

RESOLUCION No. 0153 DE 1992

(Noviembre 25)

SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS

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 3o. de la Ley 01 de 1991, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 3o. de la Ley 1a. de 1991, dispone que le corresponde al Superintendente General de Puertos definir las condiciones técnicas de operación de los puertos.

Que el numeral 5.1 de la Ley 1a. de 1991, considera como actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios, los rellenos, dragados y 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 bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

Que el artículo 26 de la misma Ley le 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.

Que el Artículo 27 de la Ley 1a. de 1991, establece entre otras las siguientes funciones para la Superintendencia General de Puertos.

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

* "Expedir por medio de Resolución las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos".

* "Asumir, de oficio por medio de solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de 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".

* Declarar que un Puerto está habilitado para el Comercio Exterior previa consulta con la Dirección General de Aduanas, el Ministerio de Hacienda y la Dirección General Marítima.

* "Ejercer las funciones y derechos que corresponden 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 bajamar con construcciones destinadas en forma mediata o inmediata al cargue y descargue de naves".

Que el Gobierno Nacional por medio del Decreto Ley 2681/91 Noviembre 29 en su artículo 3, 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 las 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.

Que el Decreto 2681 citado 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.

Que el Decreto 2681 en su Artículo 4o. numeral 28, faculta a la Superintendencia General de Puertos para imponer sanciones de que trata el Artículo 41 de la Ley 01 de 1991 de conformidad con las normas reglamentarias que el Gobierno Nacional expida.

Que el Decreto 2147 de 1991 septiembre 13 (Plan de Expansión Portuaria) definió 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. Dentro de las zonas señaladas anteriormente, están incluidos 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.

Que Colombia es signataria de convenios internacionales relacionados con la actividad marítima y portuaria.

Que las autoridades tienen el deber de cumplir y hacer cumplir las normas legales vigentes y en particular aquellas que corresponden al campo de su jurisdicción y competencia.

RESUELVE:

CAPITULO I.

PROCEDIMIENTOS PARA LA INSPECCION DE INSTALACIONES

PORTUARIAS Y DE NAVES.

ARTÍCULO 1o. GENERALIDADES. Las disposiciones y normas contenidas en este reglamento serán aplicables en su totalidad a sociedades portuarias, 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.

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.

La Superintendencia General de Puertos como autoridad portuaria, tiene la facultad de ejercer vigilancia y control sobre las personas naturales y jurídicas que ejecutan o cumplen actividades portuarias y como tal, podrá delegar en sus oficinas regionales las funciones de vigilancia y control que le corresponde de acuerdo con la ley 01 de 1991.

La autoridad marítima es la Dirección General Marítima DIMAR, entidad que ejecuta la política de Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la regulación, dirección, coordinación y control de actividades marítimas tales como tráfico marítimo, ayudas a la navegación, transporte marítimo, marina mercante, gente de mar y naves, preservación y protección del medio ambiente marino, entre otras.

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 Aduana, y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley.

Quienes ejecutan o realizan actividades portuarias o utilizan en concesión o licencia, playas y terrenos de bajamar 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 soliciten por razones especiales.

Las personas de que trata el artículo 1 numeral 1 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.

Ninguna persona natural o Jurídica podrá desembarcar o embarcar mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos, equipajes y elementos de uso personal o de cualquier naturaleza sin el cumplimiento previo de los requisitos exigidos por

las autoridades competentes.

ARTÍCULO 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 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 el desarrollo de ellas actividades portuarias.

ARTÍCULO 3o. CUMPLIMIENTO NORMAS LEGALES. Las personas De que trata el Artículo 1 numeral 1 de la presente resolución, deben hacer manifestación expresa de su obligación para 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 esta obligación, así como, las de responsabilidad civil y Daños a terceros o al medio ambiente. En los contratos administrativos se incluirán las cláusulas pertinentes y se definirán las cuantías de las garantías,

ARTÍCULO 4o. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN. El servicio de faros en los litorales y de señalización de los canales públicos navegables en los puertos públicos, está a cargo y bajo la responsabilidad de la Dirección General Marítima DIMAR.

