

## ANTEPROYECTO DE LEY

*“Por medio de la cual se expide el Código Marítimo Colombiano y se dictan otras disposiciones”*

### EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

#### DECRETA

## TÍTULO PRELIMINAR

### CAPÍTULO I

#### DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 1º. Objeto.** Este Código tiene por objeto establecer el régimen de las actividades marítimas y regular las relaciones jurídicas, los procesos y los procedimientos que se generen en virtud de dichas actividades.

Las actividades marítimas serán ejercidas dentro del marco de la seguridad en la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

**Artículo 2º. Definiciones.** Para la aplicación e interpretación de este Código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1. Actividad marítima: Todo uso o aprovechamiento directo o indirecto de los espacios marítimos colombianos y de los recursos de cualquier índole en ellas disponibles, empleando para ello cualquier clase de medios. Se entienden por actividades marítimas, entre otras, las relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros, o con la investigación, exploración, explotación, conservación, usos de los recursos del mar y de la plataforma y demás actividades conexas.
2. Artefacto naval: Construcción flotante que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación. El buque o nave que ha perdido su condición de tal por haber quedado amarrado, varado o fondeado en



un lugar fijo y destinado con carácter permanente a actividades distintas a la navegación, será considerado como artefacto naval. En el evento en que el artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.

3. Buque o nave: Toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.
4. Buque autónomo o no tripulado: Es aquel que es capaz de efectuar movimientos controlados en el agua con ausencia de toda su tripulación.
5. Buques de Estado: Buque perteneciente al Estado o explotado por él y destinado únicamente para un servicio oficial no comercial.
6. Buque inactivo: Es aquel que permanece sin efectuar las operaciones propias de su naturaleza, destino o características, y el que se encuentra en una situación que implica la no realización de los fines para los cuales fue construido o acondicionado.
7. Derechos especiales de giro (DEG): Unidad de cuenta definida por el Fondo Monetario Internacional.
8. Estado de pabellón o abanderamiento: Es el ejercicio del control del Estado colombiano sobre las naves o artefactos navales que enarbolan su pabellón.
9. Estado rector del puerto: Es la facultad que tiene el Estado colombiano para ejercer un efectivo control sobre los buques y artefactos navales extranjeros que arriben a sus puertos.
10. Estado ribereño: Es el ejercicio y jurisdicción del Estado en sus espacios marítimos para los efectos de soberanía, administración y prestación de servicios para la seguridad marítima y protección del medio marino, conforme a los convenios e instrumentos internacionales sobre la materia.
11. Nave de recreo o deportivas: Es la nave utilizada exclusivamente para actividades de deportes náuticos, pesca deportiva o recreativa de carácter privado, con fines no comerciales.

12. Plataforma o unidad móvil: Es el buque o el artefacto naval apto para realizar actividades destinadas a la exploración y/o a la explotación de recursos del medio marino.
13. Plataforma fija: Es aquella isla artificial anclada o soportada sobre el lecho marino.
14. Sujeto de la actividad marítima: Persona natural o jurídica que realiza directa o indirectamente cualquier actividad marítima.
15. Tren de remolque: Conjunto compuesto por el remolcador y el bien remolcado.
16. Unidad de transporte: Tren de remolque destinado al transporte marítimo de mercancías.

**Artículo 3°. Principios.** Son principios orientadores del presente Código, los cuales servirán como parámetros para su interpretación, los siguientes:

1. Asistencia: En el desarrollo de las actividades marítimas prevalecerá el deber de toda persona de prestar asistencia cuando se encuentre en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar.
2. Autonomía y particularidad del derecho marítimo: En la interpretación del presente Código se tendrá en cuenta la autonomía y especialidad del derecho marítimo respecto de otras ramas del derecho.
3. Buena fe: Las relaciones jurídicas que se generen en el ejercicio de las actividades marítimas dispuestas en el presente Código se regirán por el principio de buena fe.
4. Integridad de la nave: El buque o nave se tendrá como una res conexa y para todos los efectos se entenderá como una universalidad mueble de hecho sujeta a un régimen de excepción.
5. Internacionalidad: En la interpretación del presente Código se tendrán en cuenta el carácter internacional de las actividades marítimas y de los contratos regularmente usados en este ámbito, así como la necesidad de promover la uniformidad en su aplicación.
6. Prevalencia de los criterios técnicos sobre las consideraciones de índole comercial: Toda actividad marítima deberá siempre ser efectuada teniendo en cuenta que no podrá darse prioridad a los criterios comerciales sobre los que establezca la técnica respectiva.

7. Quien contamina paga: En el desarrollo de las actividades marítimas y en general para la interpretación del presente Código se tendrá en cuenta que aquel que despliega operaciones y/o se beneficia de ellas según el caso, deberá reparar los daños que cause por contaminación del medio marino.
8. Seguridad marítima: Toda actividad marítima deberá ser realizada dando prelación a las exigencias o medidas de seguridad que sean requeridas.
9. Uniformidad en el derecho marítimo: En la interpretación del presente Código y en el examen de las actividades marítimas se reconocerá que la regulación uniforme de la materia es la efectuada a través de las convenciones e instrumentos internacionales en vigor.
10. Usos y costumbres: En la interpretación del presente Código se deberá reconocer la importancia que tienen como fuente del derecho marítimo los usos, las costumbres del sector marítimo, así como las buenas prácticas de marinería regularmente observadas.

**Artículo 4°. Fuentes.** Son fuentes del derecho marítimo colombiano:

1. La Constitución Política de Colombia.
2. Las Convenciones e Instrumentos Internacionales aprobados por Colombia.
3. El Código marítimo y las Leyes especiales en la materia.
4. Los decretos reglamentarios en materia marítima.
5. El Reglamento Marítimo Colombiano.
6. Los usos, costumbres y prácticas marítimas.
7. El Derecho Común.

**Artículo 5°. Excepción para buques de estado.** Las disposiciones contenidas en el presente código no serán aplicables a los buques de Estado, incluidos los de guerra, salvo que se disponga lo contrario.

## CAPÍTULO II

### DE LA ADMINISTRACIÓN Y LA AUTORIDAD MARÍTIMA

**Artículo 6°. Administración marítima.** El Estado colombiano estará a cargo de la Administración Marítima, la cual se ejercerá a través de las entidades que tienen dentro de sus competencias legales y reglamentarias el cumplimiento de obligaciones

y responsabilidades internacionales en lo referente a los roles de Estado ribereño, de abanderamiento y rector del puerto.

**Parágrafo.** El Gobierno Nacional establecerá una estrategia para asegurar el cumplimiento de dichas obligaciones y responsabilidades internacionales, la cual será liderada por la Dirección General Marítima.

**Artículo 7°. Autoridad marítima.** La Dirección General Marítima (DIMAR) es la Autoridad Marítima Nacional, participa en la formulación y ejecución de la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la dirección y control de las actividades marítimas, así como el ejercicio de facultades jurisdiccionales en procesos por siniestros marítimos y de la potestad sancionatoria por infracción a la normatividad marítima, conforme a lo dispuesto en el presente Código.

La Dirección General Marítima ejercerá sus funciones en todo el territorio nacional, así como en los espacios marítimos colombianos, islas, islotes y cayos, en las playas y terrenos de bajamar, sin perjuicio de las demás funciones y atribuciones establecidas en normas especiales.

**Parágrafo 1.** En virtud de los derechos del país como Estado de Abanderamiento, la Dirección General Marítima ejercerá su función de control sobre las naves y artefactos navales de bandera nacional, más allá del límite exterior de la zona económica exclusiva.

**Parágrafo 2.** Adicionalmente, la Autoridad Marítima ejercerá su potestad legal y reglamentaria sobre las naves y artefactos navales marítimos, tanto nacionales como extranjeras, que realicen tránsito en vías fluviales y sobre las embarcaciones y artefactos fluviales que hagan tránsito con carga de importación o exportación. Así mismo, le corresponderá expedir el documento de cumplimiento a las instalaciones portuarias ubicadas en áreas fluviales que reciban tráfico internacional marítimo que hayan acatado los requisitos y requerimientos del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

**Artículo 8°. Competencia prevalente de la Autoridad Marítima.** Como Autoridad Marítima Nacional, la Dirección General Marítima (DIMAR), de manera oficiosa o a petición del Ministerio Público, podrá avocar conocimiento y asumir la competencia de manera prevalente, para resolver cualquier tipo de asunto o situación que se relacione con el ejercicio de las actividades marítimas, la seguridad en la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, el cual se encuentre en conocimiento ante otra autoridad administrativa.

**Parágrafo 1.** La facultad aquí dispuesta se extiende a los casos en los cuales se vean involucrados los derechos y deberes de los usuarios del sector marítimo.

**Parágrafo 2.** La competencia prevalente a que se refiere el presente artículo se ejercerá mediante acto administrativo debidamente motivado contra el cual únicamente procederá el recurso de reposición.

### CAPÍTULO III

#### DEL REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO - REMAC

**Artículo 9°. Concepto del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC).** El Reglamento Marítimo Colombiano es la norma técnica expedida por la Dirección General Marítima (DIMAR), en la que se encuentran compiladas las disposiciones reglamentarias de carácter general emitidas ésta, en cuyo contenido figuran aspectos técnicos relacionados con el ejercicio de las actividades marítimas.

**Artículo 10°. Interpretación a la luz del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC).** Para la interpretación desde el punto de vista técnico de cualquier tipo de norma relacionada con el ejercicio de las actividades marítimas, la seguridad en la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino se deberá atender a lo dispuesto en el Reglamento Marítimo Colombiano expedido por la Dirección General Marítima (DIMAR).

**Artículo 11°. Alcance del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC).** En desarrollo del principio de especialidad, en todo procedimiento jurisdiccional o administrativo relacionado con el ejercicio de las actividades marítimas, la seguridad en la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino o, cuando se infrinja la normatividad marítima; la Dirección General Marítima necesariamente deberá consultar y aplicar las reglas y criterios técnicos definidos en el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC).

## LIBRO I

# DEL RÉGIMEN MARÍTIMO

### TÍTULO I

#### DEL ACCESO A LOS ESPACIOS MARÍTIMOS COLOMBIANOS

**Artículo 12°. Espacios marítimos.** Los espacios marítimos comprenden las aguas interiores, las lagunas costeras, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva, el subsuelo y la plataforma continental.

**Artículo 13°. Libertad de acceso.** El acceso a los espacios marítimos y el arribo a puertos colombianos, está permitido a los buques de cualquier pabellón, conforme al principio de reciprocidad internacional y con sujeción a las disposiciones y las restricciones establecidas en el presente código.

**Artículo 14°. Régimen del mar territorial y derecho de paso inocente.** Con sujeción a lo previsto en este Código, los buques de cualquier Estado tienen el derecho de paso inocente en el mar territorial colombiano, bien sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores, o bien para dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas.

El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad nacional.

El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave, o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.

Los buques obligados a detenerse o fondear en caso de peligro o fuerza mayor deberán comunicar dichas circunstancias, inmediatamente y por cualquier medio a la Autoridad Marítima Nacional.

Los buques que ejerzan el derecho de paso inocente deberán dar cumplimiento a la legislación nacional e internacional relativa a:

1. La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo,
2. La protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones,
3. La protección de cables y tuberías,

4. La conservación de los recursos vivos del mar,
5. La prevención de infracciones de las leyes y reglamentos de pesca,
6. La protección del medio marino y la prevención, reducción y control de la contaminación, así como el cumplimiento de las normas relativas a las áreas protegidas.
7. La investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos.
8. La prevención de las infracciones de las leyes y reglamentos marítimos, ambientales, aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios, así como todas las normas internacionales relativas a la prevención de abordajes en el mar.

**Artículo 15°. Actividades no permitidas en paso inocente.** Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad nacional cuando el buque realice en el mar territorial alguna de las siguientes actividades:

1. Cualquier acto amenazante o de uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política nacional o que de cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional,
2. Cualquier ejercicio o práctica con armamento de cualquier clase,
3. Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad nacional,
4. Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad nacional,
5. El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves,
6. El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos o drones militares,
7. El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos marítimos, aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios nacionales,
8. Cualquier acto de contaminación intencional y grave,
9. Cualquiera de las actividades de pesca y/o aprovechamiento de recursos naturales.

10. La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos,
11. Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones nacionales,
12. Cualquier actividad que no esté directamente relacionada con el paso.

**Parágrafo.** El Cuerpo de Guardacostas o las unidades navales de la Armada Nacional podrán tomar en el mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente en los términos del presente Código, así como para prevenir y reprimir las infracciones a la normatividad marítima, incluidas el derecho de visita y de persecución. Podrán también suspender temporalmente, en determinadas áreas del mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros cuando dicha suspensión sea indispensable para la protección de la seguridad nacional. Tal hecho será comunicado a la Autoridad Marítima.

**Artículo 16°. Régimen de la zona contigua.** En la zona contigua de su territorio continental e insular, el Estado colombiano ejerce las facultades de implementación y control necesarias para prevenir y sancionar las infracciones de las leyes y reglamentos relacionados con la seguridad integral del Estado, incluyendo el robo a mano armada, el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, así como las conductas que atenten contra la seguridad marítima y los intereses marítimos nacionales, los asuntos aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios que se cometan en su territorio continental e insular o en el mar territorial de los mismos. De igual manera, se prevendrá y sancionará la infracción de leyes y reglamentos relacionados con la preservación del medio marino y del patrimonio cultural sumergido.

Para tales efectos, siempre que el Cuerpo de Guardacostas o las unidades navales de la Armada Nacional hayan sido informadas por las autoridades competentes o tengan motivos fundados para creer que un buque extranjero situado en la zona contigua ha infringido, está infringiendo o se propone infringir la normatividad marítima, procederá a interceptarlo, requerir información y realizar la inspección correspondiente. Así mismo se deberán adoptar las demás medidas que sean necesarias y proporcionales para prevenir o sancionar la infracción, incluida la detención y conducción a puerto para la iniciación de las actuaciones administrativas y los procesos judiciales a que hubiere lugar.

**Artículo 17°. Régimen de la zona económica exclusiva.** El Cuerpo de Guardacostas y las unidades navales de la Armada Nacional, en ejercicio de los derechos de soberanía nacional para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales vivos y no vivos del lecho, subsuelo y aguas supra adyacentes,

y de jurisdicción exclusiva para la investigación científica y la protección del medio marino, tomarán las medidas que sean necesarias para garantizar por parte de los buques de bandera extranjera, el cumplimiento de la legislación sobre la materia, incluidas la visita, la inspección, la detención, la conducción a puerto y la iniciación de las actuaciones administrativas o judiciales a que hubiera lugar.

**Artículo 18°. Actividad de policía.** La actividad de policía en los espacios marítimos será ejercida por el Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional, conforme a lo establecido en la normatividad vigente.

## TÍTULO II

### DE LA NAVEGACIÓN Y OTRAS ACTIVIDADES

#### CAPÍTULO I

##### RÉGIMEN DE LA NAVEGACIÓN

**Artículo 19°. Ámbito espacial de aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente título se aplicarán en los espacios marítimos colombianos.

10

Lo anterior, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros Estados en virtud de los derechos como Estado de abanderamiento de acuerdo con los tratados, convenios y la costumbre internacional.

**Artículo 20°. Aplicación a buques y artefactos navales de bandera colombiana y extranjera.** Los buques y artefactos navales de bandera nacional y extranjera, así como también las plataformas y demás unidades móviles quedarán sujetos a las disposiciones consagradas en el presente código.

**Parágrafo.** En virtud de los derechos del país como Estado de abanderamiento, la Autoridad Marítima ejercerá jurisdicción sobre los buques y artefactos navales más allá de los espacios marítimos colombianos, sin perjuicio de las competencias que correspondan al Estado Ribereño y al Estado Rector del Puerto.

**Artículo 21°. Obligación general.** Todo buque o artefacto naval que navegue en los espacios marítimos colombianos está en la obligación de obedecer las instrucciones y de proporcionar la información que sea solicitada por la Dirección General Marítima, el Cuerpo de Guardacostas o las unidades navales de la Armada Nacional.

**Artículo 22°. Restricciones a la navegación.** La Autoridad Marítima podrá condicionar, restringir o prohibir la navegación en los espacios marítimos colombianos, sin excepción de ningún pabellón, cuando ello sea necesario, entre otras razones, para mantener el orden público, por caso fortuito o fuerza mayor, por razones de seguridad marítima y conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural sumergido, así como también para prevenir la realización de actividades ilícitas y contrarias a los convenios e instrumentos internacionales en materia marítima.

**Artículo 23°. Exhibición de pabellón.** Los buques o artefactos navales que naveguen por los espacios marítimos colombianos deberán llevar izado su pabellón en un lugar visible cuando lo hagan por las aguas interiores marítimas o se hallen fondeados o atracados en puerto.

Los buques submarinos extranjeros y otras naves sumergibles deberán navegar en superficie y con su pabellón desplegado cuando naveguen por las aguas interiores marítimas y por el mar territorial.

**Artículo 24°. Clasificación de navegación y permisos para su ejercicio.** Corresponde a la Autoridad Marítima la reglamentación, normatividad técnica y clasificación de la navegación.

Los permisos que se otorguen deberán asegurar que las distintas actividades comerciales, recreativas, deportivas y de investigación, que se desarrollan mediante su ejercicio, cumplan con la normatividad vigente sobre seguridad y protección de las actividades marítimas, la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad y eficacia de la navegación y la protección del medio marino.

**Artículo 25°. Reserva de bandera.** Se aplicará la reserva de bandera para naves y artefactos navales nacionales en el ejercicio de las siguientes actividades marítimas:

1. Transporte marítimo de cabotaje para pasajeros o de carga.
2. Suministro y apoyo para actividades costa afuera.
3. Dragado.
4. Remolque maniobra.

**Parágrafo 1.** Atendiendo a criterios de interés público, seguridad, características, disponibilidad, capacidad técnica o de tiempo requeridas para el servicio de que se trate, el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC) establecerá los casos en los que se podrá utilizar naves de bandera extranjera para el ejercicio de las actividades marítimas dispuestas en el presente artículo.

En todo caso, la utilización de naves de bandera extranjera requerirá la autorización previa y expresa de la Autoridad Marítima, quien establecerá las condiciones y plazos para su ejercicio.

