado para el comercio exterior, cuando considere que las instalaciones y demás servicios reúnen las condiciones técnicas para la prestación de los servicios y del desarrollo de las actividades portuarias.

ARTICULO 3º. Cumplimiento de Normas Legales. Las personas de que trata el Artículo Primero numeral 1o. de la presente resolución, deben hacer manifestación expresa de su obligación para cumplir y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias de su actividad portuaria.

La Superintendencia General de Puertos les exigirá de conformidad con las disposiciones legales y contractuales vigentes, las pólizas de seguros que garanticen el Cumplimiento de esa obligación, así como las de responsabilidad civil y daños a la Nación y/o a terceros o al Medio ambiente.

ARTICULO 4º. Ayudas a la navegación. El servicio de faros y boyas en los litorales y el de señalización de los canales públicos navegables en los puertos públicos está a cargo y bajo la responsabilidad de la Dirección General Marítima -DIMAR.

La Sociedades Portuarias y titulares de licencias o autorizaciones, deben instalar y mantener los sistemas de señalización de los canales de acceso a sus instalaciones (boyas, balizas, enfilaciones, etc.). Para este efecto, previamente a la instalación de las ayudas deben enviar a la Dirección General Marítima para su debida aprobación, el plan general de las ayudas a la navegación a instalar indicando las coordenadas exactas donde serán instaladas, sus características técnicas y sistema de mantenimiento.

ARTICULO 5º. Peligros a la navegación, remoción de naufragios y obstáculos.

1. Las Sociedades Portuarias, los beneficiarios de licencias o autorizaciones y los operadores portuarios, deben informar a la Superintendencia General de Puertos y a la Dirección General Marítima, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso a los puertos, muelles o terminales que operen, lo mismo que en las áreas de maniobras y que puedan constituir peligro para la navegación, conjuntamente con las dos entidades coordinarán los correctivos del caso.
2. El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tiene la obligación de:

- Informar de inmediato el hecho a la superintendencia General de Puertos y a la Dirección General Marítima indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.
 - Si el Armador, su agente, o el capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval, no toma las medidas necesarias para señalar el peligro y retira el naufragio; la autoridad portuaria, puede proceder a contratar la señalización y el retiro siendo asumidos los costos en que por este concepto se incurra por cuenta del armador, su agente, capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.
3. El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval y el operador portuario, tiene la obligación de retirar los obstáculos que se originen por la caída accidental al agua de carga, equipos o materiales. El retiro estará a cargo de quien tenga bajo su responsabilidad el objeto en el momento del accidente.

Si el responsable por la remoción del obstáculo, no toma las medidas pertinentes, la Superintendencia General de Puertos en coordinación con la Dirección General Marítima, deberá efectuar el retiro a costa de aquél sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

ARTICULO 6º. Mantenimiento de la profundidad en los puertos.

1. Las Sociedades Portuarias y quienes tengan autorización vigente para ocupar y usar las playas, zonas de baja mar y zonas accesorias a aquellas o estas, tienen la obligación de mantener la profundidad en su canal de acceso, áreas de maniobras y sitios de amarre o atraque pactados, a excepción de lo contemplado en el Parágrafo del artículo 34 de la Ley 01 de 1991.
2. Las Sociedades Portuarias y beneficiarios de autorización señalados en el numeral anterior, deben informar a la Superintendencia General de Puertos y a la Dirección General Marítima el calado operacional en el canal de acceso, en áreas de maniobras o sitios de atraque, así mismo, están obligados a comunicar a las autoridades antes mencionadas y a los usuarios las variaciones que ocurran por cambios en la profundidad. En aquellos lugares en que los cambios de profundidad se presentan con rapidez, o puedan ocurrir de un día para otro, la entidad responsable debe divulgar diariamente su calado operacional, utilizando medios de difusión de amplia circulación y sintonía, a nivel local, nacional o internacional si es del caso.

El calado operacional debe tener un margen de seguridad mínimo 0.3 metros (1 pie) menos que la profundidad real existente en el área.

3. Cuando las asociaciones portuarias, sociedades portuarias, o quienes tengan autorizaciones vigentes para ocupar las playas, zonas de baja mar y zonas accesorias a aquellas o éstas, ejecuten con la debida autorización de la superintendencia General de Puertos, obras que modifiquen las instalaciones portuarias, su configuración, profundidad, capacidad y características, deben actualizar los datos que aparecen en el registro de la Superintendencia General de Puertos, a que se refiere el artículo 16 de este reglamento y enviar a dicha entidad, así como, a la Dirección General Marítima un plano actualizado cumpliendo con lo dispuesto en el literal f. del citado artículo 16.

ARTICULO 7º. Procedimiento para inspección de operaciones portuarias.

1. **Inspección a plumas y aparejos.** A solicitud de la Sociedad Portuaria, beneficiarios de autorizaciones, y de los operadores portuarios, cuando haya dudas respecto de las plumas y aparejos o ante la carencia o vencimiento de los certificados de seguridad de material de armamento para buques de carga (SOLAS 74/78 Reglas 1 al 12) la Autoridad Portuaria dispondrá inspecciones a las plumas y aparejos de las naves y artefactos navales para establecer si reúnen las condiciones para ser utilizados de manera eficiente y segura en las operaciones de cargue y descargue.
2. **Inspección a la carga a bordo.** Las Sociedades Portuarias, beneficiario de licencia o autorización, en su reglamento de operaciones y prestación de servicios incluirán las normas para inspeccionar la carga y establecer el estado en que se encuentre antes de ser embarcada, o después de que sea estibada a bordo, cuando le sea solicitado ese servicio.
3. **Inspección del equipo de operación portuaria.** Es obligación de las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones y de los operadores portuarios, mantener el equipo de su propiedad o a su cargo en óptimas condiciones de operación y seguridad. No pudiéndose operar en los muelles y puertos equipos con deficiencia en capacidad de levante, accesorios y dispositivos de seguridad.
4. Los equipos que operan dentro de las instalaciones portuarias, deben ser inspeccionados por cuenta de su propietario, por lo menos una vez al año o cuando lo disponga la sociedad portuaria o la Superintendencia General de Puertos, de oficio o a solicitud de los usuarios, con el fin de establecer si se encuentra en condiciones óptimas de operación y seguridad. Los equipos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones mencionadas, no podrán permanecer en las instalaciones portuarias.
5. **Ingreso de vehículos automotores.** Para ingresar a cualquier instalación portuaria, sea ésta de servicio público o privado, los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos, debe estar en óptimas condiciones de seguridad, de igual manera se deberá dar cumplimiento a los requisitos exigidos por las autoridades competentes para el ingreso a dicha instalación.

En su reglamento de operaciones las Sociedades Portuarias o beneficiarios de autorizaciones incluirán los requisitos señalados en este numeral y aquellos que estimen pertinentes para la permanencia de los vehículos terrestres en los puertos.