Las 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.

ARTÍCULO 5o. PELIGROS A LA NAVEGACIÓN, REMOCIÓN DE NAUFRAGIOS Y OBSTÁCULOS.

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 maniobra y que puedan constituir peligro para la navegación, conjuntamente con las dos entidades coordinarán los correctivos del caso.

El armador, su agente o el capitán de la Nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tienen 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 retiro de 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 sanciones legales a que hubiere lugar.

El armador, su agente o el capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval y, el operador portuario tienen la obligación de retirar los obstáculos que se originen por la caída accidental al agua de cargas, equipos o materiales. El retiro estará a cargo de quien tenga bajo su responsabilidad el objeto al momento del accidente.

Si el responsable por la remoción del obstáculo, no toma las medidas pertinentes la Superintendencia General de Puertos podrá efectuar el retiro a costa de aquel, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

ARTÍCULO 6o. MANTENIMIENTO DE LA PROFUNDIDAD EN LOS PUERTOS.

Las sociedades portuarias y quienes tengan autorización vigente para ocupar y usar las playas, zonas de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstas, tienen la obligación de mantener la profundidad en su canal de acceso, áreas de maniobra y sitios de amarre o atraque pactados, a excepción de lo contemplado en el parágrafo del artículo 34 de la Ley 01 de 1991.

Las sociedades portuarias y beneficiarias de autorización señaladas en el numeral anterior, deben informar a la Superintendencia General de Puertos y a la Dirección General Marítima, el calado operacional en sus canales de acceso, en áreas de maniobra y en los sitios de amarre o 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 medio de difusión de amplia circulación y sintonía, a nivel local, o nacional o internacional si es del caso.

El calado operacional debe tener un margen mínimo de 0.3 mts. (1 pie) respecto a la profundidad real existente en el área. En los puertos con gran amplitud de marea, ésta debe ser considerada para efectos del calado el máximo permisible para entrar al puerto.

Cuando las asociaciones portuarias, sociedades portuarias o quienes tengan autorizaciones vigentes para ocupar y usar las playas, zonas de bajamar 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 16o. de este reglamento y enviar a dicha entidad, así como a la Dirección General Marítima, un plano actualizado cumpliendo con el dispuesto en el literal f del citado artículo 16o.

ARTÍCULO 7o. PROCEDIMIENTO PARA INSPECCIÓN DE OPERACIONES PORTUARIAS.

Inspección a plumas y aparejos. A solicitud de la sociedad portuaria, beneficiarios de autorizaciones, y de los operadores portuarios, 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.

Estas inspecciones serán efectuadas por peritos calificados y con licencias vigente de DIMAR.

Inspección a la carga a bordo. Las sociedades portuarias, beneficiarios 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 encuentra antes de ser desembarcada, o después de que sea estiba a bordo, cuando le sea solicitado ese servicio.

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 puertos y muelles, equipos con deficiencias en su capacidad de levante, accesorios y dispositivos de seguridad.

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 encuentran 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.

Ingreso de vehículos automotores. Para ingresar a cualquier instalación portuaria, sea este de servicio público o privado, los vehículos automotores de transporte, o de cualquier otra clase de vehículo, debe (sic) estar en óptimas condiciones de operación y 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.

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.

ARTÍCULO 8o. MANEJO DE LA CARGA.

1. CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS ADUANERAS

Las Sociedades portuarias, beneficiarios de autorizaciones, los operadores de puertos de servicio público 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.

Las sociedades portuarias, beneficiarios de licencias o autorizaciones, los operadores de puertos de servicio público 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

Restricciones generales. Dentro de los límites de las instalaciones portuarias solamente se podrán 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.

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 18o. de este reglamento.

* Se certifique en original y copia el cumplimiento de las normas de IMO sobre empaque, marcas, etiquetas y rótulos, según el Código de Identificación IMDG.