**Parágrafo 2.** Lo dispuesto en el presente artículo se aplicará sin perjuicio de los compromisos adquiridos o que adquiera el Estado Colombiano con otros Estados u Organismos en la suscripción de Tratados de Libre Comercio, Instrumentos de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y otros acuerdos y convenios que traten sobre la materia, según corresponda.

**Artículo 26°. Navegación de buques pesqueros.** La navegación de los buques pesqueros de bandera colombiana se sujetará, además de lo previsto en este Código, a lo establecido en la legislación de pesca.

Salvo autorización expresa de la Autoridad competente y sin perjuicio de lo previsto en convenciones e instrumentos internacionales, está prohibida la pesca por los buques extranjeros en los espacios marítimos colombianos.

Los buques extranjeros en paso por los espacios marítimos colombianos no podrán tener sus aparejos de pesca en estado de funcionamiento o de operatividad inmediata.

**Artículo 27°. Navegación de buques de investigación.** La realización de actividades de investigación científica en todas sus disciplinas en buques extranjeros, en los espacios marítimos colombianos, así como las efectuadas por entidades extranjeras a bordo de buques nacionales o extranjeros en dichas áreas, está sujeta a la autorización de la Autoridad Marítima, de acuerdo con el procedimiento previsto para tal efecto.

La autorización se condicionará al cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidos para la investigación científica de que se trate, privilegiando el interés nacional.

**Artículo 28°. Ayudas a la navegación.** Las ayudas a la navegación marítima y fluvial dispuestas para garantizar la seguridad marítima y el tránsito de naves y artefactos navales estarán a cargo de la Dirección General Marítima.

**Parágrafo.** Lo dispuesto en el presente artículo se aplicará sin perjuicio de las obligaciones a cargo de las instalaciones portuarias sobre la instalación y mantenimiento de los sistemas de señalización marítima correspondientes.

**Artículo 29°. Avisos de los capitanes y/o pilotos prácticos.** Los capitanes de los buques y los pilotos prácticos están obligados a informar a la Autoridad Marítima de las fallas o deficiencias que detecten en la señalización marítima y otras ayudas a la navegación.

**Artículo 30°. Sistema integrado de control de tráfico y vigilancia marítimos.** La Autoridad Marítima es la entidad competente para establecer, organizar, reglamentar y aplicar el sistema integrado de control de tráfico y vigilancia marítima. Lo anterior se ejecutará en coordinación con la Armada Nacional.

**Artículo 31°. Notificación obligatoria.** Los capitanes de los buques deberán notificar inmediatamente a la Autoridad Marítima, de cualquier incidente que ponga en peligro la navegación. Así mismo, deberán notificar todo incidente de contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas o potencialmente peligrosas de los que tengan conocimiento durante la navegación.

**Parágrafo.** La Autoridad Marítima determinará la forma de efectuar la notificación a la que hace referencia el presente artículo, de conformidad con lo establecido en los Convenios Marítimos Internacionales.

**Artículo 32°. Normas especiales para plataformas o unidades móviles.** Las plataformas o unidades móviles en los espacios marítimos colombianos deberán quedar debidamente señalizadas de acuerdo con las regulaciones de la Autoridad Marítima.

En torno a dichas plataformas se establecerán las zonas de seguridad que la Autoridad Marítima considere necesarias.

**Artículo 33°. Restricciones y prohibiciones.** Ningún buque o artefacto naval de bandera colombiana o extranjera podrá, sin permiso de Autoridad Competente:

1. Embarcar armas de guerra ni municiones para su servicio.
2. Cargar, transportar o descargar materiales nucleares o radioactivos en espacios marítimos o puertos colombianos.
3. Manejar sustancias químicas controladas y residuos oleosos.
4. Cargar, transportar o descargar sustancias nocivas y potencialmente peligrosas en espacios marítimos o puertos colombianos.

En todo caso estará prohibido:

5. Cargar, transportar o descargar residuos nucleares y desechos tóxicos y/o biológicos en cualquier modalidad.
5. Cargar, transportar o descargar sustancias cuya venta, uso o consumo, estén prohibidos en el territorio nacional.

## CAPÍTULO II

### RÉGIMEN DE ESTADÍA EN AGUAS INTERIORES Y PUERTOS

**Artículo 34°. Arribo a puerto.** Todo arribo a puerto deberá ser autorizado por la Capitanía de Puerto correspondiente y se sujetará a la normatividad sobre la materia.

La Capitanía de Puerto podrá suspender o restringir el arribo de buques en los siguientes eventos:

1. Por razón de condiciones meteorológicas o hidrográficas adversas, seguridad de la navegación, protección del tráfico marítimo, seguridad pública o medioambiental, represión de actividades ilícitas y cuando exista orden de autoridad judicial competente.
2. También podrá suspenderse o restringirse el arribo de buques con sustancias radioactivas, nucleares, nocivas y potencialmente peligrosas, cuyo transporte y manipulación no se ajuste a las prescripciones nacionales o internacionales vigentes sobre la materia.
3. Por causa de las condiciones técnicas del buque que puedan representar un peligro para la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

**Artículo 35°. Fondeo y atraque.** Los buques y artefactos navales sólo podrán fondear o atracar en lugares que estén habilitados por la Autoridad Marítima Colombiana.

**Artículo 36°. Permanencia.** La permanencia de los buques y artefactos navales en las zonas portuarias se regirá por lo dispuesto en el presente Código y lo establecido en los reglamentos de condiciones técnicas de operación aprobados por la autoridad competente.

En todo caso, ningún buque o artefacto naval de bandera extranjera podrá permanecer en puerto o espacios marítimos colombianos sin permiso del respectivo Capitán de Puerto.

Cuando la permanencia supere noventa (90) días se requerirá autorización especial de la Autoridad Marítima, sin perjuicio de las competencias que para el efecto tengan otras autoridades.

**Parágrafo.** El permiso de permanencia superior a noventa (90) días para naves de recreo, yates, veleros y en general naves no dedicadas a actividades comerciales, estará a cargo del Capitán de Puerto de la jurisdicción correspondiente.

**Artículo 37°. Atraque, amarre y fondeo de buques inactivos.** El atraque, amarre y fondeo de buques inactivos en los puertos estará sujeto a lo establecido en el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC) y a las condiciones de seguridad que determine la Capitanía de Puerto respectiva.

La Capitanía de Puerto fijará el tiempo de permanencia y la dotación de seguridad, así como también podrá exigir al armador garantía suficiente para cubrir los daños o perjuicios que pudieren ocasionarse durante el tiempo del atraque, amarre o fondeo y los gastos necesarios.

Vencido el plazo fijado sin que se hubiese puesto al servicio el buque o cuando antes del plazo autorizado éste se encontrare en peligro de hundimiento, o que a juicio de la Capitanía de Puerto constituya un peligro para la navegación, se aplicarán los artículos 61° y siguientes del presente Código.

**Artículo 38°. Arribada forzosa.** Constituye arribada forzosa la entrada a un puerto distinto del autorizado en el zarpe.

La arribada forzosa será legítima o ilegítima. La legítima es la que procede de fuerza mayor o caso fortuito y la ilegítima es la que trae su origen de dolo o culpa del capitán de la nave.

**Artículo 39°. Informe de arribada forzosa.** En caso de arribada forzosa el capitán deberá comunicar a la Capitanía de Puerto de arribo las causas que hayan justificado la necesidad de la arribada forzosa.

**Artículo 40°. Régimen de gastos en arribada forzosa.** Los gastos de una arribada forzosa constituirán avería gruesa si la misma se ha efectuado en beneficio común de los intereses comprometidos. En los demás casos dichos gastos estarán a cargo de aquel por cuya cuenta la misma se efectuó, sin perjuicio de las acciones que puedan ser instauradas en contra de los responsables de los hechos que hubieren motivado la arribada forzosa.

**Artículo 41°. Responsabilidad de la arribada forzosa.** Ni el armador ni el capitán serán responsables por los daños o perjuicios que ocasione la arribada forzosa legítima. Pero si fuese calificada como ilegítima ambos serán solidariamente responsables por las indemnizaciones a que haya lugar.

El armador y el capitán serán igualmente responsables por los daños y perjuicios derivados de la demora injustificada en la continuación del viaje respectivo, una vez que hayan cesado los motivos que dieron lugar a la arribada forzosa legítima.

**Artículo 42°. Zarpe.** La competencia para expedir, negar o suspender el zarpe radica en la Capitanía de Puerto y se sujetará a la normatividad sobre la materia.

**Artículo 43°. Arribo, permanencia y zarpe de naves de recreo o deportivas.** El arribo, permanencia y zarpe de las naves de recreo o deportivas estará sujeto a la reglamentación que la Autoridad Marítima establezca, a través de Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC).

**Artículo 44°. Polizones.** Todo capitán de buque deberá informar la presencia de polizones a bordo a la Capitanía de Puerto respectiva. Igualmente deberá adoptar las medidas necesarias para mantenerlos a bordo en condiciones dignas hasta su arribo a puerto y hacer su entrega a las autoridades competentes.

El capitán del buque y el armador respectivo estarán obligados a cubrir los gastos relacionados con el desembarco, detención, atención y traslado del polizón, hasta su entrega a la autoridad competente.

### CAPÍTULO III

#### ACTIVIDADES COSTA AFUERA

**Artículo 45°. Actividades costa afuera.** Las actividades costa afuera son aquellas que se desarrollan a partir de las líneas de base recta continentales e insulares hasta las fronteras marítimas internacionales, que tenga como objeto la exploración o explotación de los recursos naturales no renovables.

**Parágrafo.** Los equipos empleados en actividades costa afuera estarán constituidos por los buques, artefactos navales y plataformas, incluyendo las plataformas fijas, conforme a lo definido en este Código dedicados a la exploración o explotación de los recursos naturales no renovables y las actividades conexas.

**Artículo 46°. Ley y jurisdicción aplicable.** Para todos los efectos, las actividades realizadas en áreas costa afuera quedan sometidas a la ley y jurisdicción colombiana.

**Artículo 47°. Control en actividades costa afuera.** La Dirección General Marítima tendrá a cargo la autorización y control de las actividades costa afuera, así como también aquellas consideradas conexas, realizadas en los espacios marítimos colombianos, sin perjuicio de las competencias otorgadas a otras autoridades.

La Autoridad Marítima, a través del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), reglamentará los requisitos para dicha autorización y determinará las condiciones de seguridad de las actividades costa afuera.

**Artículo 48°. Obligaciones a cargo del operador o explotador.** Respecto a los equipos involucrados en las actividades costa afuera, el operador o explotador de la actividad

costa afuera, está en la obligación de cumplir con las disposiciones que como estado ribereño y/o estado rector de puerto, expida Colombia en relación con la seguridad de la navegación, construcción y emplazamiento, la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente marino y las normas concernientes a aspectos migratorios, fiscales, aduaneros y sanitarios.

**Artículo 49°. Propiedad sobre los recursos.** De conformidad con el artículo 332 de la Constitución Política de Colombia, el Estado es propietario del subsuelo y de los recursos naturales no renovables, sin perjuicio de los derechos adquiridos y perfeccionados con arreglo a las leyes preexistentes.

**Artículo 50°. Tendido de cables y tuberías submarinas.** Se permite el tendido de cables y tuberías submarinas en el suelo y subsuelo de los espacios marítimos sometidos a jurisdicción del Estado colombiano. La Autoridad Marítima, a través del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), reglamentará la materia y determinará las condiciones para el tendido y/o ubicación de cables y tuberías submarinas que se proyecten ubicar en el suelo y subsuelo marinos, así como el procedimiento y las zonas de seguridad de las mismas.

**Artículo 51°. Zonas de seguridad en actividades costa afuera.** La Autoridad Marítima establecerá una zona de seguridad alrededor de las plataformas, incluyendo las plataformas fijas, las estructuras o las instalaciones autorizadas para desarrollar actividades costa afuera. La zona de seguridad deberá estar señalizada y publicada en la carta de navegación respectiva.

**Parágrafo 1.** La señalización de que trata el presente artículo estará a cargo del operador o explotador de la actividad costa afuera, de acuerdo a las condiciones técnicas establecidas por la Autoridad Marítima.

**Parágrafo 2.** Durante el tiempo en que se desarrollen actividades costa afuera en fase de exploración, la Autoridad Marítima establecerá áreas de seguridad que serán socializadas a través de avisos a los navegantes.

**Artículo 52°. Medidas para la prevención de la contaminación del medio marino.** Con el objetivo de prevenir la contaminación del medio marino en la ejecución de actividades costa afuera, se atenderá a lo siguiente:

1. El Gobierno Nacional reglamentará lo relacionado con la prevención, reducción y control la contaminación del medio marino, que directa o indirectamente, sea consecuencia de las actividades relativas a la exploración y explotación del suelo y subsuelo marino.

2. El operador o explotador de la actividad costa afuera deberá realizar el retiro de las instalaciones o estructuras abandonadas o en desuso con el fin garantizar la seguridad de la navegación y prevenir la contaminación del medio marino, conforme a las obligaciones contractuales y permisos otorgados por las autoridades competentes.
3. La Autoridad Marítima, a través del Reglamento Marítimo Colombiano, reglamentará los aspectos técnicos que sean aplicables a las actividades y/u operaciones costa afuera que se adelanten o pretendan adelantar en los espacios marinos sometidos a la jurisdicción colombiana.

**Artículo 53°. Responsabilidad.** El operador o explotador de cualquier clase de equipos, cables y/o tuberías empleados en las actividades costa afuera será responsable de todos los daños, directos o indirectos, que cause con ocasión de la contaminación al medio marino.

**Parágrafo.** Toda persona, natural o jurídica, tiene el deber de tomar las medidas necesarias para mitigar los daños causados para proteger el medio marino en ejecución de operaciones costa afuera.

## TÍTULO III

### DE LAS NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES DE BANDERA COLOMBIANA

#### CAPÍTULO I

##### DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 54°. Disposición general.** Los buques y artefactos navales son bienes muebles sujetos a registro y al régimen jurídico del presente código.

**Artículo 55°. Partes integrantes, pertenencias y accesorios.** Son partes integrantes aquellos elementos que constituyen la estructura del buque o artefacto naval, que no pueden separarse sin menoscabo de su propia entidad.

Son pertenencias todos los elementos destinados al servicio del buque o artefacto naval de modo permanente e indispensable para su utilización.

Son accesorios los elementos consumibles dispuestos temporalmente al buque o artefacto naval.

**Parágrafo 1.** El buque o artefacto naval conservará su identidad aun cuando sus partes integrantes o sus pertenencias sean sucesivamente sustituidas.

**Parágrafo 2.** Los negocios jurídicos relativos al buque o artefacto naval, su propiedad y demás derechos sobre ellos, comprenderán sus partes integrantes y pertenencias pero no sus accesorios, salvo pacto en contrario.

**Artículo 56°. *Obligatoriedad del registro.*** Todos los buques y artefactos navales que pretendan abanderarse en Colombia deberán inscribirse en el Registro que para tales efectos lleve la Autoridad Marítima.

**Artículo 57°. *Reserva naval.*** Todos los buques y artefactos navales de bandera colombiana constituyen reserva naval.

**Artículo 58°. *Aplicación de normas especiales.*** Las disposiciones relacionadas con el abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y los incentivos aplicables para actividades del sector marítimo, se regirán por lo dispuesto en normas especiales sobre la materia.

## CAPÍTULO II

### DESGUACE

19

**Artículo 59°. *Autorización.*** El desguace de un buque o artefacto naval deberá desarrollarse en los astilleros y sitios autorizados por la Dirección General Marítima.

**Parágrafo.** La Dirección General Marítima establecerá las condiciones técnicas y requisitos para dicha autorización.

**Artículo 60°. *Paralización.*** La Capitanía de Puerto podrá ordenar la paralización de los trabajos de desguace cuando compruebe que no se ajustan a las especificaciones de la autorización o existan riesgos de contaminación.

## CAPÍTULO III

### REMOCIÓN DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES NAUFRAGADOS O VARADOS O QUE CONSTITUYAN PELIGRO PARA LA NAVEGACIÓN

**Artículo 61°. *Procedimiento.*** Cuando un buque o artefacto naval se encuentre a la deriva, en peligro de naufragio, hundido o varado y a juicio de la Capitanía de Puerto constituya un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la

pesca u otras actividades marítimas o bien para la preservación del medio marino, así como en el supuesto a que se refiere el artículo 37 del presente Código, se observará el siguiente procedimiento:

1. La Capitanía de Puerto ordenará a su propietario o armador tomar las medidas necesarias a su costa para minimizar los riesgos identificados, para lo cual establecerá un plazo razonable conforme a las circunstancias de modo, tiempo y lugar del caso.
2. De no cumplirse la orden mencionada en el numeral anterior dentro del plazo establecido por la Capitanía de Puerto, ésta estará facultada para tomar la medida que considere necesaria a costa del propietario o armador, sin perjuicio de los procesos jurisdiccionales y las actuaciones administrativas preventivas y sancionatorias que sean conducentes.
3. Durante el transcurso de las actividades que den cumplimiento a la orden, el propietario o armador deberá informar a la Capitanía de Puerto cualquier contingencia o posible afectación al medio marino. Esta obligación no suspenderá el plazo para la ejecución de la orden emitida.
4. La Capitanía de Puerto podrá ordenar el otorgamiento de una garantía suficiente para cubrir los daños y perjuicios que se pudieren causar, así como para sufragar los gastos que se ocasionen.

**Artículo 62°. Otros supuestos.** Cuando el buque o artefacto naval no se encuentre en los casos previstos por el artículo anterior, el propietario o la persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar, deberá ejecutar estas labores dentro del plazo que para el efecto determine la Capitanía de Puerto. La obligación señalada en los numerales 3 y 4 del artículo precedente serán igualmente aplicables.

**Artículo 63°. Declaración de abandono.** Cuando el obligado autorizado para extraer, remover o reflotar de acuerdo con lo previsto en el artículo anterior no concluya los trabajos en el plazo establecido, la Capitanía de Puerto declarará el abandono a favor de la Nación – Ministerio de Defensa – Dirección General Marítima del buque o artefacto naval en cuestión. De inmediato procederá a su venta mediante subasta pública, quedando a cargo del adquirente las actividades de inmediata remoción.