6. **Inspección de las operaciones portuarias.** La Autoridad Portuaria tiene la facultad de efectuar inspecciones a las instalaciones portuarias y a las naves con el fin de establecer el cumplimiento de las normas legales relacionadas con la operación portuaria, los reglamentos de operaciones y las normas expedidas por ella. Las inspecciones serán efectuadas por funcionarios de la Superintendencia o por personas contratadas por la misma.

CAPITULO II

MANEJO DE CARGA

ARTICULO 8°. Manejo de la carga.

1. Cumplimiento de las normas aduaneras.

a. Las Sociedades Portuarias, beneficiarios de autorizaciones, los operadores de puertos de servicio publico o privado, los operadores o administradores de las bodegas de tránsito, están en la obligación de cumplir las normas aduaneras expedidas por la Dirección General de Aduanas, previstas en las leyes o reglamentos, en todos los aspectos relacionados con el cargue y descargue, almacenamiento, entrega y recibo de las mercancías, entrada y salida de las mismas de sus instalaciones.

b. Las Sociedades Portuarias, beneficiarios de licencias o autorizaciones, los operadores de puertos de servicio publico o privado, los operadores y administradores de bodegas de tránsito, están en la obligación de exigir a los usuarios de sus servicios el cumplimiento de las normas aduaneras vigentes.

2. Normas sobre carga peligrosa.

a. **Restricciones generales.** Dentro de los limites de las instalaciones portuarias solamente se podrá transportar, descargar o cargar mercancías peligrosas de conformidad con las Instrucciones que impartan las Sociedades Portuarias o beneficiarios de licencias o autorizaciones y las normas internacionales vigentes.

b. **Declaración de mercancías peligrosas.** No se podrán traer mercancías peligrosas al puerto a menos que:

- Estas hayan sido declaradas de conformidad con lo establecido en el artículo 18 de este reglamento.
- Se certifique en original y copia el cumplimiento de las normas de la OMI sobre empaque, marcas, etiquetas y rótulos según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

c. **Mercancías que no cumplan normas de seguridad.** No se podrán traer a puerto ni desembarcar en el mismo mercancías peligrosas en contradicción a las normas de seguridad.

La Sociedad Portuaria con el Visto Bueno de la Superintendencia General de Puertos, en caso de emergencia o para garantizar la seguridad del puerto, sus instalaciones y las naves puede ordenar la destrucción de dichas mercancías siempre y cuando éstas se encuentren bajo el área de su competencia.

d. **Restricción para cargue y descargue de mercancías peligrosas.** Sin permiso escrito expreso de la Sociedad Portuaria o beneficiarios de licencias o autorizaciones y bajo las condiciones especiales que esta señale, no se embarcarán o desembarcarán cargas peligrosas, entre las 18:00 horas y las 06:00 horas del día siguiente.

Al término de cada jornada, todas las escotillas y aperturas deben quedar cerradas de manera hermética. En igual condición, deben estar antes de iniciar el cargue o descargue.

e. Obligación del Agente. El Agente de cada nave programada para embarcar cargas peligrosas, debe asegurarse antes del zarpe, que estas fueron embarcadas en su totalidad.

f. Obligaciones del Capitán. El Capitán de toda nave que tenga a bordo carga peligrosa debe verificar que todas las precauciones, incluyendo la de servicio contra incendio, sean tomadas a bordo de la nave mientras permanezca en el puerto y durante la operación de cargue o descargue de los productos peligrosos.

El Capitán de toda nave mientras tenga carga peligrosa a bordo o cuando haya estado descargando líquidos inflamables y la nave no haya sido declarada libre de gases, no permitirá las siguientes labores:

- Efectuar soldadura de cualquier naturaleza en la nave.
- Utilizar martillos, elementos de hierro o acero para abrir o cerrar escotillas o herramientas metálicas en otras operaciones.
- Ejecutar reparaciones en cualquier compartimento que contenga carga peligrosa.
- Ejecutar acciones que puedan causar chispas, como el empleo de gratas, cepillos metálicos, etc.

El Capitán de toda nave que cargue o descargue mercancías peligrosas se asegurará de que durante las operaciones existan buenas comunicaciones telefónicas o de radio, directamente con los encargados de la operación en tierra y los tanques de recepción.

g. Remoción de carga peligrosa desembarcada. No se podrá desembarcar mercancías peligrosas sobre la loza o muelle hasta tanto el buque, barcaza o vehículo que lo va a movilizar fuera del terminal o al sitio adecuado, esté listo para recibirlos.

En los puertos de servicio público o privado, destinados para el cargue y descargue de mercancías peligrosas, deben existir depósitos diseñados especialmente para su almacenaje y control efectivo. Estos depósitos deben estar dotados con todos los elementos para prevenir, dar la alarma y combatir los accidentes previsibles según la clase de mercancías que se almacenan en los mismos.

h. Presencia del personal a bordo. La Sociedad Portuaria o el beneficiario de autorización correspondiente, reglamentará la presencia de personal en las naves en tierra cuando se esté realizando el manejo de cargas peligrosas.

i. Descargue de líquidos inflamables a granel. La Superintendencia General de Puertos podrá autorizar en muelles especializados, el cargue y descargue de líquidos inflamables durante las horas de la noche.

Cualquier tubería o elemento utilizado para cargue o descargue de líquidos inflamables a granel, debe estar libre de goteo.

j. Cargue después de descargar líquidos inflamables. Ninguna nave que haya terminado descargue inflamables, comenzará el cargue de otros productos compartimentos en los cuales se transportan los líquidos inflamables sean limpiados en forma adecuada y se encuentren libres de gases.

Esta operación de limpieza solamente puede hacerse en un puerto que cuente con los sistemas y servicios de recepción de residuos contaminados. De lo contrario estos residuos tendrán que ser almacenados en tanques segregados de balastro del mismo buque.

k. Filtraciones por el casco de las naves. Cuando se presenten escapes de líquidos inflamables de una nave cargando o descargando en puerto, el Capitán debe informar de inmediato a la Sociedad Portuaria o beneficiario de autorización y a la Capitanía de Puerto.

El Capitán de toda nave que presente escapes mientras está en puerto debe cumplir con prontitud y diligencia todas las instrucciones que reciba de la Autoridad Portuaria.