Mercancías que no cumplan normas de seguridad. No se podrán traer al puerto ni

desembarcar en el mismo mercancías peligrosas en contravención 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 en el puerto, sus instalaciones y las naves, puede ordenar la destrucción de dichas mercancías siempre y cuando estas se encuentren bajo el área de su competencia.

Restricción para cargue y descargue de mercancías peligrosas. Sin permiso escrito expreso de las sociedades portuarias o beneficiarios de licencias o autorizaciones y bajo las condiciones especiales que ésta señale, no se embarcarán cargas peligrosas entre las 18:00 horas y las 06:00 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 descargue o cargue.

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

Obligaciones del Capitán. El capitán de toda nave que tenga a bordo carga peligrosa debe verificar que todas las precauciones, incluyendo la de servicios contra incendio, sean tomadas a bordo de la nave mientras permanezcan en el puerto y durante la operación de cargue y 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 de hierro o acero para abrir o cerrar escotillas o herramientas metálicos en otras operaciones.
- * Ejecutar reparaciones en cualquier compartimento que contenga carga peligrosa.
- * Ejecutar acciones que puedan causar chispas.

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

Remoción de carga peligrosa desembarcada. No podrán desembarcar mercancías peligrosas sobre la losa o muelle hasta tanto el buque, barcaza o vehículo que los 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 o 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.

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

Descargue de líquidos inflamables a granel. La Superintendencia General de Puertos podrá autorizar en muelles especiales, 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.

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

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.

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 que reciba de la autoridad portuaria.

Las sociedades portuarias, beneficiarios de autorizaciones y los operadores de terminales para servicio público y privado en donde se cargan o 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 escape de las naves. Además, deben con los recursos necesarios para controlar estos accidentes.

Requisitos y condiciones particulares. Los requisitos y condiciones particulares para cargue y descargue de mercancías peligrosas deben complementarse 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 grados de peligrosidad de las mercancías.

3. CARGUE, DESCARGUE, ALMACENAJE Y TRANSPORTE DE MERCANCIAS.

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.

Eficiencia en las operaciones. Las sociedades portuarias, 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 puerto de atraque.

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

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

Los contratistas de las compañías estibadoras y de los proveedores de equipo, 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 siguientes aspectos cuando sean aplicables:

Demoras

Alistamiento de las naves para iniciar trabajos

Rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle

Requisito de las personas naturales o jurídicas que cumplan labores de cargue o descargue.

Manejo de cargas superpesadas

Procedimientos para evacuación directa

Descargues con lluvia

Manejo de cargas consistentes en armas, municiones y explosivos

Obligaciones de los operadores o administradores de bodegas y patios de tránsito

Precaución en 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 vehículos

Normas para identificación

CAPITULO III.

RECIBO, ALMACENAMIENTO Y ENTREGA DE LA CARGA.

ARTÍCULO 9o. DE LAS RESERVAS Y DERECHOS EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS. Las sociedades portuarias, o beneficiarios de autorizaciones, que operan 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 esta pronunciarse sobre la aprobación o improbación de la medida adoptada.

1. RESERVA DE DERECHO EN LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESGARGA

Las sociedades portuarias, o beneficiarios de autorizaciones que operan puertos se pueden reservar el derecho 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.

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 las irregularidades ante la sociedad portuaria o beneficiario de autorización y mientras no se corrija la situación a satisfacción.

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

Modificado parcialmente por la Resolución 219/92 así:

Las sociedades portuarias o beneficiarias de licencias o autorización que operen puertos se reservarán el derecho 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, basuras que causen daños a las personas, al medio ambiente a las instalaciones portuarias o a otros cargamentos.

Ordenar la verificación de pesos 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.

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.

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.

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.

ARTÍCULO 10o. RESPONSABILIDADES POR ACCIDENTE, DAÑOS, AVERÍAS A LA CARGA Y A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS. Los armadores, capitanes de nave, 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.