**Artículo 64°. Procesos civiles o penales.** En los casos de los artículos precedentes, cuando el buque o artefacto naval se encuentre involucrado en un proceso civil o penal, la Capitanía de Puerto deberá solicitar la autorización judicial correspondiente, antes de cualquier actuación. No obstante lo anterior, la Capitanía de Puerto estará facultada para cancelar el registro y matrícula de la nave o artefacto naval, según

proceda y conforme a lo dispuesto en las normas especiales sobre la materia, dando aviso al juez que conoce del proceso civil o penal.

## CAPÍTULO IV

### OPERACIONES DE REMOCIÓN, EXTRACCIÓN Y REFLOTAMIENTO

**Artículo 65°. Supuestos de aplicación y relación con el régimen del salvamento.** Las disposiciones del presente Capítulo se aplican a los casos no comprendidos en el artículo 159° y subsiguientes que serán de aplicación preferente.

Toda operación dirigida a la recuperación de los buques o artefactos navales hundidos o naufragados se adelantará sin perjuicio de las acciones de salvamento, en cuyo caso las relaciones entre el titular y el salvador se regirán por lo establecido en el artículo 159° y subsiguientes del presente Código.

Lo dispuesto en este Código no será de aplicación al patrimonio cultural sumergido.

**Artículo 66°. Obligación de notificación.** Los capitanes y armadores de los buques o artefactos navales que naufraguen o se hundan en los espacios marítimos colombianos, están obligados a notificar los hechos a la Capitanía de Puerto más próxima, en los términos y para los efectos que se determinen reglamentariamente.

**Artículo 67°. Deber de señalización y de prevención de la contaminación.** Los armadores o propietarios de los buques o artefactos navales naufragados o hundidos, están obligados a realizar inmediatamente las operaciones de señalización, así como las de prevención de la contaminación que sean necesarias para la salvaguardia de los intereses nacionales. Deberán a tal efecto ajustarse a las instrucciones y órdenes impartidas por la Autoridad Marítima.

**Artículo 68°. Abandono a favor del Estado colombiano.** El Estado colombiano adquirirá la propiedad de cualquier buque o artefacto naval que se encuentre atracado, fondeado, naufragado o hundido y en cualquier caso inactivo por abandono, en los espacios marítimos colombianos. Para estos efectos se entenderá por abandono el transcurso de un (01) año contado a partir de que la autoridad tenga conocimiento del estado de abandono en que se encuentra el buque o artefacto naval.

Para tal efecto la Capitanía de Puerto declarará el abandono en favor de la Nación – Ministerio de Defensa – Dirección General Marítima.

**Parágrafo 1.** Si se presenta una amenaza inminente para el medio ambiente o para la integridad de la nave, el término de un (1) año establecido podrá reducirse.

**Parágrafo 2.** En los casos en que se configure una situación de abandono, la Autoridad Marítima iniciará las investigaciones administrativas correspondientes, a fin de declarar la responsabilidad y establecer las sanciones a las que haya lugar.

**Artículo 69°. Operaciones.** Todas las operaciones de remoción, extracción o reflotamiento de buques y artefactos navales hundidos o varados en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos requerirán autorización previa de la Autoridad Marítima, que fijará los plazos y condiciones para su realización. Los titulares de la autorización quedan obligados a dar cuenta del inicio y término de las operaciones, así como a facilitar su inspección y vigilancia por parte de la mencionada Autoridad.

## CAPÍTULO V

### SEGURIDAD DE LOS BUQUES Y ARTEFACTOS NAVALES

**Artículo 70°. Requisitos de seguridad de los buques y artefactos navales de bandera colombiana y su control.** Los requisitos y condiciones de seguridad, así como los relativos a la prevención de la contaminación de los buques y artefactos navales de bandera colombiana se determinarán en el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y de la navegación que efectúen.

Corresponde a la Autoridad Marítima el control y vigilancia del cumplimiento de los anteriores requisitos.

**Parágrafo 1.** Las naves y artefactos navales de cabotaje, así como las de recreo o deportivas, tendrán un régimen diferenciado de las demás, siempre ajustados al concepto de seguridad.

**Parágrafo 2.** En materia de requisitos y control de seguridad, los buques y artefactos navales de bandera extranjera deberán cumplir con lo establecido por el Estado Rector del Puerto.

**Artículo 71°. Incumplimiento de condiciones de seguridad.** Cuando de las inspecciones o controles a cargo de la Autoridad Marítima, resulte que el buque o artefacto naval no se encuentra en condiciones de navegabilidad o no cumple con las normas de seguridad y de prevención a la contaminación, la Capitanía de Puerto suspenderá la prestación de sus servicios hasta que el armador o propietarios hayan subsanado las observaciones encontradas. Corregidas las novedades, y previo informe de inspección favorable el buque podrá efectuar trámite para realizar navegación.

## TÍTULO IV

### SUJETOS DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS

#### CAPÍTULO I

##### DE LOS PROPIETARIOS

**Artículo 72°. Propietarios.** Podrán ser propietarios de un buque o artefacto naval registrado en Colombia las personas naturales o jurídicas colombianas o extranjeras.

**Artículo 73°. Comunidad sobre naves.** Un buque o artefacto naval puede ser de propiedad en común y proindiviso de varias personas naturales y/o jurídicas.

**Parágrafo 1.** Los comuneros de una nave o artefacto naval deberán designar un representante de la comunidad de tal forma que una sola persona represente sus intereses. El representante deberá quedar inscrito en el puerto de matrícula de la nave o artefacto naval de que se trate.

**Parágrafo 2.** La comunidad se registrará por las normas del Código Civil Colombiano.

**Artículo 74°. Reparaciones ordinarias y gastos de administración.** Las reparaciones ordinarias y gastos de administración serán hechos con los dineros comunes y, en su defecto, mediante contribución de los comuneros en proporción a su interés en el buque o artefacto naval.

Las reparaciones extraordinarias requerirán de la aprobación unánime de los comuneros.

Los comuneros serán responsables de los gastos y las reparaciones en proporción al interés de cada uno en el buque o artefacto naval.

**Parágrafo.** Por reparaciones extraordinarias se entienden aquellas cuyo costo exceda de la mitad del valor de la nave y, en general, las que no sean necesarias para su conservación y servicio ordinario.

**Artículo 75°. Diferencias en relación con reparaciones.** Si la minoría de comuneros considera que las reparaciones decretadas por la mayoría son extraordinarias, podrá exigir que el diferendo se someta a la decisión de un experto designado de común acuerdo entre ellos. A falta de acuerdo se solicitará la designación de un perito a la Capitanía de Puerto donde se encuentre registrado el buque o artefacto naval.

**Artículo 76°. Pago de costos del aprovisionamiento de la nave.** Cada comunero estará obligado a pagar la parte que le corresponda en el costo de reparación, armamento, equipo, aprovisionamiento del buque o artefacto naval así como los gastos de administración, dentro del mes siguiente a su aprobación o en su defecto a la decisión del juez.

**Artículo 77°. Hipoteca de cuotas del buque o artefacto naval.** Para efectos de la hipoteca de la cuota correspondiente a un comunero, se requerirá del consentimiento previo de la mayoría.

**Artículo 78°. Derecho de preferencia.** Cualquiera de los comuneros tendrá derecho de preferencia sobre la cuota que otro comunero pretenda enajenar. Este derecho deberá ser ejercido dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la oferta. Si hubiere varios condueños interesados, adquirirán en proporción a su cuota. Si el derecho de preferencia no fuera ejercido por ninguno de los comuneros se procederá a su venta a un tercero.

## CAPÍTULO II

### DEL ARMADOR

24

**Artículo 79°. Concepto de armador.** Es la persona natural o jurídica que utiliza o explota un buque o artefacto naval en su propio nombre, sea o no su propietario. Percibirá las utilidades que produzca y soportará las responsabilidades derivadas de la utilización y/o explotación.

Quien figure en el respectivo registro como propietario se reputará armador, salvo prueba en contrario.

**Artículo 80°. Declaración de armador.** Quien asuma para su explotación un buque o artefacto naval está en la obligación de efectuar ante la capitanía de puerto de registro la declaración de armador.

En defecto de la declaración por parte del armador, la misma es procedente por el propietario del buque o artefacto naval.

Para efectos de la declaración de armador, se deberá registrar el contrato que la soporta ante la Capitanía de Puerto de registro.

**Artículo 81°. Obligaciones del armador.** Son obligaciones del armador las siguientes:

1. Pagar las deudas que él, su capitán o su representante contraigan a efectos de la explotación del buque o artefacto naval.

2. Cumplir los contratos que él, su capitán o su representante celebren en beneficio del buque o artefacto naval.
3. Asistir a su tripulación en caso de repatriación, enfermedad, accidente o muerte.
4. Dotar el buque de tripulación idónea y provisiones correspondientes. Esta obligación se aplicará a los artefactos navales en caso de ser procedente.
5. Proveer el buque o el artefacto naval en condiciones aptas de navegabilidad.
6. Realizar el viaje con la debida diligencia y sin desviaciones injustificadas.
7. Todas las demás obligaciones que emanen de la ley o del contrato.

**Artículo 82°. Responsabilidades del armador.** Es responsabilidad del armador:

1. Responder civilmente por las acciones u omisiones del capitán, el piloto práctico y la tripulación en lo inherente al buque o artefacto naval y a la expedición marítima.
2. Responder por las indemnizaciones en favor de terceros, por hechos del capitán y su tripulación.

25

**Artículo 83°. Excepciones a la responsabilidad del armador.** El armador está exento de responsabilidad en los siguientes casos:

1. Si se prueba que los hechos del capitán o su tripulación son ajenos al buque o artefacto naval o a la expedición marítima.
2. Si se trata de hechos ejecutados por el capitán en su calidad de delegado de la autoridad pública.
3. Si se prueba que el capitán ha tenido noticias o prestado su anuencia a hechos ilícitos efectuados por los operadores portuarios, salvo la responsabilidad personal de aquel.
4. Si se trata de obligaciones de asistencia y salvamento a terceros.
5. En los demás casos previstos en la ley.

**Artículo 84°. Reclamaciones sujetas a límites indemnizatorios por el armador.** Estarán sujetas a límites indemnizatorios las reclamaciones relacionadas con muerte, lesiones

corporales, pérdidas o daños sufridos en las cosas, incluidos daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación, que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento, y los perjuicios derivados de cualquiera de esas causas, cualesquiera sean los supuestos de responsabilidad.

**Parágrafo.** No procederá la limitación a la responsabilidad cuando se trate de reclamaciones provenientes de daños causados por plataformas construidas para la exploración o la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de éstos.

**Artículo 85°. Conducta que excluye el derecho a la limitación.** El armador responsable no tendrá derecho a los límites indemnizatorios previstos en el artículo siguiente, si se prueba que el perjuicio fue causado por su culpa grave o dolo.

**Artículo 86°. Límites indemnizatorios.** Se tendrán por límites indemnizatorios los siguientes:

1. Límites generales:

- 1.1. Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales: (i) 3,02 millones de DEG para buques cuyo arqueado no exceda de 2.000 toneladas y (ii) para buques cuyo arqueado exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el numeral i) de 2.001 a 30.000 toneladas: 1.208 DEG por tonelada; de 30.001 a 70.000 toneladas: 906 DEG por tonelada, y por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas: 604 DEG.
- 1.2. Respecto de toda otra reclamación: (i) 1,51 millones de DEG para buques cuyo arqueado no exceda de 2.000 toneladas, (ii) para buques cuyo arqueado exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso (i): de 2.001 a 30.000 toneladas: 604 DEG por tonelada, de 30.001 a 70.000 toneladas: 453 DEG por tonelada, y por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas: 302 DEG.

Si la cuantía calculada de conformidad con el numeral 1.1 no basta para satisfacer en su totalidad las reclamaciones mencionadas en él, se podrá disponer de la cuantía calculada de conformidad con el numeral 1.2 para saldar la diferencia impagada de las reclamaciones mencionadas en el numeral 1.1 y esa diferencia tendrá la misma prelación que las reclamaciones mencionadas en el numeral 1.2 del presente artículo.

2. Límite para las Reclamaciones vinculadas a pasajeros:

- 2.1. Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en cada caso concreto, el límite de responsabilidad del armador del buque será una cantidad de 175.000 DEG multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con su certificado.

**Parágrafo 1.** Para todos los efectos del presente Código se entenderá por arqueo bruto el calculado de conformidad con el Anexo I del Convenio Internacional de Arqueo Buques aprobado mediante la Ley 5 de 1974, así como por sus enmiendas y/o protocolos debidamente aprobados por Colombia.

**Parágrafo 2.** Para los fines del presente artículo, por reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque se entenderá toda reclamación promovida por cualquiera de las personas transportadas en dicho buque o en nombre de ellas que viaje:

- a) En virtud de un contrato de transporte de pasajeros, o
- b) Con el consentimiento del transportador, acompañando a un vehículo o a animales vivos amparados por un contrato de transporte de mercancías.

**Artículo 87°. Acumulación de reclamaciones.** Los límites indemnizatorios determinados en este Código se aplicarán al total de las reclamaciones surgidas en cada caso concreto.

### CAPÍTULO III

#### AGENTES MARÍTIMOS

**Artículo 88°. Agentes marítimos.** Serán agentes marítimos el comercial, el consignatario y el protector, de acuerdo a las disposiciones del presente capítulo. Se aplicará al agenciamiento las normas del mandato comercial, según corresponda.

**Artículo 89°. Designación de agentes.** La designación de agentes marítimos se hará conforme las siguientes reglas:

1. Las naves de tráfico internacional de bandera extranjera deberán tener designado un agente marítimo consignatario en Colombia. Para el caso de los agentes marítimos comercial y protector, el propietario y/o armador del buque de bandera extranjera podrá designarlos voluntariamente.

2. Las naves de bandera colombiana dedicadas al transporte de cabotaje podrán tener designados agentes marítimos consignatario, comercial o protector, según corresponda.
3. Las naves de bandera nacional o extranjera dedicadas a actividades de recreo o deportes náuticos serán representadas directamente por la marina o club náutico, quien tendrá la responsabilidad de atender su arribo y asumir las obligaciones derivadas del mismo. En caso de no existir marina o club náutico en el lugar de arribo de la nave, éstas serán representadas por su propietario, armador o capitán.

**Artículo 90°. Ejercicio de la actividad.** Ningún agente podrá ejercer la actividad sin el previo registro y autorización de la Autoridad Marítima, quien se encargará de reglamentar los requisitos para ejercerla y el trámite pertinente.

Nadie podrá desarrollar, por sí o por interpuesta persona, ninguna de las actividades que conforme a los artículos 93 y 96 de este Código corresponden al agente, sin contar con el registro y correspondiente licencia. Quien las ejerza en contravención a lo aquí dispuesto responderá solidaria e ilimitadamente por todas las obligaciones contraídas, sin perjuicio de las sanciones que le correspondan por violación al régimen del presente código.

**Artículo 91°. Cancelación de la licencia.** La Autoridad Marítima cancelará la licencia de un agente en los siguientes eventos:

1. Cuando se haya obtenido sin reunir los requisitos legales.
2. Si con posterioridad a su habilitación hubiere sentencia condenatoria por delitos aduaneros.
3. Si agencia naves sin matrícula.
4. Si ejerce la actividad de transportador marítimo o comisionista de transporte, salvo lo previsto en otras normas.
5. Si deja de tener con domicilio principal, sucursal o agencia en el puerto en que ejerza la actividad.

**Parágrafo.** El agente a quien se le cancele la licencia solo podrá ser inscrito nuevamente transcurridos dos (2) años de la fecha de cancelación.

**Artículo 92°. Anticipos, reembolso y remuneración.** Cualquier agente marítimo tiene el derecho de exigir al armador el dinero que se requiera para la atención del buque o artefacto naval, así como el reembolso de los dineros desembolsados por cuenta del armador y cobrar la remuneración a que tenga derecho por los servicios prestados.

**Artículo 93°. Agente marítimo comercial.** El agente marítimo comercial es la persona natural o jurídica que representa al armador o al transportador en los contratos de

transporte de mercancías, arrendamiento y fletamento, con facultad para nombrar, entre otros, al agente marítimo consignatario de buques y realizar de forma independiente y de manera estable el encargo de promover y/o explotar los negocios del armador o transportador, así como representarlo en todo acto o contrato de comercio que se le encomiende.

**Artículo 94°. Responsabilidad del agente marítimo comercial.** El agente marítimo comercial responderá conforme a las reglas de la agencia comercial.

**Artículo 95°. Remisión a las normas de la agencia comercial.** En lo no previsto en este Código se aplicarán las normas generales consagradas para el contrato de agencia comercial prescritas en el Código de Comercio.

**Artículo 96°. Agente marítimo consignatario.** El agente marítimo consignatario es la persona natural o jurídica que representa en tierra al armador y que en nombre y por cuenta de éste realiza operaciones materiales, administrativas y actos jurídicos que demande el buque o artefacto naval inherentes a la dotación, aprovisionamiento y en general en lo concerniente a las necesidades relativas al arribo, permanencia y zarpe.

Todo armador de un buque o artefacto naval de bandera extranjera estará en la obligación de designar un agente marítimo consignatario que lo represente en Colombia.

El armador colombiano podrá designar un agente marítimo consignatario en los puertos colombianos. Su designación será obligatoria siempre que el armador no cuente con domicilio, sucursal o agencia en el puerto.

**Artículo 97°. Obligaciones del agente marítimo consignatario.** Son obligaciones del agente marítimo consignatario:

1. Recibir y asistir en el puerto al buque o artefacto naval que le fue consignado.
2. Llevar a cabo todos los actos necesarios para el arribo y zarpe.
3. Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las normas que emanen de cualquier autoridad en ejercicio de sus funciones.
4. Preparar el alistamiento y expedición del buque o artefacto naval practicando las diligencias pertinentes para proveerla y armarla adecuadamente.
5. Realizar las gestiones correspondientes ante la autoridad aduanera, marítima, portuaria, de salud, sanitaria, migración y las demás que sean competentes.
6. Asistir al capitán y a la tripulación cuando se requiera, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación del buque o artefacto naval en puerto.
7. Representar judicialmente y para todos los efectos legales al armador, capitán, tripulación y/u operarios, según proceda.