Las Sociedades Portuarias, beneficiarios de autorizaciones y los operadores de terminales para servicio público y privado donde se cargan o se descargan líquidos inflamables, deben incluir en su plan de contingencia las previsiones necesarias para contrarrestar los derrames que se produzcan por daños en las tuberías, implementos de descargue y conducción o por escapes en las naves. Además, deben contar con los recursos necesarios para controlar estos accidentes.

l. Requisitos y condiciones particulares. Los requisitos y Condiciones particulares para el cargue y descargue de mercancías peligrosas, deben contemplarse en el Reglamento Interno de las distintas Sociedades Portuarias o beneficiarios de autorizaciones para operar o administrar muelles, puertos o embarcaderos, teniendo en cuenta las características y grado de peligrosidad de las mercancías.

m. Inspectores de la Dirección General Marítima para prevención y control de la contaminación marina. Con el propósito de prevenir y controlar la contaminación del medio marino y tomar las medidas que cada situación requiera durante el cargue y descargue de mercancías peligrosas, se debe contar con la presencia de un inspector en contaminación designado por la Capitanía de Puerto.

n. Permiso especial para manejo de productos químicos controlados. El permiso especial para manejo de productos químicos controlados en muelles y puertos se otorgará por la Dirección General Marítima de conformidad con lo establecido en el Decreto 1146 de 1990 artículos 8 y 9, el cual fue incorporado como legislación permanente mediante el Decreto 2272 de 1991.

3. Cargue, descargue, almacenaje y transporte de mercancías.

a. Alistamiento del buque. Al término de la maniobra de atraque los buques deben tener las escotillas y la carga lista para las operaciones de cargue y descargue.

Las naves deben contar con luces suficientes y apropiadas para prevenir accidentes de personas o daños a la propiedad, derivadas de las operaciones de cargue o descargue.

b. Eficiencia en las operaciones. Las sociedades portuarias o los beneficiarios de autorizaciones, en sus reglamentos de operación deben establecer los rendimientos aceptables para los diferentes tipos de naves y carga, e incluir lo relacionado con el retiro de las naves con bajos rendimientos y la pérdida del turno en el puesto de atraque.

Los agentes marítimos y los operadores portuarios definirán en cada caso, los rendimientos de las naves que se van a cargar y descargar como referencia para la aplicación de estas medidas.

c. Obligaciones de los operadores. Esta será definida en cada caso, según las condiciones establecidas en los contratos respectivos.

Los contratistas de las compañías estibadoras y de los proveedores de equipos, podrán exigir a los mismos, pactar los rendimientos y pólizas de cumplimiento y responsabilidad civil por daños a terceros y a la carga. Las relaciones contractuales entre operadores y usuarios, son de carácter comercial y se rigen por el Código del Comercio.

Las sociedades portuarias, beneficiarios de autorizaciones y los operadores de puertos de servicio público y privado, deben incluir en sus respectivos reglamentos los procedimientos aplicables en los siguientes casos:

- Demoras.
- Alistamiento de las naves para iniciar trabajos.
- Rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle.
- Requisitos de las personas naturales o jurídicas que cumplan labores de cargue o descargue.
- Manejo de cargas superpesadas.
- Procedimiento para evacuación directa.
- Descargues con lluvia.
- Manejo de cargas consistente en armas, municiones y explosivos.
- Obligaciones de los operadores o administradores de bodegas y patios de tránsito.
- Precaución con carga valiosa.
- Manejo de equipajes.
- Almacenaje en descubierto.
- Responsabilidad por la carga.
- Entrega de la carga.
- Condiciones de autorizaciones y responsabilidades.
- Procedimientos para paquetes averiados.
- Procedimientos para carga.
- Contaminación de cargas.
- Cargas objetables.
- Remoción de cargas objetables.
- Derecho para cambiar o remover cargas.
- Carga para otros puertos.
- Rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua.
- Incendio o accidentes.
- Presencia de animales.

- Normas de acceso de personas y a vehículos.
- Normas para circulación dentro del recinto.
- Normas para identificación.

CAPITULO III

RECIBO, ALMACENAMIENTO Y ENTREGA DE LA CARGA

ARTICULO 9º. De las reservas y derechos en la prestación de los servicios. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones, que operen puertos pueden suspender el respectivo servicio requerido, a las personas naturales o jurídicas cuando éstas no se encuentren a Paz y Salvo con los mismos, incumplan las normas establecidas y las de seguridad, o cuando los servicios a prestar entrañen peligro, para el medio ambiente, las personas o las instalaciones portuarias. En cualquiera de estos eventos, deberán informar de inmediato a la Superintendencia General de Puertos y ésta pronunciarse sobre la aprobación o improbación de la medida adoptada.

1. Reserva de derechos en las operaciones de cargue y descargue. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones que operan puertos se pueden reservar el derecho a:

- a. Iniciar operaciones de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres. Cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas dispuestas en este reglamento y en su propio reglamento de operaciones.
- b. No iniciar o suspender operaciones en las bodegas o cubiertas de aquellas embarcaciones que presenten condiciones inseguras, equipos, aparejos y aditamentos no adecuados, dejando constancia de la irregularidad ante la Superintendencia General de Puertos y sociedad portuaria, o beneficiario de autorización y mientras no se corrija la situación a satisfacción.
- c. Exigir a los usuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos para la prestación de los servicios, y fuera de dichos horarios, cuando lo considere necesario para agilizar las operaciones, evitar congestión o asegurar que las facilidades portuarias sean utilizadas al máximo de su capacidad.

2. Reserva de derechos en el recibo, almacenamiento y entrega de la carga. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorización que operen puertos se pueden reservar el derecho a:

- a. Efectuar el manejo y almacenamiento de cargamentos que por su naturaleza, presente deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia que produzca emanaciones, vapores, olores o basuras, que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones portuarias o a otros cargamentos.
- b. Ordenar la verificación de pesos o volúmenes de la carga cuyo peso o volumen no estén indicados en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo.

c. Entregar las mercancías a los propietarios o consignatarios de la carga que aparecen en los documentos que amparan la mercancía y no se encuentran a paz y salvo con la sociedad o beneficiario de autorización por concepto de pago o cancelación de fletes al transportador y cuando la documentación presentada para su retiro, no cumpla con los requisitos exigidos por las autoridades competentes y en especial a las autoridades aduaneras.

d. Recibir aquellos cargamentos que lleguen al puerto y no tengan visiblemente escritas en forma clara y legible, las marcas, códigos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en los documentos que los amparan, así como, la rotulación correspondiente cuando se trate de carga peligrosa.

e. Recibir para almacenaje en sus bodegas y cobertizos cuando no tenga espacio para aquellas mercancías, que por su naturaleza y características requieren almacenaje en espacios cubiertos.

Para los cargamentos en tránsito o transitorios, el agente marítimo dará su conformidad por escrito, para almacenar la carga en espacios descubiertos. En estos casos la responsabilidad por los daños que puedan sufrir las mercancías es del propietario o del agente marítimo.

ARTICULO 10°. Responsabilidades por accidente, daños, averías a la carga y a las instalaciones portuarias. Los armadores, capitanes de naves, contratistas, operadores, transportadores terrestres o sus representantes, agentes marítimos y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro de las zonas portuarias, serán responsables de los accidentes, de las lesiones a personas, daños y averías a la carga, daños a las instalaciones portuarias, cuando dichos sucesos sean causados por condiciones inseguras, mal estado o deficiencia de los equipos y aparejos suministrados por ellos, así como por las condiciones de la carga, el embalaje o la estiba de la misma, la escasa visibilidad y obstáculos que impidan su correcto manejo o manipulación.