ARTÍCULO 11. PILOTAJE.

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

Obligación para usar piloto práctico. Toda nave con tonelaje de Registro Bruto T.R.B. superior a las 2.00 toneladas, está obligada a utilizar un piloto práctico para la entrada y salida del puerto, atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique su desplazamiento dentro del puerto.

Entrenamiento y licencias de los pilotos. El entrenamiento y la expedición de la licencia que reconoce la idoneidad del piloto práctico son competencia de la Dirección General Marítima quien reglamentará lo pertinente. Todo piloto que quiera prestar sus servicios en un puerto, bien sea este público o privado, debe tener licencia vigente.

Supervisión del servicio de pilotaje. La supervisión en cuanto al desempeño del

servicio de pilotaje, la efectúa la sociedad portuaria o beneficiario de autorización, por tratarse de un servicio a cargo de los operadores portuarios. La Superintendencia General de puertos vigilará los operadores para evitar abusos y prácticas de monopolio. Igualmente sancionará las fallas en la prestación del servicio e informará de este hecho, a la Dirección General Marítima para los aspectos de su competencia.

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.

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

Obligación para dar entrenamiento. Es obligación de los pilotos prácticos calificados y con licencia, dar entrenamiento a los aspirantes al servicio que reúnan las condiciones básicas exigidas por la DIMAR para aspirar a la licencia de piloto en las distintas categorías.

La obstrucción o acciones tendientes a evitar el cumplimiento de esta obligación, será motivo de sanción por parte de la Superintendencia General de Puertos y en caso de renuencia para solicitar ante DIMAR para la cancelación de la respectiva licencia.

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 los pilotos prácticos, para garantizar la prestación eficiente y segura del servicio y la indemnización a terceros, por accidentes o daños que puedan ocurrir con responsabilidad del piloto.

Solicitud de piloto práctico. La Sociedad Portuaria o beneficiario de autorización, señalará para cada puerto, los procedimientos para solicitar el servicio. El lugar en que el piloto debe abordar la nave o desembarcar de la misma. La recalada o zarpe será la que determine la autoridad marítima, información que será incluida en los derroteros que publique dicha Entidad.

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:

Por arribada forzada

Buques de Guerra de la Armada Nacional o buques extranjeros en visita oficial.

Buques de pasajeros

Buques de Portacontenedores

Buque de carga general

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 beneficiario de autorización, para operar o administrar puertos, muelles o embarcaderos si las circunstancias lo ameritan y bajo la vigilancia de la autoridad portuaria.

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.

Definición de responsabilidades. Las responsabilidades por los daños o averías causadas a las naves o terceros por culpa del capitán, del piloto práctico, de un miembro de la tripulación por culpa mutua, se definirán de conformidad con las normas del Código de Comercio y demás disposiciones concordantes.

ARTÍCULO 12o. SERVICIO DE REMOLCADOR.

Vigilancia y supervisión. La prestación del servicio de remolcador en los puertos es una actividad vigilada por la Superintendencia General de Puertos, para evitar abusos y prácticas de monopolio, según la lo señala la Ley y para que los servicios se presten de manera adecuada y eficiente, de tal manera que se garantice la seguridad de las naves y de las instalaciones portuarias.

Obligación para uso de remolcador. Toda nave con tonelaje de Registro Bruto Superior a dos mil toneladas (2.000 tons) esta 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.

Obligación de las sociedades portuarias o beneficiarios de autorización. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorización, que operan puertos deben tomar las medidas necesarias para garantizar el servicio de remolcador a las naves que regularmente utilizan el puerto o sus instalaciones.

Uso de remolcador por requerimiento de la autoridad portuaria. La autoridad portuaria puede requerir 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.

Asistencia y ayuda en caso de emergencia. En situación de emergencia, las autoridades marítima y portuaria si lo considera (sic) necesario para la seguridad de la navegación o ña prevención de daños ambientales, puede (sic) dar órdenes a los remolcadores para asistir y prestar servicios a las naves.