8. Otorgar poderes en defensa de los intereses del armador, capitán, tripulación y/u operarios del buque o artefacto naval, según proceda.
9. Toda aquella que se pacte contractualmente.

**Artículo 98°. Facultades del agente marítimo consignatario.** Son facultades del agente marítimo consignatario:

1. Expedir y firmar en nombre y representación del armador, los conocimientos de embarque o documentos de transporte, haciendo constar en dichos documentos el nombre del armador o transportador so pena de responder solidariamente con aquel.
2. Hacer entrega de las mercancías al destinatario, cuando ello proceda.

**Artículo 99°. Responsabilidad civil del agente marítimo consignatario.** El agente marítimo consignatario está llamado a responder solidariamente con el armador y el capitán frente a terceros por todas las obligaciones contractuales en cuya celebración y/o ejecución haya participado en su calidad de agente. Será responsable frente al armador de los daños causados por su culpa.

**Artículo 100°. Excepción al régimen de solidaridad del agente marítimo consignatario.** El agente marítimo consignatario no será solidariamente responsable con el armador y/o capitán cuando la obligación se derive de responsabilidad civil extracontractual, salvo que el hecho se haya originado por una circunstancia imputable al agente.

**Artículo 101°. Reclamaciones.** Por conducto del agente marítimo consignatario del buque o artefacto naval se podrán presentar las comunicaciones o reclamaciones a que haya lugar contra el armador o transportador según sea el caso. Tales comunicaciones o reclamaciones presentadas ante el agente marítimo consignatario tendrán los mismos efectos que las comunicadas directamente al armador o naviero.

**Artículo 102°. Firma de los documentos de transporte.** Tanto el agente marítimo comercial como el agente marítimo consignatario podrán firmar por cuenta del armador o transportador los conocimientos de embarque o documentos de transporte que expida, haciendo constar en dichos documentos el nombre del armador o transportador so pena de responder solidariamente con aquel.

**Artículo 103°. Agente marítimo protector.** El agente marítimo protector será aquel contratado potestativamente por el armador, fletador o transportador para proteger sus intereses supervisando y auditando el trabajo que efectúe el agente marítimo consignatario.

**Artículo 104°. Funciones del agente marítimo protector.** Las funciones del agente marítimo protector serán las prescritas en el contrato de agenciamiento que celebre con su nominador.

**Artículo 105°. Responsabilidad del agente marítimo protector.** El agente marítimo protector responderá, salvo pacto en contrario, por todos los daños, perjuicios y gastos que por su culpa o negligencia se le irroguen a su nominador o a un tercero.

**Artículo 106°. Límites indemnizatorios del agente marítimo consignatario y el agente marítimo protector.** El agente marítimo consignatario y el agente protector podrán limitar la indemnización debida conforme a lo establecido en el artículo 86° de este Código.

## CAPÍTULO IV

### CAPITÁN

**Artículo 107°. Definición y facultades del capitán del buque.** El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección del buque.

La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca.

Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en el buque y en la carga, los poderes que le sean atribuidos por la ley. Las restricciones convencionales al derecho de representación del capitán no serán oponibles a terceros de buena fe.

**Artículo 108°. Suplentes del capitán por muerte, ausencia o inhabilidad.** En caso de muerte, ausencia o inhabilidad del capitán de un buque de navegación de altura, el gobierno del buque corresponderá a los oficiales de cubierta, según el orden de sus jerarquías, hasta el puerto del próximo arribo, donde la autoridad competente o la consular, nombrará al capitán por el tiempo necesario.

Para todos los demás buques, incluyendo los de servicio público de transporte, tanto en la navegación interior como en la de cabotaje, se aplicarán las normas establecidas en el ordenamiento jurídico.

**Artículo 109°. Autorización consular para reemplazo de capitán colombiano en puertos extranjeros.** En los puertos extranjeros, previa autorización consular, el gobierno del buque podrá confiarse a un capitán extranjero que posea la habilitación

correspondiente a la del capitán que deba sustituir, hasta el puerto donde sea posible su reemplazo por un capitán colombiano.

**Artículo 110°. Funciones como delegado de autoridad pública y guarda del orden.**

Como delegado de la autoridad pública y en guarda del orden del buque durante el viaje, el capitán podrá adoptar las medidas correspondientes, sin menoscabo de las garantías constitucionales y legales de las personas a bordo. En tal virtud estará facultado para:

1. Reprimir y sancionar las faltas disciplinarias cometidas a bordo por la tripulación.
2. Aplicar medidas necesarias para garantizar la convivencia pacífica de los pasajeros y demás personas a bordo.
3. Poner a disposición las personas involucradas en la comisión de conductas punibles a la autoridad respectiva en el primer puerto de arribo.
4. Todas las demás funciones establecidas en la ley.

**Artículo 111°. Facultad del capitán como delegado de la autoridad con efectos civiles.**

El capitán recibirá el testamento de las personas a bordo, observando las formalidades previstas por las leyes.

Igualmente, con sujeción a las disposiciones relativas al registro civil, levantará actas de los nacimientos, matrimonios y defunciones acaecidos durante el viaje, y ejercerá las funciones notariales que le asigne la ley.

En caso de urgencia justificada, el capitán tendrá, además, las atribuciones de autoridad competente en lo relativo a la celebración del matrimonio civil.

**Parágrafo.** El capitán de un buque podrá dar fe de que la firma puesta en un documento es auténtica.

**Artículo 112°. Funciones y obligaciones del capitán.** Son funciones y obligaciones del capitán:

1. Cerciorarse de que el buque está en buenas condiciones de navegabilidad.
2. Cumplir las leyes y las disposiciones del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), así como también las normas de sanidad, aduanera, de policía, fiscal, de migración, y de cualquier otra autoridad competente en los puertos de zarpe y arribo.
3. Vigilar el cargue, la estiba y la estabilidad del buque.

4. Otorgar recibos parciales de las mercancías que se embarquen sucesivamente, para sustituirlos en el momento oportuno por los conocimientos de embarque o documentos respectivos.
5. Usar los servicios de practicaaje cuando las normas y la costumbre lo establezcan.
6. Zarpas tan pronto como haya terminado el cargue de la nave.
7. Conseguir fondos para atender reparaciones o provisiones urgentes del buque, cuando no los tenga ni espere recibirlos del armador o de sus agentes. Para el efecto podrá:
  - a) Girar, aceptar, otorgar y endosar instrumentos negociables u otros títulos valores a nombre del armador.
  - b) Hipotecar la nave, previa autorización escrita del propietario.
8. Emplear todos los medios a su alcance para salvar el buque, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que lo pongan en peligro, aún mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial del buque, previo concepto favorable de la junta de oficiales cuando fuere necesario.
9. Hacer mención expresa de los recibos y conocimientos de embarque de los efectos cuya avería, merma o mal estado de acondicionamiento sea visible. En defecto de esa mención se presumirá que las mercancías fueron cargadas en buen estado y debidamente acondicionadas.
10. Sentar en el libro de navegación o bitácora los hechos que en adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación.
11. Presentar protesta ante la autoridad competente en el primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave. Los hechos pueden ser:
  - a) Muerte o lesiones corporales de las personas a bordo.
  - b) Pérdidas o averías conocidas o presuntas de la nave o de la carga.
  - c) Naufragio.
  - d) Incendio.
  - e) Abordaje.
  - f) Varadura y encallamiento.
  - g) Avería común o gruesa.
  - h) Arribada forzosa.



- i) Contaminación.
- j) Desórdenes y acontecimientos extraordinarios que puedan afectar los intereses de las personas, el buque o la carga.
- k) Cualquier otro hecho que a juicio del capitán afecte los intereses que componen la aventura marítima.

En caso de falta absoluta o impedimento del capitán, hará la protesta la persona que lo sustituya en la dirección de la nave y a falta de ésta, el armador o su representante.

12. Resistir, a su prudente arbitrio, por todos los medios a su alcance, cualquier violencia que pueda intentarse contra el buque, las personas o la carga. Si fuere obligado a hacer entrega de toda o de parte de ésta, anotará el correspondiente asiento en el libro de navegación y protestará el hecho en el primer puerto de arribo.

En caso de apresamiento, embargo o detención, compete al capitán reclamar el buque y el cargamento, y dar aviso inmediatamente al armador por los medios que estuviere a su alcance, según proceda.

Mientras recibe órdenes definitivas, deberá tomar las medidas provisionales que sean urgentes para la conservación del buque, de la carga y para la debida atención a las personas.

13. Celebrar contratos de fletamento y los demás relativos a la gestión ordinaria del buque y al normal desarrollo del viaje, cuando estuviere ausente el armador, su agente o representante.
14. En caso de echazón, lanzar las cosas en el orden que la técnica náutica y las circunstancias lo aconsejen, previa consulta con la junta de oficiales.
15. Solicitar permiso para vender el buque en pública subasta, cuando se halle fuera de su puerto de matrícula y en estado de innavegabilidad.

Este permiso sólo podrá ser otorgado por el propietario o su representante facultado para ello.

Se entiende, para estos efectos, que el buque se halla en estado de innavegabilidad:



- a) Cuando no pueda ser reparado en el lugar en que se encuentra ni conducido a un lugar donde la reparación sea posible, y
  - b) Cuando los gastos que demande su reparación excedan el valor del buque una vez reparado.
16. Tomar dinero en préstamo por cuenta del copropietario del buque que se niegue a contribuir en los gastos necesarios de la expedición, hasta cubrir la suma a su cargo. Para efectuar el préstamo el capitán dará como garantía la cuota parte del copropietario renuente, a quien requerirá con anticipación no inferior a veinticuatro horas.
17. Recoger a bordo, de acuerdo con los medios de que disponga, a los marinos colombianos que se encuentren abandonados en puerto extranjero, donde no haya oficina consular de Colombia. También estará obligado a recibir a bordo a los colombianos que los cónsules de la República se vean en la necesidad de repatriar, en cantidad que determinará según la capacidad del buque, siempre que no se lo impida causa de fuerza mayor justificada ante la misma autoridad consular.
18. Mantener a bordo:
- a) Los documentos de navegación dispuestos en los convenios e instrumentos internacionales, para las naves de tráfico internacional.
  - b) Los documentos de navegación dispuestos en el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), para las naves de bandera nacional en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos.
19. Emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas, los efectos del buque, el dinero, los documentos, libros, registros de navegación, de máquinas, de sanciones, y la carga, cuando en el curso de la navegación sobrevenga la necesidad de abandonar el buque.
- Si a pesar de su diligencia se perdieren los objetos sacados del buque o los que quedaren a bordo, estará exonerado de toda responsabilidad.
20. Representar judicialmente al armador o a su agente marítimo consignatario, cuando estuviere ausente, en lo concerniente al buque y la navegación; representación que le permite otorgar mandatos.

21. Embarcar y desembarcar los miembros de la tripulación, en ausencia o imposibilidad de consulta con el armador o su representante legal.
22. Informar al armador o a su representante legal de los hechos y contratos importantes relacionados con el buque y la navegación, cuando se produzcan durante el viaje y en todas las circunstancias que le sea posible.
23. Arribar a puerto neutral cuando después del zarpe tenga conocimiento de que ha sobrevenido estado de guerra y permanecer en él hasta que pueda salir bajo convoy o de otro modo seguro. De la misma manera procederá si llega a saber que el puerto de su destino se encuentra bloqueado.

El capitán que navegue bajo escolta de naves de guerra y se separe injustificadamente del convoy, responderá de los perjuicios que sobrevengan a las personas, el buque o a la carga. Bajo la misma responsabilidad deberá obedecer las órdenes y señales del comandante del convoy.

24. Recibir a bordo la carga que deba ser transportada por el buque y ponerla en el puerto de destino, a disposición del terminal portuario o de la empresa estibadora que deba descargarla.
25. Desembarcar las mercancías que no hayan sido declaradas o que lo hayan sido falsamente. Podrá, sin embargo, informar al armador para el cobro del flete debido o del sobreflete a que hubiere lugar. En todo caso podrá tomar las medidas que las circunstancias aconsejen.
26. Continuar el viaje tan pronto como haya cesado la causa de la arribada forzosa, so pena de indemnizar los daños que se causen.
27. Prestar la asistencia y salvamento a que está obligado conforme a la ley.
28. Atender a la defensa de los intereses de los aseguradores y de los cargadores o de sus derechohabientes, cuando, a más de necesario, ello sea compatible con la exigencia de la expedición.

Si para evitar o disminuir un daño fueren necesarias medidas especiales, el capitán obrará según su prudente arbitrio.

29. Acudir en auxilio de las vidas humanas que se encuentren en peligro en el mar, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su dotación o sus

pasajeros, y dejando en todo caso constancia de lo actuado en el diario de navegación.

**Artículo 113°. Prohibiciones al capitán.** Prohíbese al capitán:

1. Permitir en el buque objetos de ilícito comercio.
2. Colocar sobre cubierta parte alguna de la carga, a menos que, consintiéndolo el cargador, las condiciones técnicas lo permitan o cuando esté aceptado por la costumbre.
3. Admitir a bordo pasajeros o cargas superiores a las que permita la seguridad del buque.
4. Abandonar el buque mientras haya alguna esperanza de salvarlo.
5. Cambiar de ruta o de rumbo, salvo en los casos en que la navegación lo exija, circunstancia que deberá anotarse en el diario de navegación.
6. Descargar el buque antes de formular la protesta a que se refiere el numeral 11 del artículo anterior, salvo caso de peligro apremiante.
7. Entrar en puerto distinto al de su destino, salvo que las condiciones de la navegación lo exijan.
8. Permitir el embarque de mercancías o materias de carácter peligroso, como sustancias inflamables o explosivas, sin las precauciones que estén recomendadas para su envase, manejo y aislamiento, o sin la autorización de la respectiva autoridad competente cuando sea necesaria.
9. Cargar mercancías por su cuenta sin permiso previo del armador o de su representante o del fletador, según el caso, y permitir que lo haga cualquier miembro de la tripulación.
10. Recibir carga diferente cuando exista contrato de fletamento salvo que el fletador respectivo lo consienta por escrito.
11. Celebrar con los cargadores pacto que redunde en su beneficio particular, caso en el cual los beneficios corresponderán al armador, copropietario o fletador, según el caso.

**Artículo 114°. Responsabilidad del capitán ante el armador.** El capitán responderá ante el armador por el incumplimiento de sus funciones y la no observancia de sus prohibiciones, especialmente en caso de daños a pasajeros, tripulación, buque y carga, a menos que demuestre causa justificada. La responsabilidad del capitán inicia desde que se hace reconocer como jefe superior del buque y termina con la entrega del mismo.

**Artículo 115°. Primacía del criterio profesional.** Ni el armador, ni el fletador, ni el fletante, ni cualquier otra persona con interés en el buque o en su carga pondrán impedimentos o restricciones al capitán del buque para que adopte o ejecute cualquier decisión que, según su juicio profesional, sea necesaria para la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, así como la protección del medio marino.

**Artículo 116°. Responsabilidad respecto del remitente y destinatario.** Respecto del remitente y destinatario, la responsabilidad comienza desde que se inicia el cargue al buque y concluye con el descargue al costado de éste en el puerto de destino, salvo pacto en contrario.

**Artículo 117°. Inhabilidad del capitán por delito doloso.** Condenado por dolo cometido en el ejercicio de sus funciones o en el cumplimiento de sus obligaciones, el capitán quedará inhabilitado por diez años para desempeñar cargo alguno en los buques mercantes.

## CAPÍTULO V

### TRIPULACIÓN

**Artículo 118°. Concepto de tripulación.** Constituye la tripulación el conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios del buque y provistas de sus respectivas licencias de navegación.

No se considerará como tripulante:

1. En los buques el personal técnico que realice las funciones de instrucción, capacitación, supervisión y administración.
2. En las naves pesqueras el personal embarcado que sólo realiza funciones de instrucción, capacitación y supervisión de las actividades de captura, manejo o proceso de recursos pesqueros.

**Artículo 119°. Dotación mínima seguridad y capacitación.** La Autoridad Marítima Nacional a través del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), reglamentará lo concerniente a la dotación mínima de tripulantes de los buques y los requisitos de los certificados de competencia necesarios, de conformidad con la legislación y los tratados internacionales aplicables.

El número y la capacitación de los tripulantes deberán garantizar la seguridad en la navegación, la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino.

Los tripulantes deberán acreditar su capacidad técnica y práctica, mediante el documento que expida la Autoridad Marítima de conformidad con los requisitos de la reglamentación respectiva y de acuerdo con lo establecido en el Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, así como las demás convenciones e instrumentos internacionales aprobados por Colombia.

Los propietarios y/o armadores están obligados a vigilar que los tripulantes a su servicio cumplan con lo previsto en el párrafo anterior. Serán solidariamente responsables por el incumplimiento con quienes tengan a su cargo la responsabilidad directa de la navegación, incluyendo al personal subalterno.

**Parágrafo.** En circunstancias normales los cargos a bordo de los buques de bandera colombiana deberán ser ocupados por personal cuyas licencias sean iguales o superiores al cargo respectivo, pero en ningún caso, inferiores.

**Artículo 120°. Autoridad a bordo.** Toda la tripulación a bordo estará bajo el mando del capitán.

El primer oficial, en ausencia del capitán será responsable de la operación y navegabilidad del buque.

El oficial de guardia actuará en representación del capitán y será responsable ante éste para mantener la seguridad de la embarcación, el orden y la disciplina a bordo, y cumplir las órdenes recibidas. El oficial de guardia podrá requerir la cooperación de todo el personal del buque cuando esté en puerto, para que no se suspendan las operaciones y las maniobras necesarias.

En el caso de los artefactos navales, quien dirija la operación ejercerá el mando vigilando que se mantenga el orden y la disciplina a bordo. Cuando tenga conocimiento de la comisión de actos que supongan el incumplimiento de las normas aplicables o que no estén de acuerdo con lo establecido en los certificados del artefacto naval, dará aviso oportuno a la Capitanía de Puerto.

**Artículo 121°. Obligaciones.** Son obligaciones de la tripulación las siguientes:

1. Estar a bordo en el momento en que el contrato lo señale o el capitán lo requiera.
2. Obedecer al capitán y a los oficiales en su orden jerárquico, en todo lo concerniente al servicio y orden del buque.
3. Permanecer a bordo del buque y en su puesto. Las ausencias requieren autorización de su superior jerárquico.
4. Velar por la regularidad del servicio y por el mantenimiento del material a su cargo.
5. Cumplir temporalmente funciones diversas a las propias de su título, categoría, profesión o grado, en casos de necesidad y en interés de la navegación, siempre que esté capacitado para ello.
6. Prestar las declaraciones necesarias requeridas por la autoridad.
7. Las demás obligaciones contempladas en la normatividad marítima.