CAPITULO IV

SERVICIOS A LAS NAVES

ARTICULO 11°. Pilotaje.

1. Responsabilidad por la navegación. El uso de piloto no exime al capitán de la nave de su responsabilidad en la navegación y maniobras.

2. Obligación para usar piloto práctico. Toda nave con Tonelaje de Registro Bruto (T.R.B), superior a las 200 toneladas, está obligada a utilizar un piloto práctico para la entrada y salida del puerto de atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique su desplazamiento dentro del puerto.

Exceptúase las naves nacionales de cabotaje hasta de 500 toneladas de Registro Bruto, las cuales podrán entrar o salir de los puertos bajo responsabilidad de su capitán, quien debe poseer un permiso para navegar por los canales de acceso al puerto, expedido por la Capitanía de Puerto respectiva.

3. El entrenamiento y la expedición de licencias de los pilotos prácticos. El entrenamiento y la expedición de la licencia que reconoce la idoneidad del piloto práctico son competencia de la Dirección General Marítima de acuerdo al Reglamento de Servicio de Pilotos Prácticos en zonas marítimas, fluviales y portuarias de la República de Colombia.

Todo piloto que quiera prestar sus servicios en un puerto, bien sea este público o privado, debe tener licencia vigente.

4. Supervisión del servicio de pilotaje. La supervisión en cuanto al desempeño del servicio de pilotaje, la efectúa la Superintendencia General de Puertos, con base en los informes rendidos por las Sociedades Portuarias o beneficiarios de autorización. En caso de fallas o infracciones cometidas por el personal de pilotos, estas se deberán informar oportunamente a la Capitanía de Puerto para que adelante la investigación respectiva.

5. Cooperación de las autoridades. La Superintendencia General de Puertos en coordinación con la Dirección General Marítima velará por la adecuada prestación del servicio y la existencia del número suficiente de pilotos calificados en cada puerto para atender sus necesidades.

6. Obligaciones de las sociedades portuarias o beneficiarios de autorización. Las sociedades portuarias o beneficiarias de autorización que operen puertos con canales y acceso propios, están en la obligación de garantizar a las naves, el servicio de pilotaje.

7. Obligación para dar entrenamiento. El entrenamiento de los Pilotos Prácticos se desarrollará de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Pilotos Prácticos de la Dirección General Marítima.

El operador portuario que obstruya o realice acciones tendientes a evitar el cumplimiento del Reglamento del Servicio de Pilotos Prácticos de la Dirección General Marítima, será objeto de sanción por parte de la Superintendencia General de Puertos y en caso de renuencia se podrá solicitar ante la Dirección General Marítima la cancelación de la respectiva licencia.

8. Reglamentación de garantías e indemnizaciones. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorización, reglamentarán la constitución de garantías y pólizas de cumplimiento e indemnización que deben suscribir y presentar las empresas de pilotaje para garantizar la prestación eficiente y segura del servicio y la indemnización a terceros, por accidentes que puedan ocurrir con responsabilidad del piloto.

9. Solicitud de piloto práctico. La sociedad portuaria o beneficiario de autorización, señalará para cada puerto, los procedimientos para solicitar el servicio. El lugar donde el piloto debe abordar la nave o desembarcar de la misma. La recalada y el zarpe será la que determine la autoridad marítima. Esta información será incluida en los Derroteros y Avisos a los Navegantes que publique dicha entidad.

10. Prioridad para la prestación del servicio. El orden de prioridad para el servicio de pilotaje en los puertos de servicio público se debe enmarcar dentro del siguiente criterio:

- a. Por arribada forzada
- b. Buques de guerra de la Armada Nacional o buques de guerra extranjeros en visita oficial.
- c. Buques de pasajeros
- d. Buques de carga portacontenedores
- e. Buques de carga general
- f. Buques graneleros

En los puertos o muelles especializados se aplicará el criterio general de que el primero en llegar en cada categoría será el primero en ser atendido.

Esta prioridad puede ser modificada por la sociedad portuaria o beneficiaria de autorización, para operar o administrar puertos, muelles o embarcaderos si las circunstancias lo ameritan y bajo la vigilancia de la autoridad portuaria.

11. Alojamiento del piloto práctico a bordo. Los pilotos prácticos tienen categoría de oficial. Los capitanes de las naves están obligados a suministrarles alojamiento y alimentación, cuando sea necesario en razón a la prestación del servicio y el ejercicio de sus funciones, o cuando por circunstancias de fuerza mayor deban permanecer a bordo al término de su trabajo.

12. Definición de responsabilidades. La responsabilidad por los daños causados a las naves o a terceros por culpa del capitán, del piloto práctico, de un miembro de la tripulación, o por culpa mutua, se definirán de conformidad con las normas del Código de Comercio del Decreto 1597 de 1988 y demás disposiciones concordantes.

ARTICULO 12º. Servicio de remolcador.

1. **Vigilancia y supervisión.** Los remolcadores como naves, son inspeccionados, clasificados y habilitados para operar por la DIMAR, en concordancia con el reglamento de servido de remolcadores, de la Dirección General Marítima.
2. **Obligaciones para el uso de remolcador.** Toda nave con Tonelaje de Registro Bruto superior a dos mil toneladas (2.000 ton.) está obligada a utilizar remolcadores en los puertos colombianos. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil toneladas de Registro Bruto, podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el piloto práctico lo aconseje como necesario.
3. **Obligación de las sociedades portuarias o beneficiarios de autorización.** Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorización que operen puertos, deben tomar las medidas necesarias para garantizar el servicio de remolcador a las naves que utilizan el puerto o sus instalaciones.
4. **Uso de remolcador por requerimiento de la autoridad.** Tanto la Autoridad Marítima como la Autoridad Portuaria, pueden requerir a una nave, dentro del puerto, o que solicite entrar al puerto, para que utilice los servicios de remolcador si lo considera necesario, para la navegación segura de la misma.

5. **Asistencia y ayuda en casos de emergencia.** En situación de emergencia, las autoridades marítima y portuaria si lo consideran necesario para la seguridad de la navegación o la prevención de daños ambientales, pueden ordenar a los remolcadores para asistir y prestar servicios a las naves.
6. **Responsabilidad.** El Armador, el capitán y el agente marítimo del remolcador, son responsables por los daños que éste cause por su culpa o negligencia.
7. **Requisitos para prestar servicio en los puertos.** Los remolcadores que prestan servicios en los puertos, deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por Sociedades Internacionales de Clasificación, autorizadas por ésta y contar con los certificados de navegabilidad y seguridad, la matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondientes. Deben estar tripulados con personal suficiente y con licencia de navegación expedida por DIMAR. Así mismo de no contar abordo con todos los elementos necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran dentro de un puerto.
8. **Definición de responsabilidades.** Las responsabilidades por accidentes, daños a las propias naves o a terceros, se definirán de conformidad con el Código de Comercio y demás normas concordantes.