Responsabilidad. El armador, el capitán y el agente marítimo del remolcador, son responsables por los daños que éste cause por su culpa o negligencia.

Requisitos para prestar servicio en los puertos. Los remolcadores que prestan servicios en los puertos, deben estar debidamente clasificados por Sociedad Clasificadora, aceptada por la autoridad marítima, contar con las certificaciones de navegabilidad expedidas por la Dirección General Marítima, estar tripulados con personal calificado y suficiente con licencia vigente, de conformidad con las normas de la Dirección General Marítima y contar a bordo con todos los elementos necesarios para el servicio de remolcador en puerto y dar asistencia a las naves que lo requieran dentro del puerto.

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 del 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.

ARTÍCULO 13o. DESGUACE DE NAVES. E l 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.

ARTÍCULO 14o. 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 alterarse a criterio de la sociedad portuaria o beneficiario de autorización, para operar o administrar puertos, muelles o embarcaderos y cuando la situación del puerto así lo amerite.

Se puede alterar la prelación en casos específicos, cuando existan situaciones del puerto o de la nave que justifiquen esta determinación, a juicio de la sociedad portuaria o beneficiario de autorización.

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

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.

Cuando una embarcación transporte carga de origen animal o vegetal procesada o semiprocesada 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 zoonosanitario 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 zoonosanitario, según el caso, expedido por autoridad competente.

Las embarcaciones que transportan explosivos antidetonantes o radiactivos deben fondear en las áreas señaladas por la autoridad marítima y esperar las instrucciones correspondientes.

3. Desatraque

La autoridad portuaria puede disponer del desatraque de una nave por razones de seguridad u orden público u operación deficiente.

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 con las naves de su tipo fondeadas.

Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones, en sus correspondientes reglamentos de operaciones, establecerán el procedimiento

para ordenar y notificar las maniobras de desatraque en relación con las naves de su tipo fondeadas.

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 los mismos o de la nave.

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.

Cuando en una embarcación que está atracada, la autoridad competente, detecte enfermedades infectocontagiosas y la embarcación sea declarada en cuarentena, ésta debe ser desplazada en forma inmediata a zona de fondeo.

4. Períodos de estadía de las naves.

El período de estadía en el puerto, se establecerá por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que el piloto práctico aborda 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 200 toneladas. Se establecerá con base en el reporte de la nave al pasar por la boya de mar.

La estadía de las naves en el muelle o amarradero se establece por el tiempo transcurrido entre la fecha y la 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.

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.

ARTÍCULO 15. ENTRADA Y PERMANENCIA DE LAS NAVES EN LOS PUERTOS.

Toda nave de bandera extranjera que arribe a puerto colombiano se regirá de acuerdo con las normas vigentes colombianas y en especial por el Código de Comercio si de trata de regular actividades mercantiles. (Artículo 1455 y complementarios) y a las demás responsabilidades que fije (sic) las disposiciones vigentes.

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.

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.

El aviso de arribo para efectos portuarios debe contener la siguiente información:

El nombre y nacionalidad de la nave.

El T.N.R. y el T.B.R.

Calado, eslora y manga.

Los nombres del armador o propietario, el capitán y el agente marítimo.

El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD)

El tonelaje de carga a embarca o desembarcar

La relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación con base en el Código Internacional Mercancías Peligrosas

El número de pasajeros a desembarcar o embarcar

Cualquier otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga o 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 a agente de una nave, cualquier información adicional que estime necesaria.

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, asegurada a un muelle o amarradero.

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.

Requisitos para salir del puerto. Ninguna nave podrá salir del puerto sin el zarpe

que expide la autoridad marítima.

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 autorización, para operar puertos, muelles o embarcaderos, para efectos de atraque, amarre, fondeo y desamarre de la nave.

Velocidad de las naves en el puerto. Cuando las naves estén navegando en los puertos, sus responsables deberán proceder con la debida diligencia, manteniendo a 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.