**Artículo 122°. Elementos que se le permite cargar a la tripulación.** La tripulación podrá portar a bordo los elementos que así se dispongan en las convenciones e instrumentos internacionales y la normatividad nacional.

**Artículo 123°. Contrato de enrolamiento.** La vinculación de la gente de mar se hará por medio de un contrato de enrolamiento conforme a las convenciones e instrumentos internacionales aprobados por Colombia, los usos y costumbres internacionales y a la legislación vigente al tiempo de la contratación.

Salvo estipulación expresa en contrario, el contrato de enrolamiento se entenderá celebrado por el viaje de ida y regreso.

Si el plazo previsto para la duración del contrato expira durante la travesía, el enrolamiento quedará prorrogado hasta la terminación del viaje.

El personal que de conformidad con el contrato de enrolamiento deba ser regresado a un lugar determinado será en todo caso conducido a dicho lugar por el contratante.

**Artículo 124°. Requisitos adicionales para naves de bandera colombiana.** En las naves de bandera colombiana, el capitán, los oficiales y como mínimo el ochenta por ciento (80%) de la tripulación deberán ser colombianos.

El castellano deberá usarse obligatoriamente en las órdenes de mando verbales, escritas, de servicio del buque, en las anotaciones, libros o documentos exigidos. La

Autoridad Marítima podrá autorizar a los armadores la contratación de personal extranjero, cuando en el país no hubiere personal capacitado o idóneo en número suficiente, de acuerdo a la reglamentación que para tales efectos expida la Dirección General Marítima.

**Parágrafo 1.** Lo dispuesto en el presente artículo se entenderá sin perjuicio de lo previsto en el ordenamiento comunitario andino sobre el particular.

**Parágrafo 2.** Los buques de bandera extranjera que operen en espacios marítimos colombianos por un término superior a seis meses, continuos o discontinuos, deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo.

**Artículo 125º. Tripulaciones extranjeras en situación de abandono.** En los casos en que se presuma que la tripulación de un buque de bandera extranjera que se encuentre en espacios marítimos colombianos ha sido abandonada o corra peligro su vida o su integridad personal, se aplicará el siguiente procedimiento:

1. Dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes al arribo del buque, o en su caso, al momento en que se hubiere producido el suceso denunciado, el capitán del buque o, en su ausencia, el oficial que le siga en mando, o cualquier miembro de la tripulación, estarán legitimados para presentar la protesta ante la capitanía de puerto respectiva.
2. Dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la presentación de la protesta, la capitanía de puerto notificará sobre el conflicto existente al agente marítimo consignatario y en su caso al propietario del buque, al cónsul de la bandera del buque y a aquellos de la nacionalidad de los tripulantes, como también al Ministerio de Trabajo, al Ministerio de Salud y Protección Social y al Ministerio de relaciones Exteriores o a quienes hagan sus veces, para que actúen en el ámbito de sus competencias y funciones.
3. El agente marítimo consignatario, dentro de los (tres) 3 días hábiles siguientes a la notificación de la capitanía de puerto, deberá presentar la información y la propuesta de solución, que incluirá la repatriación de los tripulantes la que deberá ser ejecutada en un plazo no superior a tres días.
4. En caso de incumplimiento de la propuesta una vez aceptada por la Capitanía de Puerto ésta coordinará con las autoridades mencionadas en el numeral 2 anterior, las acciones tendientes a dar solución a la contingencia.
5. Comprobado el buen estado de la tripulación, el Ministerio de Relaciones Exteriores o quien haga sus veces tramitará la repatriación respectiva.

El agente marítimo consignatario y el propietario y/o armador de la nave responderán de manera solidaria de todos los costos incurridos hasta la repatriación efectiva, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones administrativas conducentes.

**Parágrafo.** Si la propuesta de solución del agente marítimo consignatario aprobada por la Autoridad Marítima no es acogida por el o los marinos en situación de abandono, de inmediato cesara la obligación del agente marítimo consignatario y aquel o aquellos pasaran a la condición de permanencia ilegal y serán puestos a disposición del Ministerio de Relaciones Exteriores o quien haga sus veces.

## CAPÍTULO VI

### REGLAS APLICABLES A OTROS SUJETOS

**Artículo 126°. Responsabilidad civil en la actividad de practicaaje.** La empresa de practicaaje responderá por los daños y perjuicios causados al buque o a terceros siempre que se compruebe que fueron ocasionados por deficiencia en la prestación del servicio público de practicaaje o por inexactitud u omisión en el asesoramiento que el piloto práctico debe prestar al capitán del buque.

Lo anterior, sin perjuicio de la concurrencia de culpas cuando el capitán haya incurrido en error o negligencia en el seguimiento de las instrucciones recibidas por parte del piloto práctico.

**Artículo 127°. Límites indemnizatorios de la empresa de practicaaje.** La indemnización nacida de la responsabilidad civil en la que pudiera incurrir la empresa de practicaaje de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior estará limitada por cada accidente o siniestro a la suma de treinta mil (30.000) derechos especiales de giro (DEG).

**Artículo 128°. Responsabilidad administrativa en la actividad de practicaaje.** Tanto las empresas de practicaaje como los pilotos prácticos responderán desde el punto de vista administrativo de manera individual por las infracciones a la normatividad marítima que pudieren causar en el ejercicio de la actividad de practicaaje, conforme a las disposiciones del presente Código.

**Artículo 129°. Habilitación y permiso de operación.** Toda persona natural o jurídica que ofrezca, comercialice o ejecute el servicio de transporte marítimo nacional y/o internacional, de personas y/o mercancías, incluyendo el transportador no operador de naves, el agente de carga internacional y el operador logístico, están en la obligación de contar con habilitación y permiso de operación expedido por la

Autoridad Marítima, con sujeción a los requisitos que para tal efecto se establezcan en el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC).

**Artículo 130°. Transportador marítimo.** Persona natural o jurídica que se obliga para con otra, a cambio de un precio denominado flete, a conducir la mercancía de un lugar a otro, por vía acuática, en buques o artefactos navales determinados o indeterminados, en el plazo fijado. El transporte marítimo se predica igualmente de las personas.

**Artículo 131°. Transportador no operador de naves.** Es la persona natural o jurídica que se compromete a prestar servicios de transporte marítimo a los usuarios sin que para ello cuente con la infraestructura del naviero o transportador efectivo.

**Artículo 132°. Agente de carga internacional.** Se entiende por tal la persona natural o jurídica que interviene en calidad de intermediario para facilitar la celebración de un contrato de transporte marítimo y/o la contratación o ejecución de cualquier labor conexas o complementaria, actuando siempre por cuenta del transportador frente a los usuarios del servicio. Si al intervenir frente a los usuarios pone de presente su condición de representante del transportado asumirá la responsabilidad propia de un mandatario con representación en los términos previstos en el Código de Comercio. De lo contrario quedara obligado personalmente.

## TÍTULO V

### SINIESTROS MARÍTIMOS Y OTROS RIESGOS DE LA NAVEGACIÓN

#### CAPÍTULO I

##### DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 133°. Normas aplicables.** Los siniestros marítimos dispuestos en el presente título se regularán de acuerdo a lo establecido en el presente Código y por los convenios e instrumentos internacionales que sobre la materia se encuentren aprobados por Colombia.

**Artículo 134°. Daños como consecuencia de la navegación u ocurrencia de siniestros marítimos.** Los daños ocasionados a otra u otras naves, artefactos navales, instalaciones portuarias, plataformas, unidades móviles, mercancías, personas u otras cosas, que resultaren del ejercicio de la navegación o de la ocurrencia de un siniestro marítimo, se entenderán como consecuencia de ellos.

**Artículo 135°.** *Siniestro marítimo ocurrido como consecuencia de otro.* Si después de ocurrido un siniestro marítimo se generare otro u otros como efecto directo de aquel, se atenderá al primero como siniestro principal y el otro u otros, como consecuencia. Lo anterior se aplicará salvo prueba en contrario.

## CAPÍTULO II

### DE LOS SINIESTROS MARÍTIMOS EN PARTICULAR

**Artículo 136°.** *Siniestros marítimos.* Las siguientes serán reglas particulares para los siniestros marítimos de abordaje, colisión, naufragio, encallamiento y contaminación del medio marino. Para el caso de los demás tipos de siniestros se acudirá a lo dispuesto en los convenios e instrumentos internacionales que en la materia se encuentre aprobados por Colombia.

**Artículo 137°.** *Abordaje.* Se entiende por abordaje el contacto ocurrido entre dos o más buques durante el ejercicio de la navegación, en puerto o en el desarrollo de cualquier otra operación.

Para efectos del presente Código, la unidad de transporte conformada por un remolcador y un artefacto naval se le dará el tratamiento de un buque.

**Artículo 138°.** *Colisión.* Se entiende por colisión el contacto ocurrido entre un buque y un artefacto naval, o entre aquel y una instalación portuaria, plataforma o unidad móvil, según sea del caso.

**Artículo 139°.** *Naufragio.* Se entiende por naufragio el hundimiento total o parcial de una nave, artefacto naval o plataforma durante el ejercicio de la navegación, en puerto o en desarrollo de una operación.

El naufragio podrá tener como consecuencia la destrucción o pérdida de la nave, artefacto naval o plataforma.

**Artículo 140°.** *Obligación de garantía y pago en caso de naufragio.* El propietario o armador del buque, artefacto naval o plataforma hundido tendrá la obligación de constituir garantía y cubrir los costos en que se incurra por las tareas que demande la ubicación del naufragio, la eliminación o destrucción del buque o artefacto naval naufragado y/o la recuperación de los restos náuticos, si ello fuere posible.

**Artículo 141°.** *Remisión normativa para el naufragio.* Serán aplicables al naufragio cuando sean procedentes las normas sobre salvamento y avería gruesa.

**Artículo 142°. Encallamiento.** Se entiende por encallamiento la detención de una nave o artefacto naval al tocar fondo, sea en un banco de arena, piedras o cualquier objeto sumergido, siempre que se vea impedido de poder continuar el viaje por sus propios medios.

**Artículo 143°. Obligación del propietario o armador en caso de encallamiento.** El propietario o armador del buque o artefacto naval encallado estará obligado a tomar las medidas necesarias y cubrir los costos que demanden las maniobras tendientes a superar el encallamiento que dio origen al siniestro marítimo.

**Artículo 144°. Contaminación del medio marino.** Se entiende por contaminación del medio marino toda introducción, descarga, vertimiento o cualquier acto equivalente, de hidrocarburos, aguas de lastre, residuales y en general de cualquier sustancia contaminante derivada del ejercicio de actividades marítimas, siempre que se cause o pueda causar un daño a la vida, ecosistemas y recursos marinos, a la salud humana o a la utilización legítima de los espacios marítimos colombianos.

Se entiende por contaminante, toda sustancia que por su naturaleza y/o concentración sea susceptible de causar degradación del medio marino.

## CAPÍTULO III

### AVERÍAS

#### SECCIÓN I

#### CONCEPTO Y CLASIFICACIÓN

**Artículo 145°. Concepto de averías.** Es todo daño o menoscabo que sufra el buque en puerto o durante la navegación o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino, así como todo gasto extraordinario en que se incurra durante el transporte para la conservación del buque, de la carga o de ambos.

No son averías los gastos ordinarios originados por:

1. Servicio de practicaaje.
2. Servicios portuarios.
3. Todos los ordinarios de la navegación.

**Artículo 146°. Clases de averías.** Las averías se clasifican en simple o particular y gruesa o común.

## SECCIÓN II

### AVERÍA SIMPLE O PARTICULAR

**Artículo 147°. Concepto de avería simple o particular.** Son averías simples o particulares los daños o pérdidas de que sean objeto el buque o la carga, por fuerza mayor o caso fortuito, por vicio propio o por hechos de terceros, y los gastos extraordinarios e imprevistos efectuados en beneficio exclusivo de uno u otra y en general todos los daños y gastos extraordinarios e imprevistos que no constituyan avería común o gruesa.

**Artículo 148°. Interés afectado en la avería simple o particular.** El propietario de la cosa que dio lugar al gasto o sufrió el daño, soportará la avería simple o particular, sin perjuicio del derecho de terceros o de otros afectados para perseguir las responsabilidades que correspondan.

## SECCIÓN III

### AVERÍA GRUESA O COMÚN

**Artículo 149°. Concepto de avería gruesa o común.** Existe acto de avería gruesa o común cuando intencionada y razonablemente se causa un daño o gasto extraordinario con el objeto de preservar de un peligro común los intereses comprometidos en la expedición marítima.

**Artículo 150°. Sacrificios admisibles.** Solo serán admisibles en la masa activa de avería gruesa los daños o gastos que sean consecuencia directa del acto de avería.

**Artículo 151°. Contribución.** Los daños o gastos ocasionados en acto de avería gruesa serán soportados por los titulares de los intereses en riesgo en el momento de la avería, en proporción y con el límite del valor salvado de cada uno de ellos.

**Artículo 152°. Carga de la prueba del que reclama.** La prueba de que una pérdida o gasto debe ser admitido en avería común estará a cargo de la parte que reclama.

**Artículo 153°. Ausencia de formalidades.** El deber de contribuir a la avería gruesa no está subordinado al cumplimiento de ningún requisito formal a bordo.

**Artículo 154°. Causación culposa de la situación de peligro.** Cuando el acontecimiento que motivó el sacrificio o gasto haya sido consecuencia de una falta cometida por una de las partes comprometidas en la aventura, subsistirá la obligación de contribuir pero ello sin perjuicio de las acciones o medios de defensa que puedan afectar a dicha parte por tal falta.

**Artículo 155°. Derecho de retención.** El armador puede retener, a bordo o en tierra, las mercancías transportadas en tanto los interesados en ellas no constituyan garantía suficiente del cumplimiento de su obligación de contribuir. Igualmente deberán suscribir un compromiso de resarcimiento de avería, en el que se detallen las mercancías correspondientes y su valor, en caso en que este compromiso no sea parte de la garantía.

**Artículo 156°. Libertad de pactos.** Los interesados en el viaje podrán en todo momento pactar libremente sobre las reglas conforme a las que se efectuará la liquidación. A falta de precisión en otro sentido se entenderá aplicable la versión más reciente de las Reglas de York y Amberes y, en su defecto serán aplicables las normas dispuestas legalmente.

**Artículo 157°. Prescripción.** El derecho para exigir la contribución a la avería gruesa prescribe en un año contado a partir de la emisión del reglamento de liquidación, a no ser que se haya iniciado una acción por la parte que reclama la contribución. En todo caso transcurridos seis años desde la fecha en la que termine la aventura marítima no podrá ejercerse acción alguna por la parte que reclama la contribución.

**Artículo 158°. Aplicación de normas.** Las normas de la presente sección se aplicarán sin perjuicio de lo pactado por las partes en el contrato materia de avería gruesa.

## TÍTULO VI

### SALVAMENTO MARÍTIMO

**Artículo 159°. Concepto de salvamento marítimo.** Se considera salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar vidas o bienes que se encuentren en peligro en espacios marítimos.

No se considerará salvamento la ayuda prestada a bienes fijados de manera permanente e intencional a la costa, ni ningún tipo de operación que involucre el patrimonio cultural sumergido, la cual se registrará por normas especiales.

El hallazgo y recuperación inmediata de bienes abandonados en las aguas o sus costas se considerará como salvamento, salvo que sean producto del mismo mar o de las aguas navegables.

**Artículo 160°. Intervención de la Autoridad Marítima.** La Autoridad Marítima estará facultada para intervenir en las operaciones de salvamento realizadas en los espacios marítimos colombianos, a fin de salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y el medio ambiente contra la contaminación marina. Para el efecto, la Autoridad Marítima podrá dirigir o impartir instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento que serán de obligatorio cumplimiento.

**Artículo 161°. Salvamento ordenado o supervisado por la autoridad pública.** Las autoridades públicas que ordenen o supervisen un salvamento, o sus funcionarios, no tendrán el derecho a la remuneración de que trata el presente título. Sin embargo, los salvadores que efectúen las operaciones de salvamento ordenadas o supervisadas por aquellas tendrán derecho a remuneración, de acuerdo con lo dispuesto en este Código.

**Artículo 162°. Contratos de salvamento.** Las partes interesadas podrán contratar las condiciones del salvamento libremente, sin más límite que su obligación inderogable de actuar con la diligencia necesaria para evitar o reducir al máximo los daños al medio ambiente, teniendo en cuenta la costumbre internacional y las convenciones e instrumentos internacionales aprobados por Colombia.

El capitán, el armador y el asegurador del buque o artefacto naval están facultados para celebrar un contrato de salvamento en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo.

**Artículo 163°. Derecho a remuneración.** Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a una remuneración a favor de los salvadores, cuyo importe no podrá exceder del valor del buque y demás bienes salvados después del salvamento.

El pago de la remuneración se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores, sin perjuicio de que aquella pueda ser abonada por el armador del buque salvado, a reserva de su derecho a repetir contra el resto de los intereses de los bienes a bordo salvados por sus respectivas aportaciones o de lo que proceda en caso de avería gruesa.

En el caso de salvamento de bienes que no se hallen a bordo o no hayan sido transportados por un buque, será deudor de la remuneración el titular de dichos bienes.

Se deberá remuneración incluso si los buques salvados pertenecen al mismo propietario.

**Artículo 164°. Prohibición de efectuar el salvamento.** Los servicios prestados a pesar de la prohibición expresa y razonable del armador o del capitán del buque asistido, o del propietario de cualesquiera otros bienes en peligro que no estén ni hayan estado a bordo del buque, no darán derecho a remuneración, salvo que haya sido ordenada por la Autoridad Marítima.

**Artículo 165°. Derecho de retención.** El salvador tendrá derecho a retener el buque y otros bienes salvados bajo su control, en el puerto o lugar a que se hayan conducido tras la terminación de las operaciones de salvamento, mientras no se constituya a su favor garantía suficiente por el importe de la remuneración que se reclame.