Los remolcadores dentro del puerto y en sus proximidades, tanto si están efectuando remolque o navegando independientemente, deben mostrar las luces y señales internacionales correspondientes y respetar las reglas de camino.

Todo remolcador que preste servicio en los puertos nacionales, debe estar debidamente amparado para responder por los daños que se causen al Medio Ambiente.

ARTICULO 13°. Desguace de naves. El desguace de naves dentro de las zonas portuarias y el control del mismo, requiere permiso expreso escrito de la autoridad marítima.

Quien solicita el desguace, debe garantizar ante la autoridad marítima la indemnización por los accidentes que se puedan presentar y que afecten los puertos, canales navegables, dársenas, fondeaderos y demás vías de acceso o contaminación.

CAPITULO V

PRELACIONES Y REGLAS SOBRE TURNOS, ATRAQUE Y DESATRAQUE DE NAVES

ARTICULO 14°. Reglas sobre turnos de atraque y prelaciones. Las sociedades portuarias y los beneficiarios de autorizaciones para administrar puertos, muelles y embarcaderos, en sus reglamentos de operaciones, deben incluir normas específicas sobre este aspecto, teniendo en cuenta las características propias de las instalaciones y de los productos que manejan, así como necesidades especiales relacionadas con el recibo y entrega de mercancías. Esta reglamentación deberá ser sometida a la aprobación de la Superintendencia General de Puertos.

1. Modificación de la Prelación. La prelación establecida podrá alternarse, siempre y cuando la situación del puerto de la nave lo amerite. Esta determinación debe comunicarse previamente a los interesados.

2. Prelación en la presentación de los servicios en puertos.

a. La embarcación que haya sido anunciada y confirmada, que arribe al puerto a la hora anunciada, tendrá prelación sobre las que no hayan cumplido con estos requisitos y demás normas del terminal, muelle o embarcadero.

b. Cuando una embarcación transporte carga de origen animal o vegetal, procesada o semiprocada susceptible de servir como vehículo o vectores de problemas sanitarios, deberá someterse a la inspección sanitaria obligatoria en fondeo y su atraque y descargue serán autorizados cuando la autoridad competente le expida el correspondiente permiso fitosanitario o zoosanitario para mercancías de importación. Para el recibo y embarque de mercancías de exportación es necesario que el propietario de la carga o su agente de aduana presenten previamente el certificado fitosanitario o zoosanitario según el caso, expedido por autoridad competente.

c. Las embarcaciones que transporten material explosivo o radioactivo deben adelantar el cargue y descargue en las áreas de fondeo establecidas para tal fin por la Autoridad Marítima.

3. Desatraque.

a. La autoridad portuaria puede disponer el desatraque de una nave por razones de seguridad u orden publico u operación deficiente.

b. Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados, la sociedad portuaria o beneficiario de autorización, podrá ordenar el desatraque y fondeo de la embarcación, informando en este sentido a la autoridad portuaria dejando constancia sobre el hecho que motiva esta decisión. La embarcación ocupará el último turno para el atraque en relación a las naves de su tipo fondeadas.

c. Las sociedades portuaria o beneficiarios de autorizaciones, en sus correspondientes reglamentos de operaciones, establecerán el procedimiento para ordenar y notificar las maniobras de desatraque, así como las horas de antelación para hacerlo.

d. El reglamento de las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones, deben establecer las circunstancias en que los movimientos de las naves son por cuenta de las mismas o de la nave.

e. Cuando no exista en el puerto suficiente mercancía de exportación legalizada que garantice la continuidad de las operaciones de una embarcación, ésta se

desplazará a zona de fondeo, si las necesidades del puerto así lo requieren, hasta tanto se solucione la situación, recuperando su prioridad para el atraque.

f. Cuando en una embarcación que esté atracada, la autoridad competente, detecte enfermedades infectocontagiosas y la embarcación sea declarada en cuarentena, ésta debe ser trasladada en forma inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la Autoridad marítima.

4. Períodos de estadía de las naves.

a. El periodo de estadía en el puerto, se establecerá por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que el piloto práctico aborde la nave para entrarla al puerto y la fecha y hora en que el piloto deja la nave cuando ésta sale del puerto. La estadía de las naves con T.R.B. menor de doscientas (200) toneladas, se establecerá con base en el reporte de la nave al pasar por la boya de mar.

b. La estadía de las naves en el muelle o amarradero se establece por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que se asegura el primer cabo al muelle o boya de amarre y la fecha y hora en que se larga el último cabo.

c. La estadía de la nave en fondeo se establece por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que larga el ancla para fondear y la fecha y hora en que el ancla queda a flor de agua, cuando la nave deja el fondeadero.

CAPITULO VI

PERIODOS DE PERMANENCIA

ARTICULO 15°. Entrada y permanencia de las naves en los puertos.

1. Toda nave de bandera extranjera que arribe a puerto colombiano se registrará de acuerdo a las normas vigentes colombianas y en especial por el Código de Comercio si se trata de regular actividades mercantiles (Artículo 1455 y complementarios) y a las demás responsabilidades que fijen las disposiciones vigentes.
2. Ninguna embarcación cualquiera que sea su tonelaje, clase y nacionalidad puede arribar a puerto, sin previo aviso y solicitud de visita a la Autoridad Marítima. Simultáneamente, con el anuncio de arribo y solicitud de visita, comunicará lo pertinente a las sociedades portuarias y a los beneficiarios de autorizaciones, para operar o administrar puertos, muelles o embarcaderos para efectos de coordinar los servicios que requiere.
3. Las sociedades portuarias y los beneficiarios de autorizaciones vigentes para operar y administrar puertos, incluirán en su reglamento de operaciones, las instrucciones relacionadas con el procedimiento de anuncio y notificación de arribo.
4. El aviso de arribo para efectos portuarios debe contener la siguiente información:

- a. El nombre y nacionalidad de la nave.
- b. El T.N.R. y el T.B.R
- c. Calado, eslora y manga.
- d. Los nombres del Armador o propietario, el capitán y agente marítimo.
- e. El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- f. El tonelaje de carga a embarcar o desembarcar.
- g. La relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación con base en el Código Internacional Mercancías Peligrosas.
- h. El número de pasajeros a desembarcar o embarcar.
- i. Cualquier otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga la seguridad de la nave en el puerto.

La Superintendencia General de Puertos y las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones podrán solicitar al capitán, propietario o agente de una nave, cualquier información adicional que estime necesaria.