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 sus inmediaciones.

Las naves que salen del puerto, tienen la vía sobre las naves que están iniciando maniobras para el acercamiento 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 en el área portuaria o que se dirijan a ella, a fin de controlar o guiar sus movimientos.

Áreas de fondeo y restringidas. Los fondeaderos para cuarentena, cargue y descargue de explosivos y cargas peligrosas especiales y áreas restringidas, son las definidas por la autoridad marítima, la cual para tal fin, publica la carta de navegación del puerto con sus respectivas áreas.

Prohibición de fondeo. Ninguna nave puede fondear en los sitios prohibidos. El uso de ancla en estos sitios, solo es admitido para ayudar en la maniobra de atraque o zarpe.

Ninguna nave podrá utilizar un fondeadero especializado para fines diferentes.

Ninguna embarcación puede fondear o permanecer en:

- * Cualquier posición que impida la maniobra de aproximación de otras naves.
- * Los canales navegables dentro del puerto.
- * Cualquier posición que obstruya la aproximación a un fondeadero o muelle usado por otras naves.

* Las áreas donde existen cables tendidos o reservados para tal fin.

* Cualquier posición que pueda perjudicar a otra nave, fondeada, atracada o amarrada a una boya.

Boyas privadas de señalización o 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 lo establezca.

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

Estado de alistamientos 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 al 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 designen. 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.

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 respectiva, 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 ella 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, puede 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 están vencidos.

* Si la autoridad lo ha declarado como tal.

Transferencia de carga líquida. Excepto con permiso escrito por la sociedad portuaria o 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 prohibido la descarga al mar o a tierra de aceites, alcoholes, líquidos inflamables, o mezclas oleosas en cualquier parte dentro del puerto o fuera de él.

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.

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.

Descargue y cargue a y de planchones. La sociedad portuaria o el beneficiario de autorización, para operar o administrar puertos, muelles o embarcaderos, reglamentarán la utilización de planchones para cargar o descargar una nave dentro de las instalaciones del puerto.

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 correspondientes a las actividades relacionadas con: pilotos, remolcadores, tripulantes de naves, patronos de embarcaciones y naves menores, y peritos para asuntos de cubierta, ingeniería hidrografía, oceanografía, comunicaciones, contaminación y otras que corresponden a la actividad marítima.

Fondeo y atraque. Las naves serán fondeadas y atracadas por su capitán o tripulación con 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 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, esta debe asumir los costos correspondientes. La sociedad portuaria o beneficiario de autorización, tiene la obligación de mantener sus instalaciones adecuadamente.

Las solicitudes para atraque, fondeo, cambio de fondeadero o de muelle de naves que se encuentren en el puerto, deben ser realizada con suficiente anticipación ante la sociedad portuaria o beneficiario de autorización.

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 amare defectuosa o insegura, 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 ninguna instrucción o acto de la autoridad portuaria, la hace responsable por la seguridad de la nave.

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

No se podrán pasar cabos o amarras a tierra excepto apostes de amarre o bitas provistas para este propósito específico.

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

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.

Abarloamiento. Ninguna nave podrá abarloarse a otra que ya se encuentra ocupando fondeadero o muelle sin el permiso de al sociedad portuaria o beneficiario de autorización y el consentimiento del capitán de la nave que ocupa el muelle o 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 muelle, por los daños que ocurran como consecuencia del abarloamiento y responder por los daños que ocasionen a las instalaciones o la nave que recibe.

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

Atajarratas. Toda nave atacada a un muelle estará provista de atajarratas y otros medios adecuados para prevenir el paso de las ratas entre la nave y el muelle.

Defensas. Todo muelle debe proveer y usar defensas adecuadas para absorber

los impactos de la nave contra el muelle.

Escalas. Las naves en muelle deben colocar una o mas escaleras 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.

Descargas de aguas servidas y desechos. Por ninguna circunstancia las aguas de desecho 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 incurran por este motivo.

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

CAPITULO VII. DOCUMENTACIÓN.