El armador del buque salvado, a petición y a costa del salvador, estará obligado a condicionar la entrega de las mercancías transportadas por dicho buque a la constitución por los destinatarios de garantía suficiente para responder de la remuneración a su cargo. En caso de incumplimiento de esta obligación, el armador será responsable del pago de la remuneración que corresponde al salvador.

**Artículo 166°. Actividades no consideradas salvamento.** No se considerará salvamento la labor adicional que preste el remolcador a las maniobras de practicaje, salvo que el buque o el artefacto naval se encuentren en peligro y el remolcador sea llamado a ejecutar el salvamento.

No obstante, el servicio adicional que se preste deberá ser remunerado en forma independiente a la maniobra contratada inicialmente.

**Artículo 167°. Aplicación a buques de Estado.** Las normas sobre salvamento serán aplicables a los salvamentos efectuados a los buques de Estado. En estos casos la remuneración deberá solicitarse conforme a lo establecido en el presente Título, sin que sean de aplicación las normas sobre retención o embargo de los buques o bienes salvados.

## TÍTULO VII

### INTERFAZ BUQUE – PUERTO

**Artículo 168°. Concepto interfaz buque-puerto.** Se entiende por tal la interacción entre un buque o un artefacto naval y la instalación portuaria que lo acoge, cuando el buque o artefacto naval se ve involucrado de manera directa en actividades

relacionadas con el movimiento de personas, mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o de este a la instalación portuaria.

**Artículo 169°. Operaciones.** Toda actividad marítima desarrollada en la interfaz buque – puerto que se ejecuten en espacios marítimos jurisdiccionales, que involucren a una nave, artefacto naval o plataformas, como, entre otras, el remolque, practicaje y amarre, estarán bajo la dirección y control de la Dirección General Marítima, con el objeto de que se garantice la seguridad integral marítima y portuaria.

**Parágrafo.** La Dirección General Marítima, a través del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), reglamentará los aspectos técnicos y de seguridad que deberán ser tenidos en cuenta para este tipo de operaciones.

**Artículo 170°. Normas aplicables.** En la interfaz buque-puerto son aplicables las disposiciones previstas en este código y en las convenciones e instrumentos internacionales aprobados por Colombia.

## LIBRO II

### DE LOS CONTRATOS

#### TÍTULO I

#### DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 171°. Consensualidad.** Salvo disposición en contrario, los contratos a los que se refiere el presente código se entenderán celebrados con el simple acuerdo de las partes sin que se exija formalidad alguna. A efectos probatorios se atenderá a lo dispuesto en lo previsto en las normas aplicables a cada contrato consultando en todo caso el carácter documental de los mismos y favoreciendo el empleo de los medios electrónicos. Para todos los efectos se entenderá que cuando se haga referencia en este Código a la prueba por escrito, tal escrito podrá ser acreditado mediante documento físico o electrónico.

**Artículo 172°. Gestión náutica y comercial.** Para el empleo de los buques y artefactos navales se tendrán en cuenta las obligaciones derivadas de la gestión náutica y de la gestión comercial, de conformidad con lo siguiente:

1. La gestión náutica comprenderá todas las actividades necesarias para garantizar la navegación segura, para el buen gobierno y funcionamiento técnico del buque y/o artefacto naval.
2. La gestión comercial comprenderá todas las actividades de carácter mercantil o administrativo para la operación del buque o artefacto naval.

**Artículo 173°. Criterios generales de aplicación.** Sin perjuicio del derecho elegido por las partes o designado por las normas de Derecho Internacional Privado colombiano y salvo norma expresa en contrario, los contratos a los que se refiere este libro se regirán por lo previsto en ellos y de manera supletiva por las normas del presente libro.

Cuando las partes se refieran a contratos tipo internacionalmente reconocidos y aceptados, se entenderá que los términos de su contrato corresponden al clausulado de dichos formularios, salvo las modificaciones o adiciones pactadas por las partes y expresadas en cualquier medio físico o electrónico.

**Artículo 174°. Validez de las cláusulas de elección de foro y de arbitraje en el extranjero.** Sin perjuicio de lo previsto en los convenios e instrumentos internacionales aprobados por Colombia, se tendrán por no escritas las cláusulas de elección de foro

o de arbitraje en el extranjero, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

En particular, la inserción de una de dichas cláusulas en el formato impreso no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el inciso anterior.

**Artículo 175°. Criterios de competencia territorial internacional.** Salvo que las partes hayan introducido válidamente una cláusula de elección de foro o de arbitraje en el extranjero, según lo establecido en este título, se aplicarán los criterios previstos en este artículo.

En los litigios relacionados con las materias contractuales reguladas en el presente Libro, serán competentes los jueces colombianos cuando:

1. Una de las partes tenga su domicilio en Colombia.
2. El propietario y/o armador del buque tenga su domicilio en Colombia.
3. El buque relacionado con el litigio esté matriculado en Colombia.
4. El buque relacionado con el litigio se encuentre atracado, fondeado, naufragado o hundido en espacios marítimos colombianos.
5. El contrato se haya celebrado o se ejecute o deba ser ejecutado, total o parcialmente, en Colombia.
6. El siniestro marítimo haya tenido lugar en espacios marítimos colombianos.

## TÍTULO II

### DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE

#### CAPÍTULO I

##### CONTRATO DE ARRENDAMIENTO A CASCO DESNUDO

**Artículo 176°. Concepto del contrato de arrendamiento a casco desnudo.** En virtud del contrato de arrendamiento a casco desnudo el arrendador se obliga a poner a disposición del arrendatario por un tiempo determinado, un buque o artefacto naval en estado de navegabilidad a cambio de un precio, transfiriendo la gestión náutica y comercial del buque o artefacto naval.

Para efectos legales el contrato de arrendamiento y el contrato de fletamento a casco desnudo, serán considerados sinónimos.

**Artículo 177°. Existencia del contrato.** El contrato de arrendamiento a casco desnudo deberá constar por escrito e inscribirse en el registro ante la Autoridad Marítima para surtir efectos frente a terceros.

**Artículo 178°. Obligaciones del arrendador.** Son obligaciones del arrendador:

1. Entregar el buque o artefacto naval en estado de navegabilidad en el lugar y tiempo definidos en el contrato, con los documentos y certificados necesarios para su operación.
2. Deberá efectuar las reparaciones que se deriven del vicio propio del buque o del artefacto naval.

**Artículo 179°. Responsabilidad del arrendador.** El arrendador será responsable frente al arrendatario de los daños derivados de la falta de navegabilidad al momento de la entrega, a menos que pruebe que se deben a vicio oculto susceptible de escapar a una razonable diligencia.

Cuando por el incumplimiento de las obligaciones del arrendador no se pudiese emplear el buque o artefacto naval para el uso convenido por más de cuarenta y ocho (48) horas, cesará la obligación de pago del precio por el tiempo en que no se utilice. Cuando la interrupción en el uso del buque o artefacto naval se produzca a causa de reclamaciones en contra del arrendador, adicionalmente el arrendatario tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que resulten de dicha interrupción.

**Artículo 180°. Obligaciones del arrendatario.** El arrendatario estará obligado a:

1. Recibir el buque o artefacto naval en el lugar y tiempo fijados en el contrato y utilizar el mismo según sus características técnicas, de acuerdo con los documentos expedidos por la Autoridad Marítima de registro y de conformidad con el empleo convenido en el contrato.
2. Mantener el buque o artefacto naval en estado de navegabilidad, y asumir los gastos de aprovisionamiento, remuneración de tripulación y su seguridad social, mantenimiento y reparaciones que se deriven del uso previsto en el contrato y los que sean causados por uso anormal o indebido del buque o artefacto naval.
3. Restituir el buque o artefacto naval en el lugar y momento pactados en el contrato y a falta de pacto, en el mismo en que se hizo la entrega. Dicha restitución se hará en el mismo estado y condición en que se encontraba en el momento de la entrega salvo el deterioro por uso y desgaste natural.

4. Asumir los costos de uso y explotación del buque o artefacto naval y mantener indemne al arrendador respecto de obligaciones en favor de terceros que surjan con ocasión del uso.

**Artículo 181°. Condición de armador del arrendatario.** El arrendatario asumirá la gestión náutica y comercial en calidad de armador y en tal sentido tendrá los derechos, obligaciones y asumirá los riesgos derivados de la explotación del buque o artefacto naval a partir del momento de la inscripción del contrato. Tal condición solo cesará en el momento en que efectivamente restituya materialmente el buque o artefacto naval al arrendador salvo negativa injustificada por parte de éste en la recepción de la nave.

**Artículo 182°. Prórroga del contrato.** Salvo expreso consentimiento del arrendador, el contrato no se considerará prorrogado si a su vencimiento, el arrendatario continúa con el buque o artefacto naval en su poder. Pero si el contrato termina mientras el buque o artefacto naval está en viaje se tendrá por prorrogado hasta la terminación de este, caso en el cual el arrendatario continuará ostentando la condición de armador.

**Artículo 183°. Subarriendo.** El arrendatario no podrá subarrendar el buque o artefacto naval sin el consentimiento expreso del arrendador.

**Artículo 184°. Opción de compra.** En el contrato de arrendamiento a casco desnudo se podrá pactar la opción de compra sin que ello altere la naturaleza del contrato.

**Artículo 185°. Caducidad.** Las acciones que pudieran derivarse del contrato de arrendamiento caducan en el lapso de un año contado desde la fecha de terminación del contrato o de aquella en que se entregue el buque o artefacto naval al arrendador. En todo caso se tendrá como fecha la última que ocurra.

## CAPÍTULO II

### CONTRATO DE FLETAMENTO POR TIEMPO Y POR VIAJE

**Artículo 186°. Tipos de fletamento.** Sin perjuicio de las modalidades contractuales que libremente seleccionen las partes mediante contratos tipo de común reconocimiento en el comercio marítimo internacional, para el fletamento de buques, de artefactos navales o de espacio de éstos, los contratos de fletamento se clasificarán por tiempo y por viaje.

**Artículo 187°. Fletamento por tiempo.** En virtud del contrato de fletamento por tiempo, el fletante se obliga a poner un buque o un artefacto naval en estado de

navegabilidad y con tripulación, a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete.

El fletador podrá dar por resuelto el contrato cuando el fletante no ponga a su disposición el buque o artefacto naval en el lugar y fecha convenidos.

**Artículo 188°. Reglas del fletamento por tiempo.** En el contrato de fletamento por tiempo se atenderá, salvo lo que dispongan las partes, a las siguientes normas:

1. El fletante se obligará además de lo señalado en el artículo anterior, a presentar en la fecha y lugar convenidos y a mantener durante la vigencia del contrato el buque o artefacto naval designado, en condiciones de navegabilidad para cumplir las obligaciones previstas en el contrato. El fletante no está obligado a emprender un viaje cuya duración previsible exceda considerablemente la fecha de terminación del contrato.
2. El fletante conservará la gestión náutica del buque o artefacto naval, quedando la gestión comercial de éstos a cargo fletador. El capitán le deberá obediencia, al fletador en lo concerniente a la gestión comercial y al fletante en lo que respecta a la gestión náutica.
3. El fletador se obliga a utilizar el buque o artefacto naval de acuerdo con sus características técnicas, disponiendo para su uso, de puertos y muelles seguros.

**Artículo 189°. Reglas relacionadas con el flete en el fletamento por tiempo.** En el fletamento por tiempo se observarán, salvo lo que dispongan las partes, las siguientes reglas:

1. En caso de que el flete no sea pagado en el plazo y términos convenidos, el fletante podrá dar por resuelto el contrato y ordenar al capitán el retiro del buque o artefacto naval.
2. En caso de pérdida del buque o artefacto naval, el flete se deberá hasta el día de la pérdida.
3. El fletador no estará obligado al pago del flete en los casos de que sea imposible la utilización del buque o artefacto naval por causas imputables al fletante y durante el tiempo que dure el impedimento.
4. En caso de uso del buque más allá del período de finalización del contrato por encontrarse en travesía, éste se prorrogará hasta la fecha terminación de ésta,

debiéndose por tanto el flete proporcional a dicho período más el tiempo transcurrido hasta la entrega.

**Artículo 190°. Fletamento por viaje.** En virtud del contrato de fletamento por viaje, el fletante se obliga a poner todo o parte de un buque o artefacto naval con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.

**Artículo 191°. Reglas del fletamento por viaje.** En el contrato de fletamento por viaje se atenderá, salvo lo que dispongan las partes, a las siguientes normas:

1. El fletante se obligará además de lo señalado en el artículo anterior, a presentar el buque o artefacto naval designado, en el lugar y fecha convenidos y a mantener el estado de navegabilidad durante el viaje, armado convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas del contrato de fletamento.
2. El fletante conservará la gestión náutica y comercial del buque o artefacto naval.
3. Tratándose de viajes para transporte de mercancías, el fletador deberá entregar a bordo las cantidades mencionadas en el contrato y le serán aplicables a este las reglas relacionadas con el transporte de mercancías. En caso de incumplimiento de esta obligación, deberá pagar la totalidad del flete.
4. Si en desarrollo del contrato de fletamento por viaje, se expiden conocimientos de embarque, se reputarán como válidas las cláusulas de incorporación de este en aquel, solo en la medida que el destinatario sea el fletador del buque. En caso contrario no le serán oponibles al destinatario las cláusulas o condiciones del contrato de fletamento.

**Artículo 192°. Reglas relacionadas con la estadía del buque o artefacto naval.** Son reglas relacionadas con la estadía del buque o artefacto naval, salvo lo que dispongan las partes, las siguientes:

1. Se entiende por estadías o tiempo de plancha, los lapsos convenidos por las partes para realizar las operaciones de carga y descarga o, en su defecto, el plazo que señalen los usos de los puertos donde se realicen las operaciones. Los lapsos que transcurren con posterioridad a la expiración de las estadías, se consideran sobreestadías o demoras. A falta de convenio entre las partes, las sobreestadías tendrán una duración máxima de diez días calendario, salvo que los usos del puerto determinen otra duración.
2. El plazo de las estadías o tiempo de plancha, salvo pacto en contrario, comienza cuando el buque ha arribado, listo para cargar o descargar, el fletante lo ha

notificado por escrito físico o electrónico al fletador y transcurra el lapso convenido; o en su defecto, el plazo determinado por los usos del puerto, para el inicio de las actividades.

3. Si las operaciones de descarga no se han iniciado o, habiendo comenzado se paralizan y transcurren las estadías o tiempo de plancha, el fletante tendrá derecho a descargar por cuenta y riesgo del fletador o del consignatario. El fletante debe notificarlos en la dirección física o electrónica registrada en el contrato.

Ante la negativa de recibir las mercancías, por parte del fletador o del consignatario, el fletante podrá proceder de acuerdo con lo establecido en este artículo, en forma inmediata.

4. Las sobreestadías o demoras se computarán por días calendario y no serán susceptibles de ser interrumpidas, salvo por hechos imputables al fletante.

La remuneración por sobreestadía o demora se considerará como suplemento del flete, salvo pacto en contrario. Su monto será el que hayan estipulado las partes.

5. Cuando las operaciones de carga o descarga concluyan antes del vencimiento del plazo de estadías, el fletador tendrá derecho a una compensación o premio, que se determinará, salvo pacto en contrario, en razón de la mitad de lo estipulado para la sobreestadía.

57

**Artículo 193°. Existencia y contenido del contrato de fletamento.** Los contratos de fletamento deberán constar por escrito, en documentos físico o electrónico. Se regirá por la voluntad de las partes y en lo no pactado por éstas, se estará a lo dispuesto por este Código.

El contenido mínimo de los contratos de fletamento por tiempo y por viaje será el siguiente:

1. Los elementos de individualización del buque o artefacto naval.
2. Nombre y domicilio del fletante y del fletador.
3. Lugar y condiciones de puesta a disposición del buque o artefacto naval.
4. Lugar y condiciones del retorno del buque o artefacto naval.
5. Duración del fletamento.
6. Flete y forma de pago.

**Artículo 194°. Subfletamento.** Salvo pacto en contrario, las partes no podrán ceder el contrato o subfletar el buque o artefacto naval. En caso que el fletador subflete o

ceda el contrato total o parcialmente, continuará siendo responsable de las obligaciones contraídas para con el fletante.

**Artículo 195°. Otras formas de fletamento.** Para los demás contratos de fletamento, se estará a lo convenido por las partes y en su caso, a lo previsto en el presente capítulo.

**Artículo 196°. Caducidad.** Las acciones que pudieren derivarse del contrato de fletamento caducan en el lapso de un (1) año contado desde la fecha de terminación del contrato o de aquella en que se efectuare la entrega del buque o artefacto naval al fletante. En todo caso se tendrá como fecha la última que ocurra.

### CAPÍTULO III

#### CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

##### SECCIÓN I

#### CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

58

##### SUBSECCIÓN I

#### DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 197°. Definiciones para la interpretación del contrato de transporte marítimo.** Para la interpretación del presente capítulo deberán tenerse en cuenta las siguientes definiciones:

1. Cargador: Es la persona que entrega las mercancías para su transporte. El cargador puede celebrar un contrato de transporte de mercancías por agua.
2. Consignatario: Es la persona que recibe las mercancías. El consignatario puede celebrar un contrato de transporte de mercancías por agua.
3. Contrato de transporte marítimo de mercancías: Es aquel en virtud del cual una parte, transportador, se obliga para con otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro las mercancías objeto del transporte.

4. Culpa náutica: Toda acción u omisión culposa del capitán, tripulantes u otros dependientes del transportador o del piloto, en la navegación o en la administración del buque.
5. Mercancías: comprende bienes, objetos y artículos de cualquier naturaleza y clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que, según el contrato de transporte se declara colocado sobre cubierta, y es transportado en esa forma.
6. Documento de transporte: Es todo documento en medio físico o electrónico que contenga un contrato de transporte marítimo de mercancías, que sea negociable o no.
7. Transportador o porteador: Es la persona que en virtud de un contrato de transporte se obliga a recibir y conducir las mercancías.
8. Transporte de mercancías: Comprende el periodo transcurrido desde la carga de las mercancías de bordo del buque hasta su descarga.

**Artículo 198°. *Carácter imperativo de las normas del transporte.*** Las disposiciones relativas al contrato de transporte marítimo de mercancías y de pasajeros son de carácter imperativo. La imperatividad de dichas normas no se aplica a los contratos de volumen.