5. Requisitos para iniciar operaciones de cargue/descargue. El permiso para iniciar operaciones de cargue y descargue, embarco o desembarco, lo otorga la sociedad portuaria o los beneficiarios de autorizaciones. Antes de comenzar operaciones la nave debe estar debidamente fondeada o asegurada a un muelle o amarradero.

6. Restricciones para abordar y desembarcar. Ninguna persona diferente al piloto puede abordar o desembarcar de las naves que arriban al puerto, hasta tanto haya recibido la libre plática de la autoridad marítima.

7. Requisitos para salir del puerto. Ninguna nave podrá salir del puerto sin el zarpe que expide la autoridad marítima.

8. Operaciones de la nave y movimientos en el puerto. El capitán de la nave está en la obligación de cumplir las instrucciones que imparta la autoridad portuaria, la autoridad marítima, la sociedad portuaria o el beneficiario de autorizaciones para operar puertos, muelles o embarcaderos, para efectos de atraque, amarre, fondeo y desamarre de la nave.

9. Velocidad de las naves en el puerto. Cuando las naves estén navegando en los puertos, sus responsables deberán proceder con la debida diligencia, manteniendo baja velocidad de manera que pueda ser desacelerada y parada en el menor tiempo posible. Las condiciones predominantes y la seguridad del buque son determinantes en la velocidad que se debe usar.

10. Reglas de camino. Los capitanes de las naves tienen la responsabilidad por la aplicación de las reglas de camino cuando navegan dentro del puerto o en sus inmediaciones.

Las naves que maniobren para salir del puerto, tienen la vía sobre aquellas que se aproximan para ingresar al canal de acceso.

Ninguna embarcación podrá cruzar la proa o impedir en cualquier forma, los movimientos de las naves que navegan en el puerto y deben darles todo el espacio que sea posible.

La sociedad portuaria o el beneficiario de autorización, debe mantener un monitoreo continuo y permanente de todas las naves que se dirijan a ella, con el fin de coordinar su operación portuaria.

11. Áreas de Fondeo y restringidas. Las áreas de fondeo son establecidas por la Autoridad Marítima Nacional, de la misma manera la Autoridad marítima establecerá las zonas restringidas cuando las condiciones del puerto así lo exijan. Estas áreas de fondeo son:

- a. De espera.
- b. Manejo de Explosivos.
- c. Cuarentena.
- d. Especiales de cargue y descargue.

La Autoridad marítima demarcará en las cartas de navegación estas áreas y las comunicará internacionalmente mediante los "Avisos a los Navegantes".

12. Prohibición de fondeo. Ninguna embarcación puede fondear en sitios prohibidos o zonas restringidas. El uso del ancla en las zonas de maniobra sólo es permitido en casos de emergencia durante una maniobra de atraque o zarpe o para facilitar la ejecución de la misma.

Ninguna nave puede utilizar un fondeadero especializado para fines diferentes.

Ninguna embarcación puede fondear o permanecer en:

- a. En las zonas restringidas establecidas por la Autoridad Marítima.
- b. Los canales Navegables dentro del Puerto.
- c. Cualquier posición que obstruya la aproximación a un fondeadero o muelle usados por las otras naves.
- d. Las áreas donde existan cables o tuberías submarinas.
- e. Cualquier posición que pueda perjudicar a otra nave fondeada, atracada o amarrada a una boya.

13. Boyas privadas de señalización y amarre. Ninguna boya privada de señalización o amarre podrá ser colocada en las aguas del puerto, excepto con el permiso de la autoridad marítima y según las condiciones, que la misma autoridad establezca.

Las boyas sean éstas de señalización o amarre, deben ser mantenidas siempre en buenas condiciones, por cuenta del propietario.

14. Estado de alistamiento para mover las naves. Ninguna persona podrá, sin permiso escrito de la sociedad portuaria o del beneficiario de autorización:

- Ejecutar reparaciones en las máquinas, u otros trabajos que inhabilite el buque en puerto para moverse cuando sea requerido para hacerlo.
- Reducir la presión de vapor o la potencia a niveles por debajo de los necesarios para mover la nave en el puerto cuando sea requerido para ello.

Si una nave no puede ser movilizada por sus propios medios cuando sea requerida para ello por la sociedad portuaria o beneficiario de autorización, se recurrirá al servicio de remolcador con el fin de ubicarla en el lugar que dichos sujetos designe. La sociedad portuaria o beneficiario de autorización, podrá ordenar que un remolcador retire la nave y los gastos en que se incurra serán sufragados por el Capitán de nave o su agente marítimo.

15. Naves Inactivas. Ninguna nave inactiva podrá permanecer dentro del puerto sin permiso escrito de la Autoridad Marítima y la sociedad portuaria o beneficiario de autorización. Otorgado el permiso, la sociedad portuaria o beneficiario de autorización respectivo, determinará el sitio de fondeo y se aplicarán las tarifas correspondientes para las naves inactivas en zonas de fondeo por los lapsos razonables.

Los buques que se encuentren listos para el cargue o que zarpen sin carga no pueden ser considerados como buques inactivos.

El capitán a cargo de una nave inactiva deberá tomar todas las precauciones necesarias para evitar que la nave se desplace, por cualquier causa, del lugar de fondeo asignado. Igualmente tomará las medidas indispensables para evitar que la nave, en cualquier condición de viento o marea, pueda garrear o bornear, saliéndose de los límites establecidos. Así mismo deberá mantener permanentemente a bordo la tripulación necesaria para atender emergencias.

Para efectos de este reglamento, un buque está inactivo o fuera de servicio si:

- Sus certificados de seguridad y navegabilidad están vencidos.
- Si la Autoridad Marítima lo ha declarado como tal.
- Si por orden de Autoridad competente se encuentra detenido en puerto.

16. Transferencia de carga líquida. Excepto con permiso escrito de la sociedad portuaria o por el beneficiario de autorización para operar o administrar puertos, muelles o embarcaderos, no se podrá efectuar transferencia de líquidos o cargas líquidas entre naves fondeadas en el puerto o en sus aproximaciones o entre naves atracadas o fondeadas y otras naves abarloadas a la misma.

Está prohibida la descarga al mar de aceites, alcoholes, líquidos inflamables, o mezclas oleosas o achicar sentinas en cualquier parte dentro del puerto.

Para tal fin este tipo de descargas deben efectuarse de acuerdo a los sistemas de recepción establecidos en el puerto.

17. Uso exclusivo de la sirena. Las sirenas de vapor o de aire o instrumentos similares de cualquier clase, solamente se pueden usar como señal de emergencia o peligro o durante las maniobras de los buques de acuerdo con las reglas de camino.

18. Rasqueteo. Está prohibido efectuar en los puertos trabajos de rasqueteo de casco siempre y cuando no produzca daños ambientales de acuerdo a las normas. Esta prohibición no es aplicable a las naves en construcción o en reparación en astilleros y varaderos debidamente autorizados.