ARTÍCULO 16o. DOCUMENTACIÓN Y REQUISITOS.

Las Sociedades Portuarias o beneficiarios de autorizaciones, para el uso exclusivo y temporal de playa, bajamar y zonas accesorias, que administren puertos, muelles o embarcaderos, presentarán a consideración de la Superintendencia General de Puertos la siguiente información:

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 de 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 la 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 losa, 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 para derrames de las cargas manejadas como por accidentes o desastres naturales.

e. Planes de contingencia por accidentes o desastre natural.

f. Planos batimétricos de canal de acceso cuando éste sea diferente al canal público así como su área de maniobra según levantamiento efectuado a una escala dos veces mayor a la de la carta publicada y con sondajes 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.

ARTÍCULO 17o. FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO.

Presentación de documentos. Toda nave será requerida para presentar los documentos de que trata 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.

Visita Oficial. Al arribo de la nave y antes de autorizar las operaciones de cargue o descargue, embarque o desembarco 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 Sanidad Portuaria
- * Un representante del DAS.
- * Un representante de la aduana.

La Superintendencia General de Puertos si 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 el armador, solicita la visita a las autoridades que la conforman. Estas deberán estar listas para verificar la misma en el respectivo puerto a la hora fijada por quien la preside.

Concluida la visita y si no existen situaciones que lo ameriten, el capitán del puerto declarará libre plática para la nave.

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

Visita oficial a buques de guerra. Los buques de guerra no están obligados a recibir esta visita. La autorización de arribada 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. No están exentos de visita los buques pertenecientes a las marinas de guerra cuando arriben a los puertos en actividades de transporte comercial de carga.

ARTÍCULO 18o. DOCUMENTACIÓN. Las Sociedades Portuarias o beneficiarios de autorizaciones en sus reglamentos de operaciones definirán la antelación con la que deben los agentes marítimos presentar los documentos e informaciones que requieren y los inherentes a fines estadísticos y de facturación.

Verificación de información. Las Sociedades Portuarias, beneficiarios de autorizaciones o los operadores de puertos, se abstendrán de asignar puestos 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 beneficiario de autorización los acepta a satisfacción.

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 o inconsistencias. De este hecho deben informar a la autoridad portuaria

Otros documentos. En su manual de operaciones las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones y los operadores de puertos incluirán la exigencia de otros documentos que sena requeridos por ellos, para sus efectos de facturación o por autoridades diferentes a la portuaria o por razones de orden técnico especial.

CAPITULO VIII. SEGURIDAD INDUSTRIAL.

ARTÍCULO 19o. 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.

El reglamento debe incluir entre otros los siguientes aspectos:

Normas de seguridad para el personal que ejecute 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 con contenedores con cargas peligrosas

Prohibición de fumar.

Admisión de personas y vehículos.

Señalización de vías peatonales y de vehículos.

Límites de carga en muelles, bodegas y patios.

Requisa de vehículos

Uso de alarmas

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.

ARTÍCULO 20o. CRITERIOS GENERALES DE LA PRODUCTIVIDAD. Las sociedades portuarias y beneficiarios de licencias o autorizaciones que presten servicio 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 los 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.

ARTÍCULO 21o. FACTURACIÓN. Los procedimientos requeridos de facturación, así como la documentación requerida para el efecto será reglamentada por cada sociedad portuaria, beneficiario de autorización o licencia.

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.

ARTÍCULO 22o. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE. En la actividad portuaria todas las personas en ella involucradas se someterán a lo prescrito en los Convenios Marítimos Internacionales ratificados por la Nación, así como las recomendaciones y directrices adoptadas por las autoridades marítima y portuaria

nacional.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE,
Dado en Santafé de Bogotá, D.C. a los 25 de Noviembre de 1992

El Superintendente General de Puertos,
MAYRON VERGEL ARMENTA

El Secretario General,
LUIS FERNANDO ZUREK SALAS

Derogada por Res. 071/97