**Artículo 199°. *Existencia del contrato de transporte.*** El contrato de transporte marítimo podrá constar o no en un conocimiento de embarque. A solicitud del cargador, el transportador deberá entregarle un conocimiento de embarque firmado por dicho transportador o por su representante, o por el capitán del buque. El capitán de la nave tendrá el carácter de representante del transportador en todo lo relativo a la ejecución del contrato.

En aquellos casos en que no se expida un conocimiento de embarque se aplicarán las reglas previstas en el presente capítulo.

**Artículo 200°. *Contratos de volumen.*** Es aquel en virtud del cual se prevé el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo.

No obstante la imperatividad de las normas aplicables al contrato de transporte marítimo de mercancías, en las relaciones entre el transportador y el cargador, todo contrato de volumen al que sea aplicable el presente código podrá prever derechos, obligaciones o responsabilidades mayores o menores que los prescritos en él, siempre

que se garantice al cargador la posibilidad efectiva de celebrar un contrato bajo los términos del presente Código.

**Artículo 201°. Remisión general.** En lo no previsto en el presente código serán de aplicación, siempre y cuando sean compatibles, las disposiciones generales sobre el contrato de transporte contenidas en los artículos 981 a 1035 del Código de Comercio.

**Artículo 202°. No aplicación a los contratos de fletamento.** Las disposiciones del presente capítulo no son aplicables a los contratos de fletamento. No obstante, si se emite un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, éstas normas se aplicarán a dicho conocimiento si éste regula la relación entre transportador o el transportador efectivo y el tenedor del conocimiento de embarque que no sea el fletador.

**Artículo 203°. Cambios de ruta.** Los cambios razonables de ruta, como el que se efectúe para salvar vidas, mercancías u otros bienes en el mar o para intentar su salvamento, no constituirán incumplimiento de las obligaciones del transportador, quien no será responsable de ningún daño que de ello resulte.

## SUBSECCIÓN II

### TRANSPORTE MARÍTIMO BAJO CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

60

**Artículo 204°. Ámbito de aplicación.** Las presentes reglas se aplicarán, con independencia de la nacionalidad del buque, del transportador, del cargador, del destinatario o de cualquier a otra persona interesada, a los siguientes casos:

1. A los contratos de transporte marítimo en que se haya expedido un conocimiento de embarque y que deban ser ejecutados entre dos puntos ubicados en el territorio de la República de Colombia.
2. A los contratos de transporte marítimo en que se haya expedido un conocimiento de embarque y el puerto de descargue esté ubicado en el territorio de la República de Colombia.
3. A los contratos de transporte marítimo en que se haya expedido un conocimiento de embarque y se haya previsto que la ley aplicable sea la ley colombiana.

**Artículo 205°. Contenido del conocimiento de embarque.** Además de los requisitos a que se refiere el artículo 621 del Código de Comercio, El conocimiento de embarque deberá contener lo siguiente:

1. Las marcas que identifiquen las mercancías, o las cajas o embalajes que la contengan, tal y como las mismas hayan sido informadas por escrito por el cargador, antes de que comience el cargue de dichas mercancías y siempre que tales marcas estén estampadas o de alguna manera sean visibles.
2. El número de paquetes o piezas, o la cantidad o el peso, según corresponda, de acuerdo con la información suministrada por el cargador.
3. El estado o condición de las mercancías.
4. Lugar y fecha en que se expide el conocimiento de embarque.

Cuando se ha expedido un conocimiento de embarque con estos requisitos tendrá el carácter de título valor representativo de mercancías. El conocimiento de embarque es prueba de lo previsto en los numerales primero, segundo y tercero del presente artículo, que admite prueba en contrario. No obstante, no se admitirá prueba en contrario en relación con dichos aspectos si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero de buena fe.

**Artículo 206º. Duda de la exactitud sobre declaración del cargador.** El transportador, capitán o agente del transportador no estará obligado a incluir en el conocimiento de embarque información alguna relativa a marcas, número, cantidad o peso cuando por fundados motivos dude de la exactitud de la información suministrada por el cargador, o en aquellos casos en que no haya tenido medios razonables para comprobar lo pertinente.

**Artículo 207º. Transporte en unidades de carga.** Si las mercancías a transportar consisten en contenedores, paquetes, guacales o en general unidades cerradas, selladas o precintadas, se entenderá que las mercancías son tales unidades, las que deberán ser entregadas en el mismo estado. En estos casos será el cargador o consignatario quien deberá probar lo que efectivamente fue embarcado y su condición o estado dentro de la unidad de carga respectiva.

**Artículo 208º. Firma del documento de transporte.** El conocimiento de embarque será firmado por el transportador, el capitán o su agente y servirá de prueba del contrato de transporte y de que el transportador recibió las mercancías en la forma, cantidad, estado y condiciones allí descritas, salvo las excepciones previstas en el presente Código.

**Artículo 209º. Transporte de animales vivos y mercancías sobre cubierta.** Lo dispuesto en las normas del presente capítulo no será aplicable a los animales vivos y mercancías transportadas sobre cubierta cuando se haya pactado transportarlos de

esa forma, respecto de los cuales podrá pactarse en modo expreso la exoneración de la responsabilidad del transportador por los daños ocurridos a bordo, no imputables a dolo o culpa grave de aquel o del capitán.

**Artículo 210°. Obligación de navegabilidad.** Antes y al inicio del viaje el transportador deberá ejercer la debida diligencia para:

1. Hacer que el buque sea navegable.
2. Tripular, armar y avituallar debidamente al buque.
3. Poner en estado adecuado para la recepción, transporte y conservación de las mercancías, las bodegas, cámaras de enfriamiento y demás lugares del buque en el que las mismas se ubiquen.

**Artículo 211°. Otras obligaciones del transportador.** El transportador procederá adecuada y cuidadosamente al cargue, estiba, conservación, transporte, custodia y descargue de las mercancías transportadas.

Serán válidos los pactos entre las partes tendientes a que no todas las anteriormente mencionadas actividades sean realizadas por el transportador.

**Artículo 212°. Obligaciones del cargador.** El cargador está obligado a:

1. Garantizar al transportador al momento del embarque, la exactitud de las marcas, número, cantidad y peso de las mercancías, tal y como le fue informado al transportador por el cargador.
2. Indemnizar al transportador en relación con cualquier pérdida, daño o gasto que pueda surgir o resultar de cualquier inexactitud en relación con dicha información. En cualquier caso, el derecho que tiene el transportador a tal indemnización de ninguna manera limitará su responsabilidad bajo el contrato respecto de cualquier otra persona diferente del cargador.

Cuando el cargador haya hecho, a sabiendas, una declaración inexacta respecto a la naturaleza o el valor de las mercancías, el transportador quedará libre de toda responsabilidad. El derecho que confiere este artículo al transportador no limitará en modo alguno la indemnización debida y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte, respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

En defecto de estipulación expresa de las partes, el cargador se obliga a poner las mercancías en el muelle o bodega respectivos, con la anticipación usual o conveniente para el cargue.

El cargador, a más tardar al momento del embarque, deberá suministrar al transportador los documentos a que hace alusión el artículo 1011 del Código de

Comercio. La falta de entrega de tales documentos hará responsable al cargador por los perjuicios que de ella se deriven para el transportador, quien no estará obligado a verificar la suficiencia de los documentos ni la exactitud de las indicaciones en ellos consignadas.

**Artículo 213°. Retiro de las mercancías.** El retiro de las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, presunción de que las mismas han sido entregadas por el transportador en la forma prevista en el contrato, a menos que antes o en el momento de efectuar el retiro se dé aviso por escrito al transportador o a su agente en el puerto de descarga de la pérdida o daño sufridos y de la naturaleza de las mismas.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse dentro de los tres (3) días siguientes a la entrega. No se requerirá aviso por escrito si el estado de las mercancías ha sido, al momento de la recepción, verificado mediante inspección o verificación conjunta.

### SUBSECCIÓN III

#### RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD

**Artículo 214°. Prohibición de pacto en contrario.** Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que pretenda exonerar al transportador de la responsabilidad que le compete por la pérdida o el daño de las mercancías que provengan de la negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este capítulo, o pretendiendo atenuar dicha responsabilidad, se tendrán por no escritos.

**Artículo 215°. Daños o pérdidas causados por la innavegabilidad del buque.** El transportador no será responsable por pérdidas o daños que provengan o resulten de la innavegabilidad del buque, a menos que tal situación sea causada por la falta de diligencia de parte del transportador para hacer a su buque navegable.

Cuando la pérdida o daño sea consecuencia de innavegabilidad del buque, la carga de la prueba respecto del ejercicio de la debida diligencia será del transportador.

**Artículo 216°. Causales de exoneración de responsabilidad del transportador.** El transportador no será responsable por pérdidas o daños que provengan de las siguientes situaciones:

1. Culpa náutica.
2. Fuego, a menos que sea causado por la culpa del transportador marítimo.
3. Peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.

4. Fuerza mayor.
5. Actos de guerra.
6. Actos de enemigos públicos.
7. Detención o embargo por gobiernos o autoridades.
8. Restricciones de cuarentena.
9. Actos u omisiones del cargador o propietario de las mercancías, su agente o su representante.
10. Huelgas, cierres patronales, paros o trabas impuestas al trabajo, por cualquier causa, parciales o generales.
11. Motines o perturbaciones civiles.
12. Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o de mercancías en el mar.
13. Disminución del volumen o peso y de cualquier otra pérdida o daño que resulte de defecto inherente de las mercancías, de su calidad o de vicio propio de la misma.
14. Insuficiente embalaje.
15. Insuficiencia o falta de idoneidad de las marcas.
16. Defecto oculto del buque que no pueda ser descubierto con el ejercicio de la debida diligencia.
17. Cualquier otra causa, siempre que no proceda del hecho o culpa del transportador o de sus agentes o dependientes. En este caso la carga de la prueba será de la persona que reclame el beneficio de la excepción y a ella corresponderá la demostración de que la pérdida o el daño no se han producido por culpa personal o hecho del transportador, ni la de sus agentes o dependientes.

Si mediara culpa del transportador en la ocurrencia de cualquiera de las causales no podrá ampararse en la misma a efectos de exonerarse de responsabilidad.

**Artículo 217°. Responsabilidad del cargador.** El cargador no será responsable por pérdida o daño de la mercancía causada al transportador que surja o resulte de cualquier causa sin que exista culpa o negligencia del cargador, sus agentes o dependientes.

**Artículo 218°. Desviación.** Cualquier desviación en la que se incurra con el objeto de salvar o intentar salvar mercancías, bienes o personas en el mar o cualquier desviación razonable que no tenga como causa aspectos comerciales, no será considerada como un incumplimiento a las normas del presente capítulo o del contrato de transporte y, el transportador no será responsable de ninguna pérdida o daño que sobrevenga a consecuencia.

**Artículo 220°. Límites indemnizatorios del transportador.** No habrá lugar a límites indemnizatorios cuando la descripción y el valor de la mercancía hayan sido declaradas y se hagan constar en el conocimiento de embarque o documento de transporte. En caso contrario limitará su responsabilidad al equivalente a 666,67 DEG

por paquete o unidad, o a dos (2) DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías extraviadas o dañadas, aplicándose el límite que resulte mayor.

Cuando se use un contenedor, pallet, o artículo similar de transporte para consolidar las mercancías, el número de paquetes o unidades descrito, como empacado en el conocimiento de embarque o documento de transporte será considerado el número de paquetes o unidades para la aplicación de este artículo en relación con dichas mercancías. De lo contrario la mercancía objeto del transporte será el paquete o la unidad.

El transportador no podrá tener el beneficio de esta limitación si se prueba que el daño resultó de un acto u omisión del transportador, hecho con la intención de causar el daño o cuando haya actuado temerariamente y con conocimiento de que tal daño probablemente ocurriría.

La declaración mencionada en el primer inciso del presente artículo si está contenida en el conocimiento de embarque o documento de transporte, será un principio de prueba pero no será por sí misma obligatoria o concluyente respecto del transportador. De otro lado, el transportador no será responsable por daño o pérdida en relación con las mercancías si la naturaleza o el valor de las mismas han sido indebidamente informados por parte del cargador en forma deliberada.

Las mercancías inflamables, explosivas o peligrosas que han sido embarcadas sin el conocimiento y consentimiento del transportador podrán ser descargadas en cualquier lugar o destruidas o hechas inofensivas por el transportador sin que proceda compensación alguna por parte del transportador, y el cargador de tales mercancías será responsable por todos los daños y expensas que sobrevengan directa o indirectamente de dicho cargamento. Si tales mercancías fueran cargadas con el conocimiento y consentimiento del transportador y se tornarían peligrosas para el buque o su carga, podrán ser descargadas en cualquier lugar o destruidas o hechas inofensivas por el transportador sin incurrir en responsabilidad exceptuando una avería gruesa, si esta se presentara.

Los límites previstos en el presente artículo podrán ser aumentados por pacto entre las partes, pero no podrán ser reducidos.

**Artículo 221°. Aplicación de las defensas y los límites de indemnización del transportador.** Las defensas y límites indemnizatorios previstos en este capítulo aplicarán en cualquier acción en contra del transportador en relación con pérdida o daños causados a mercancías amparadas por un contrato de transporte, independientemente de si la acción es de naturaleza contractual o extracontractual. Si la acción fuera dirigida contra dependientes o agentes del transportador, tal agente o dependiente podrá beneficiarse de las defensas y los límites del transportador.

La acumulación de indemnizaciones del transportador y de sus agentes o dependientes en ningún caso podrá exceder el límite previsto en el presente capítulo.

El agente o dependiente del transportador no podrá beneficiarse de las defensas y de los límites si se prueba que el daño resultó de un acto u omisión de tal agente o dependiente efectuado con culpa grave o dolo.

**Artículo 222°. Caducidad.** El transportador será liberado de toda responsabilidad en relación con las mercancías, a menos que la acción sea instaurada dentro del año siguiente a su entrega o al momento en el cual las mismas han debido ser entregadas. Este período podría ser extendido por estipulación contractual si las partes lo acuerdan con posterioridad a la ocurrencia del hecho que haya dado lugar a la acción.

En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, las partes se obligan a permitir que se inspeccionen las mercancías, en términos y condiciones razonable.

## SUBSECCIÓN IV

### DISPOSICIONES FINALES

**Artículo 223°. Derecho de retención.** El transportador, capitán o su agente, podrá ejercer el derecho de retención en los términos previstos en los artículos 1033 a 1035 del Código de Comercio. El destinatario podrá obtener la entrega de las mercancías en la forma prevista en el artículo 1035 del Código de Comercio. Pero si una parte de las mercancías es suficiente para garantizar el pago de la suma debida, deberá el capitán limitar a esta parte su acción. El juez a petición del cargador o del destinatario ordenará la entrega del resto.

## SECCIÓN II

### CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS

**Artículo 224°. Irrenunciabilidad de los derechos del pasajero.** Las disposiciones de éste capítulo son imperativas. No se tendrán por escritas las cláusulas contractuales que afecten los derechos establecidos a favor de los pasajeros, que son irrenunciables.

**Artículo 225°. Concepto del contrato de transporte marítimo de pasajeros.** En virtud del contrato de transporte marítimo de pasajeros, el transportador se obliga a transportar en un trayecto definido, a un pasajero, previo pago de un pasaje. Este contrato debe constar en un boleto o billete, en medio físico o electrónico, que podrá ser al portador o nominativo.

**Artículo 226°. Boleto o billete.** El transportador tendrá la obligación de entregar al pasajero el boleto o billete respectivo, el cual deberá contar al menos con los siguientes requisitos:

1. El nombre y domicilio del transportador.
2. El nombre del pasajero.
3. El nombre y nacionalidad del buque.
4. El precio del pasaje.
5. La fecha y lugar de embarque.
6. El puerto de desembarque y en su caso, las escalas que realizará el buque durante el viaje.
7. El nombre y domicilio de los aseguradores del transportador.

**Artículo 227°. Responsabilidad del transportador.** La responsabilidad del transportador en virtud del contrato de transporte marítimo de pasajeros estará sujeta a las siguientes reglas y a las contenidas en el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), así:

1. El transportador será responsable de los daños y perjuicios ocasionados por la muerte o las lesiones corporales que sufra el pasajero, así como por la pérdida o daños causados al equipaje, si el suceso que ocasionó tal daño ocurrió dentro de la realización del transporte y es imputable a culpa o negligencia del transportador o de quienes actuaron en su representación.
2. Salvo prueba en contrario, se presumirá la culpa o la negligencia del transportador o de sus representantes cuando éstos hayan actuado en el desempeño de sus funciones, si la muerte o las lesiones corporales del pasajero o la pérdida o daños causados al equipaje de camarote han sido resultado directo o indirecto de naufragio, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia técnica o de gestión inadecuada del buque. Respecto de la pérdida o daños causados a equipajes de otro tipo, salvo prueba en contrario, se presumirá dicha culpa o negligencia, con independencia de la naturaleza del suceso que ocasione la pérdida o el daño.
3. El transportador designado en el contrato y el transportador ejecutor del mismo serán responsables solidariamente frente al pasajero por las obligaciones derivadas de este Código y del contrato de transporte marítimo de pasajeros;
4. El transportador no incurrirá en responsabilidad respecto de la pérdida o daños causados en relación con dinero, efectos negociables, metales preciosos, joyería, ornamentos, obras de arte y objetos de valor equivalentes, a menos que tales

objetos hayan sido entregados a éste y los haya aceptado expresamente para custodiarlos.

5. Si el transportador acredita que la culpa o negligencia del pasajero han sido la causa de la muerte de éste o de sus lesiones corporales, o de la pérdida o daños causados al equipaje, o bien que tal culpa o negligencia han contribuido sustancialmente a ello, la responsabilidad del transportador se considerará atenuada o bien exonerada.
6. La indemnización derivada de la responsabilidad imputable al transportador no excederá en ningún caso de las siguientes cantidades:
  - a) 400 DEG por la pérdida o los daños causados al equipaje de camarote.
  - b) 1400 DEG por la pérdida o daños causados a vehículos, incluyendo en estos los equipajes transportados en su interior o sobre ellos.
  - c) 600 DEG por la pérdida o daños causados por equipajes que no sean los mencionados en los incisos anteriores.