19. Descargue y cargue a y de planchones. La sociedad portuaria o el beneficiario de autorización, para operar o administrar puertos, muelle o embarcaderos, reglamentarán la

utilización de planchones para cargar o descargar una nave dentro de las instalaciones del puerto.

20. Licencias y permisos. Los operadores portuarios para poder prestar sus servicios en los puertos deberán cumplir las disposiciones vigentes.

La Autoridad Marítima reglamenta y expide las licencias, permisos de operación y patentes correspondientes a las actividades marítimas y en especial las relacionadas con: pilotos y servicios de pilotaje, bucería, remolcadores y toda clase de naves y artefactos navales; oficiales y tripulantes de naves mayores y menores; Actividades marítimas en tierra (Agenciamiento marítimo, talleres, corredores de fletamento, marinas, clubes náuticos, casas internacionales de clasificación y peritos e inspectores marítimos en las diferentes especialidades) y las demás establecidas por las Leyes y Reglamentos.

21. Fondeo y atraque. Las naves serán fondeadas o atracadas por su capitán y tripulación con la asesoría de piloto en el sitio que designe la sociedad portuaria o beneficiario de autorización, previa designación del área de fondeo por parte de la autoridad marítima. Dicha sociedad o beneficiario respectivo, debe reglamentar las causas por las cuales una nave debe dejar libre el muelle o fondeadero. Los gastos que se ocasionen por este movimiento corren por cuenta de la nave.

Si el movimiento de la nave es por culpa de la sociedad portuaria o del beneficiario, ésta debe asumir los costos correspondientes. La sociedad portuaria o beneficiario de autorización, tiene la obligación de mantener sus instalaciones adecuadamente.

Las solicitudes para atraque o cambio de muelle deben ser presentadas oportunamente ante la sociedad portuaria o beneficiario de autorización. Las solicitudes para fondeo y/o cambio de fondeadero se presentarán ante la Superintendencia General de Puertos, quien informará a la Capitanía de Puerto.

El capitán de cada nave debe cerciorarse de que su nave está debidamente asegurada.

La sociedad portuaria o beneficiario de autorización, no asume ninguna responsabilidad que se origine por fondeo o amarre defectuoso o inseguro, siempre y cuando las instalaciones correspondientes para el efecto se encuentren en buen estado.

La seguridad de la nave mientras permanezca en fondeo o atracada está bajo la responsabilidad única del capitán y cualquier Instrucción o acto de la autoridad portuaria debe ser consultada o informada al capitán de la nave.

Solo se podrán asegurar cabos, cables o amarrar en tierra, en los postes de amarre o bitas colocadas para este propósito específico. Está prohibido el uso de cadenas para el amarre de las naves.

Cada nave en fondeo o atracada, en todo momento debe estar suficientemente tripulada para atender el fondeo o efectuar maniobras según sea necesario.

Las naves en muelle deben colocar una o más escalas, portalones o planchas debidamente aseguradas al buque e iluminadas en la noche. Estas serán el único medio que se podrá utilizar para el embarque o desembarque de las personas de dichas naves.

El uso de cadenas para amarrar las naves no es permitido.

22. Alistamiento por mal tiempo. Cuando existan pronósticos de mal tiempo, los capitanes y tripulación de los buques fondeados, deben permanecer a bordo, alistar segunda ancla para fondear, izar escalas y alistar las máquinas para zarpar si es necesario.

23. Abarloamiento. Ninguna nave podrá abarloarse a otra que ya se encuentra ocupando fondeadero o muelle sin el permiso de la sociedad portuaria o beneficiario de autorización y el consentimiento del capitán de la nave que ocupa el muelle o el fondeadero.

Si se concede el permiso, el capitán o el armador de la nave que se abarloa, debe exonerar de responsabilidad a la autoridad portuaria y al capitán o dueño de la nave que ocupa el fondeadero o el muelle, por los daños que ocurran como consecuencia del abarloamiento y responder por los daños que ocasionen a las instalaciones o a la nave que recibe.

24. Responsabilidad del capitán. Toda nave atracada o en fondeadero, está bajo la responsabilidad única del capitán.

25. Atajaratas. Toda nave atracada a un muelle estará provista de atajaratas u otros medios adecuados para provenir el paso de las ratas entre la nave y el muelle.

26. Defensas. Todo muelle debe proveer y usar defensas adecuadas para absorber los impactos de la nave contra el muelle.

27. Escalas. Las naves en muelle deben colocar una o más escalas reales aseguradas al buque y debidamente iluminadas en la noche.

La escala es el único medio que se puede utilizar para que las personas embarquen o desembarquen de las naves.

28. Descargas de aguas servidas y desechos. Por ninguna circunstancia las aguas de desechos o servidas por los sistemas sanitarios de la nave, podrán ser descargadas.

El capitán o propietario de la nave debe responder a la sociedad portuaria o beneficiario de autorización o al operador del muelle, puerto o embarcadero, por los costos de limpieza en que incurra por este motivo.

29. Pruebas de máquinas. Las naves atracadas no podrán efectuar pruebas de máquinas.

CAPITULO VII

DOCUMENTACIÓN

ARTICULO 16º. Documentación y requisitos.

1. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones, para el uso exclusivo y temporal de playa, bajamar que administren puertos, muelles o embarcaderos, presentarán para aprobación de la Superintendencia General de Puertos y previa autorización del Ministerio del Medio Ambiente y de la Dirección General Marítima en los aspectos de sus competencias, la siguiente documentación.

a. Reglamento de operaciones que contenga como mínimo los siguientes aspectos:

- Organización y administración del puerto, terminal, muelle, embarcadero.
- Estructura e instalaciones existentes y descripción de las mismas.
- Procedimiento para solicitar servicios.
- Ayudas a la navegación.
- Descripción del canal de acceso, profundidad mínima, promedio, máxima.
- Descripción del área de maniobra, ancho, largo, diámetro de giro, profundidad máxima, mínima, promedio.
- Peligros a la navegación.
- Servicio de pilotaje.
- Servicio de remolcador.
- Servicios varios a las naves y a la carga.
- Instalaciones para el recibo almacenaje de carga, descripción, dimensiones, capacidad.
- Normas de seguridad para las naves, para el uso de las instalaciones, muelles, depósitos y para la manipulación de carga.

b. Información completa y detallada para el registro ante la Superintendencia General de Puertos, así:

- Descripción del muelle indicando clase, tipo de material de su estructura, longitud, ancho y resistencia de loza, profundidad al costado del muelle, piñas y boyas de amarre.
- Descripción de las instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos contaminantes.
- Sistemas para el manejo de la carga.

c. Reglamento de Seguridad Industrial.

d. Plan de contingencia tanto por derrames de las cargas manejadas como por accidentes o desastres naturales.

e. Planes de contingencia por accidentes o desastres naturales.

f. Planos batimétricos de canal de acceso cuando éste sea diferente al canal público, así como de su área de maniobra según levantamiento efectuado a una escala dos veces mayor a la de la carta publicada y con sondeos reducidos al mismo nivel de referencia usado en la carta de navegación.

Los demás documentos e información que requiera la Superintendencia General de Puertos para efectos de la autorización y registro.

ARTICULO 17°. Facilitación del tráfico marítimo. El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Dirección General Marítima en coordinación con la Armada Nacional y la Superintendencia General de Puertos. Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades marítimas o portuarias en los puertos nacionales, están obligadas a cumplir las disposiciones que para efectos del control del tráfico marítimo expida la DIMAR.

1. Presentación de documentos. Toda nave está obligada a presentar la documentación establecida por la Organización Marítima Internacional (O.M.I), así como los documentos establecidos en la Ley 17 de 1991 y demás disposiciones reglamentarias concordantes.

Los agentes marítimos, los capitanes y los armadores, son responsables por la presentación de la documentación a las autoridades nacionales.

2. Visita Oficial. Al arribo de la nave y antes de autorizar las operaciones de cargue o descargue, embarque o desembarque de pasajeros, se efectuará visita oficial a la nave; esta visita está conformada así:

- Capitán del puerto o su representante quien la preside.
- Un representante de Sanidad Portuaria.
- Un representante del DAS.
- Un representante de la Aduana.

Un representante de la Superintendencia General de Puertos si se estima conveniente podrá asistir a la visita.

Dicha visita se hará de conformidad con las normas y procedimientos vigentes sobre los aspectos en que sean competentes las entidades que intervienen en la misma.

El agente marítimo o el armador, solicitan la visita a las autoridades antes indicadas. Ambos representantes estarán listos para llevarla a cabo a la hora establecida por la Capitanía del Puerto.

Concluida la visita y si no existen situaciones o motivos que ameriten negarla el capitán de puerto declarará libre plática para la nave.

Antes que esto suceda, el piloto práctico está facultado para abordar la nave que arribe a puerto. En casos de emergencia y con previa autorización del Capitán de Puerto, podrán abordar la nave otras personas.

La visita debe ser atendida personalmente por el capitán de la nave.

3. Visita oficial a buques de guerra. Los buques de guerra no están obligados a recibir esta visita. La autorización de arribo a las aguas jurisdiccionales o puerto colombiano de naves de guerra extranjera será tramitada y autorizada por los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional. No están exentos de visita los buques pertenecientes a las marinas de guerra cuando arriben a los puertos en actividades de transporte comercial.

ARTICULO 18°. Documentación. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones en sus reglamentos de operaciones definirán la antelación con la que deben los agentes mentimos presentar los documentos e informaciones que requieran y los inherentes a fines estadísticos y de facturación.

1. Verificación de información. Las sociedades portuarias, beneficiarios de autorizaciones o los operadores de puertos, se abstendrán de asignar puesto de atraque, para aquellas embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de los documentos, es aquella en la cual la sociedad portuaria o beneficiaria de autorización los acepta a satisfacción.

2. Prohibición para descargar o cargar naves. Las sociedades portuarias, los beneficiarios de autorizaciones y los operadores de puertos, no podrán descargar o cargar las naves si la documentación está incompleta, o contiene errores e inconsistencias. De este hecho deben informar a la Autoridad Portuaria.

3. Otros documentos. En los reglamentos de operaciones de las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones, se relacionarán los documentos adicionales requeridos para los efectos administrativos y de orden técnico que exijan otras autoridades.

CAPITULO VIII

SEGURIDAD INDUSTRIAL

ARTICULO 19°. Seguridad industrial. Las sociedades portuarias o los beneficiarios de licencias o autorizaciones y los operadores de puertos, son responsables por la determinación de sus riesgos específicos, y por la elaboración y promulgación de su reglamento de Seguridad Industrial y de los planes de contingencia establecidos en el artículo 16 literales c, d, y e, de la presente resolución, que deben ser aprobados por la Superintendencia General de Puertos. Copia de los planes de seguridad industrial y de contingencia deben ser entregados a las capitanías de puerto y a la Autoridad Ambiental respectiva para su conocimiento y fines pertinentes.

El reglamento debe incluir entre otros los siguientes aspectos:

- Normas de seguridad para el personal que ejecuta labores a bordo y en tierra.
- Prevención de incendios a bordo y en tierra.
- Procedimientos en caso de incendio.
- Manejo y almacenaje de explosivos, sustancias peligrosas y tóxicas.
- Manejo y almacenaje de gases y líquidos inflamables.
- Aplicación de las normas de la OMI y uso de los Códigos de Identificación.
- Separación de productos incompatibles.
- Manejo y almacenaje de ácidos.

- Limpieza.
- Manejo y precauciones de contenedores con cargas peligrosas.
- Prohibición de fumar.
- Señalización de vías peatonales y de vehículos.
- Admisión de personas y vehículos.
- Límites de carga en muelles, bodegas y patios.
- Requisa de vehículos.
- Uso de armas.
- Operaciones de soldadura e incineración.
- Tanqueo de equipos.
- Precaución para el manejo de combustibles y lubricantes.
- Sistemas de alarma.
- Prohibiciones específicas.

CAPITULO IX

OTRAS DISPOSICIONES

ARTICULO 20°. Criterios generales de productividad. Las sociedades portuarias y beneficiario de licencias o autorizaciones que presten servicios al público, dentro de su gestión administrativa deben incluir procedimientos para evaluar los rendimientos operativos.

Los métodos a desarrollar se harán de acuerdo al tipo, modo y/o carga movilizada.

Estos indicadores se deben comparar con valores fijados como objetivo e ir controlando a través de la gestión, su cumplimiento e implementación de nuevas metas.

La evaluación de los rendimientos es de carácter obligatorio y se realizará conjuntamente con la Superintendencia General de Puertos.

ARTICULO 21°. Facturación. Los procedimientos de facturación, así como la documentación requerida para el efecto será reglamentada por cada sociedad portuaria, beneficiario de autorización o licencia. La Superintendencia General de Puertos verificará que estos procedimientos cumplan los principios de celeridad y eficiencia.

ARTICULO 22°. Protección del medio ambiente marino. La Superintendencia General de Puertos vigilará el desempeño de los operadores portuarios para evitar los abusos y prácticas monopolísticas y competencias desleales.

ARTICULO 23º. En la actividad portuaria todas las personas en ella involucradas, se someterán a lo prescrito por los Convenios Marítimos Internacionales ratificados por la Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por las Autoridades Marítima y Portuaria Nacional.

ARTICULO 24º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición, y deroga en todas sus partes la resolución No. 153 de fecha noviembre 25 de 1992.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE.

Dada en Santafé de Bogotá, a 11 de febrero de 1997.

El Superintendente General de Puertos,

JUAN CARLOS ALDANA ALDANA