El transportador estará impedido de beneficiarse de los límites indemnizatorios previstos en el presente artículo, si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión de éste que haya tenido lugar, con dolo y/o culpa grave.

**Artículo 228°. Seguro de responsabilidad civil.** El transportador estará obligado a contratar un seguro de responsabilidad civil en los términos prescritos en el artículo 1127 y subsiguientes del Código de Comercio.

**Artículo 229°. Buque que no zarpa.** Si por culpa del transportador el buque no zarpa en la fecha acordada, éste devolverá al pasajero el valor del boleto o billete y los bienes que hubiera embarcado.

**Artículo 230°. Retención.** El transportador es titular del derecho de retención sobre los equipajes y vehículos registrados derivados del contrato de transporte marítimo de pasajeros. Éste derecho podrá hacerse efectivo por daños causados por el pasajero.

**Artículo 231°. Cancelación del servicio.** El pasajero tendrá derecho a cancelar o renunciar con antelación la prestación del servicio y obtener la devolución de lo pagado por ello.

**Artículo 232°. Caducidad.** Las acciones derivadas del contrato de transporte marítimo de pasajeros caducarán en el término de un (1) año, contado a partir de la fecha de desembarque en el puerto de destino. En caso de que la embarcación no zarpe, el término se contará a partir de la fecha en que se comunique al pasajero tal situación.

## CAPÍTULO IV

### CONTRATO DE VINCULACIÓN O AFILIACIÓN DE NAVES

**Artículo 233°. Concepto del contrato de vinculación o afiliación de naves.** Es aquel mediante el cual una empresa de transporte público marítimo de carga o pasajeros, en cualquiera de sus modalidades, incorpora a su flota una nave de propiedad de un tercero, adquiriendo sobre éste la calidad de armador. A dicha vinculación se le aplicarán las normas del contrato de arrendamiento a casco desnudo.

## CAPÍTULO V

### CONTRATO DE REMOLQUE

**Artículo 234°. Concepto del contrato de remolque.** El remolque es un contrato por medio del cual el armador de un buque remolcador, se obliga, a cambio de un precio, a suministrar la fuerza de empuje o tracción necesaria para el desplazamiento de un buque o artefacto naval.

**Artículo 235°. Remolque transporte.** Es aquel que tiene por objeto el desplazamiento de un buque o artefacto naval, desde un lugar de origen hasta un lugar de destino, por parte del buque remolcador con toda o parte de su fuerza de empuje o tracción. Se entenderá que, salvo pacto expreso en contrario, la dirección de la maniobra corresponde al capitán del remolcador.

Cuando sea necesario emplear más de un remolcador, se deberá establecer entre los sujetos involucrados cuál será el remolcador principal, cuyo capitán tendrá a su cargo la dirección integral de la maniobra.

Salvo pacto en contrario, el contrato de remolque transporte iniciará a partir del momento en que el remolcado da aviso de alistamiento al remolcador, y finaliza cuando el remolcador queda libre del buque o artefacto naval remolcado en el lugar de destino.

Serán de aplicación los artículos 197° y siguientes del presente Código relativos al contrato de transporte de mercancías.

**Artículo 236°. Remolque maniobra.** Es aquel que tiene por objeto brindar soporte y/o acompañamiento a un buque o artefacto naval, en sus maniobras inherentes a la actividad de practicaje. Las maniobras se ejecutarán bajo la dirección del buque o artefacto naval remolcado, salvo pacto expreso en contrario.

La Autoridad Marítima establecerá, a través del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), los buques o artefactos navales que requerirán del uso obligatorio de este servicio, así como el número y tipo de remolcadores a utilizar.

Salvo pacto en contrario, el contrato de remolque maniobra se inicia desde el momento en que el remolcador es llamado para la prestación del servicio y finaliza cuando es liberado por quien dirige la maniobra.

**Artículo 237°. Remolque de fortuna.** Cuando se soliciten servicios de remolque en situación extraordinaria que no lleguen a constituir un supuesto de salvamento marítimo, sin haberse fijado previamente las condiciones de su prestación y precio, el armador del buque remolcador tendrá derecho a recibir una remuneración por los servicios prestados. Esta remuneración incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de prestación y un precio adecuado al servicio prestado. Esta remuneración no estará condicionada al éxito de la operación.

**Artículo 238°. Responsabilidad por daños.** Los daños sufridos por los buques o artefactos navales con ocasión de las operaciones de remolque, estarán a cargo de quien tenga la dirección de las mismas, salvo que demuestre que el hecho se debió a causas que no les sean imputables o pruebe un eximente de responsabilidad.

Frente a terceros, tanto el buque remolcado como el buque remolcador serán responsables solidariamente de los daños con ocasión de las operaciones de remolque, sin perjuicio del derecho de repetición entre armadores en función de la responsabilidad que les sea imputable. En cualquier caso, el buque remolcado o el buque remolcador, podrá exonerarse de responsabilidad demostrando que el hecho se debió a causas que no le son imputables o demostrando un eximente de responsabilidad.

**Artículo 239°. Salvamento.** Si con ocasión de la actividad de remolque el remolcador auxilia o asiste al buque o artefacto naval objeto de servicio encontrándose estos en peligro, dicha actividad y la remuneración a que tendrá derecho se regirán por las normas de salvamento previstas en el artículo 159° y siguientes de este Código.

**Artículo 240°. Precauciones de seguridad.** Tanto el buque remolcador como el buque remolcado están obligados a observar las precauciones que fueren necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones y de la navegación, independientemente de quien tenga la dirección del remolque. Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten del incumplimiento de esta obligación.

**Artículo 241°. Caducidad de acciones.** Las acciones derivadas del contrato de remolque caducarán en un (1) año, contado desde la fecha en que culminaron las operaciones o desde aquella prevista para su culminación.

## CAPÍTULO VI

### CONTRATO DE HIPOTECA NAVAL

**Artículo 242°. Concepto del contrato de hipoteca naval.** Es un contrato real y accesorio, mediante el cual se garantiza, con un buque o un artefacto naval, sus accesorios, equipos, aparejos, privilegios y seguros, cualquier obligación actual o futura, a cargo de éstos, sus propietarios o afianzados.

La hipoteca naval requerirá, para su completa validez, de la inscripción del gravamen en el registro del buque o artefacto naval dentro de los sesenta días siguientes a su constitución.

**Artículo 243°. Constitución.** Las hipotecas navales que se constituyan en territorio colombiano o en consulado de la República de Colombia deberán constar en escritura pública. Las constituidas fuera del país se harán de conformidad con las leyes del país de constitución.

**Artículo 244°. Procedibilidad.** Los buques y artefactos navales pueden ser objeto de hipoteca naval, siempre que se encuentren debidamente inscritos en el registro.

La hipoteca naval sujeta directa e inmediatamente los buques o artefactos navales al cumplimiento de la obligación para cuya seguridad se constituye.

**Artículo 245°. Reglas para el remate de buques o artefactos navales.** El remate de un buque o artefacto naval tendrá lugar conforme a las prescripciones del Código General del Proceso, sin perjuicio de lo previsto en la Decisión 487 de 2000 de la Comunidad Andina de Naciones o en la norma comunitaria que la modifique, complemente o aclare, pero será anunciado, además, mediante fijación de carteles en lugares visibles del buque o artefacto naval, de la capitanía de puerto de matrícula y en la del lugar en donde se halle.

**Artículo 246°. Caducidad.** Los créditos garantizados con hipoteca naval caducarán en el término de tres (3) años, contados a partir del día siguiente al vencimiento de los mismos si no se hubiese iniciado la acción de cobro o la realización de la garantía real o, la venta directa cuando se hubiere autorizado al acreedor para ello.

**Artículo 247º. Remisión general.** En todos los aspectos relativos a la constitución, requisitos para su otorgamiento, alcance, derechos y responsabilidades, deberá darse aplicación a lo previsto sobre el particular en la Decisión 487 de 2000 de la Comunidad Andina de Naciones o en la norma comunitaria que la modifique, complemente o aclare.

## CAPÍTULO VII

### CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL

**Artículo 248º. Concepto del contrato de construcción naval.** El contrato de construcción de buques o artefactos navales es aquel mediante el cual un astillero, debidamente habilitado por la Autoridad Marítima, se obliga a ejecutar la construcción de un buque o artefacto naval en todo o en parte, en beneficio de otra denominada contratante, quien a su vez se obliga a pagar por ella un precio.

**Parágrafo.** Los materiales que se utilicen para la construcción de buques o artefactos navales podrán ser aportados, en todo o en parte, tanto por el astillero como por el contratante.

**Artículo 249º. Adquisición de la propiedad.** El contrato de construcción de buques o artefactos navales servirá de título para la adquisición del buque o artefacto naval respectivo. El modo de adquirir el dominio se surtirá con la entrega, más la inscripción en el registro correspondiente.

**Artículo 250º. Construcción.** La construcción de buques y artefactos navales solo podrá realizarse en astilleros debidamente habilitados por la Autoridad Marítima y, deberá desarrollarse dentro de los plazos o tiempos establecidos en el contrato, so pena de responder por los perjuicios causados, salvo casos de fuerza mayor comprobada.

**Artículo 251º. Obligaciones del astillero.** El astillero deberá realizar la construcción del buque o artefacto naval con apego total a las características y especificaciones técnicas establecidas en el contrato. El astillero no podrá desconocer dichos parámetros sin el consentimiento del contratante, para lo cual deberá fijarse por las partes el mayor o menor valor que tendrá el buque una vez construido.

Iniciada la construcción del buque o artefacto naval, el astillero deberá hacer el correspondiente registro ante la Autoridad Marítima, a elección del contratante, para lo cual solicitará la asignación de matrícula, el número IMO, la asignación de clase de acuerdo con la casa clasificadora solicitada por el contratante y, todos los permisos que sean necesarios para la correcta utilización del buque o artefacto naval, según proceda.

El astillero extenderá en favor del contratante los documentos que acrediten la propiedad del buque o artefacto naval, los cuales se inscribirán en el correspondiente registro. Mientras dure la construcción y se produce la entrega, el astillero tendrá las obligaciones del depositario en el contrato de depósito mercantil.

El astillero deberá acometer y ejecutar la obra dentro de los plazos establecidos en el contrato. Deberá entregar el buque o artefacto naval en el lugar y fecha pactados, una vez realizadas las pruebas de mar, junto con la documentación necesaria para su despacho.

**Artículo 252°. Obligación del contratante.** El Contratante se obliga a cancelar el precio convenido, dentro de los plazos acordados. En caso de incumplimiento pagará los sobrecostos y perjuicios que cause su demora.

**Artículo 253°. Incumplimiento del contrato.** El Contratante o armador podrá negarse a recibir el buque o artefacto naval en caso de incumplimiento de las especificaciones pactadas, sin perjuicio de su derecho a ejercitar las acciones pertinentes.

El contratante no podrá negarse a recibir cuando el incumplimiento a las especificaciones, se deriven directa o indirectamente de sus actos u omisiones.

En caso de incumplimiento de la obligación de recibir, el contratante estará obligado a indemnizar los daños y perjuicios pactados o los efectivamente sufridos.

**Artículo 254°. Saneamiento.** El astillero deberá subsanar los defectos del buque o artefacto naval que no fueren evidentes o no hubieran podido apreciarse razonablemente durante la construcción, siempre y cuando fueren denunciados dentro del periodo que contractualmente se pacte en el plan de garantías, sin que supere del año siguiente a la entrega. Esta obligación no se extenderá a los vicios que sean consecuencia de la mala calidad de los materiales o del inadecuado diseño cuando estos fueren suministrados por el Contratante.

Cuando los vicios o defectos hagan al buque o artefacto naval inadecuados para su uso, clase o destinación, se procederá de conformidad con lo previsto en el Código Civil para el saneamiento de los vicios redhibitorios.

**Artículo 255°. Normas aplicables al contrato de reparación naval.** La reparación o modificación de buques o artefactos navales se regirá por las normas de la construcción dispuestas en el presente capítulo y el pago se pactará por precios unitarios, salvo estipulación en contrario.

**Artículo 256°. Caducidad.** Las acciones provenientes del contrato de construcción, reparación o modificación de buques y artefactos navales, caducará en un (1) año contado a partir de la fecha de entrega de los trabajos contratados.

## CAPÍTULO VIII

### CONTRATO DE DESGUACE O RECICLAJE DE BUQUES O ARTEFACTOS NAVALES

**Artículo 257° Concepto del contrato de desguace.** El contrato de desguace de un buque o artefacto naval es aquel en virtud del cual una persona se obliga para con otra a realizar las labores de reciclaje o aprovechamiento de los materiales y pertrechos de un buque o artefacto naval.

Se considerará también desguace la tarea realizada para remover el buque o artefacto naval del lecho marino en caso de naufragio.

**Artículo 258°. Autorización.** El desguace será previamente autorizado por la Autoridad Marítima, la que determinará las condiciones y plazo para la realización de los trabajos.

Éste no se autorizará cuando afecte intereses debidamente demostrados de acreedores del propietario o armador del buque o artefacto naval, a menos que dichos acreedores lo autoricen para a cargo de la deuda.

**Parágrafo.** La autorización a que hace referencia el presente artículo sólo se emitirá cuando el solicitante demuestre que la bandera y registro han sido cancelados en su puerto de matrícula.

**Artículo 259°. Sitios autorizados.** El desguace de buques o artefactos navales solo podrá realizarse en astilleros e instalaciones debidamente habilitados por la Autoridad Marítima, debiendo cumplir con la normatividad nacional y las convenciones e instrumentos internacionales aplicables a la materia.

## CAPÍTULO IX

### CONTRATO DE PRACTICAJE

**Artículo 260°. Concepto del contrato de practicaaje.** El contrato de practicaaje es aquel en virtud del cual una persona jurídica habilitada como empresa de practicaaje por la Autoridad Marítima, se obliga para con el armador, a cambio de un precio, a prestar a través de un piloto práctico el servicio público de practicaaje.

El contrato se entenderá celebrado por el solo requerimiento del servicio siempre que medie alguna señal de su aceptación o cualquier principio de ejecución de las labores involucradas en el mismo.

Serán partes en el contrato el armador en su condición de usuario del servicio y la empresa de practicaaje como prestador del mismo.

La contratación del servicio se podrá efectuar directamente por el armador o a través del capitán o de su agente marítimo consignatario.

**Artículo 261°. Obligación general.** En virtud del contrato de practicaaje, la empresa respectiva estará obligada a prestar el servicio que consistirá en la asesoría al capitán del buque para la realización de la maniobra contratada, así como también las demás actividades a las que hace referencia la normatividad especial en la materia.

Se entiende que en desarrollo y ejecución del contrato de practicaaje, capitán y piloto práctico son sujetos imprescindibles para la realización de la maniobra.

## CAPÍTULO X

### CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

#### SECCIÓN I

##### DISPOSICIONES GENERALES

75

**Artículo 262°. Ámbito de aplicación.** Son objeto del seguro marítimo todos los riesgos inherentes a la navegación marítima.

El contrato de seguro marítimo podrá hacerse extensivo a la protección de los riesgos terrestres, fluviales o aéreos accesorios a una expedición marítima. En lo no previsto en este Código, serán de aplicación las normas contempladas para el contrato de seguro contenidas en el título V Libro IV del Código de Comercio en cuanto resulten compatibles.

**Artículo 263°. Existencia del contrato.** Para la existencia del contrato de seguro marítimo bastará con el simple acuerdo entre las partes contratantes.

El contrato de seguro marítimo deberá constar por escrito, a través de una póliza, nota de cobertura o documento asimilable.

**Artículo 264°. Condiciones de cobertura.** Sin perjuicio de las restricciones establecidas en la Ley, en especial las relacionadas con los seguros obligatorios, las partes del contrato de seguro marítimo podrán pactar libremente las condiciones de cobertura.

## SECCIÓN II

### DE LOS RIESGOS DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

**Artículo 265°. Riesgos cubiertos.** El asegurador indemnizará al asegurado, en los términos fijados en el contrato, por los daños que sufra el interés asegurado como consecuencia de los riesgos inherentes a la navegación marítima.

**Artículo 266°. Declaración del riesgo.** Sin perjuicio de lo dispuesto por los artículos 1058 y 1060 del Código de comercio, si el contrato se celebre por cuenta de otra persona, el deber de declaración se extenderá a las circunstancias conocidas o debidas de conocer por ésta.

**Artículo 267°. Responsabilidad del asegurador.** El asegurador será responsable de las pérdidas que tengan por causa de un riesgo o peligro cubierto por el seguro, aunque se origine en la conducta dolosa o culposa del capitán o de la tripulación. No lo será, en ningún caso, por las que puedan atribuirse a título de dolo o culpa grave del tomador, el asegurado o el beneficiario.

No será responsable tampoco de las pérdidas que se originen por uso o desgaste ordinarios, por vicio propio o de la naturaleza de la cosa asegurada, ni por daños de la maquinaria que no tengan su causa en riesgos de la navegación marítima.

## SECCIÓN III

### DE LOS INTERESES ASEGURADOS Y EL INTERES ASEGURABLE

**Artículo 268°. Intereses asegurados.** Los contratos de seguro marítimo comprenderán todo interés asegurable lícito relacionado con las actividades marítimas. Podrá recaer sobre:

1. Los buques y/o artefactos navales cualesquiera que sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción o desguace. Comprende el interés sobre sus partes integrantes, pertenencias y accesorios.
2. Las mercancías o cualquiera otra clase de bienes a bordo.
3. El valor del flete, pasaje, comisión, desembolsos, ganancia u otro beneficio económico según sea el caso, en que incurra quien ejecute actividades marítimas. Comprende el precio por el uso del buque o artefacto naval, el precio por el transporte de mercancías o pasajeros, en ejecución o por ejecutarse. Podrá

también incluir el beneficio que se deriva para el transportador del transporte de sus propias mercancías.

4. La responsabilidad del propietario del buque, armador, arrendatario, arrendador, fletador, fletante, embarcador, operador, agente marítimo y en general, toda responsabilidad derivada del ejercicio de las actividades marítimas o conexas a ella.
5. Cualesquiera otros intereses patrimoniales lícitos expuestos a los riesgos que surjan de las actividades marítimas.

El interés deberá existir en todo momento desde la fecha en que el asegurador asume el riesgo sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 275° de este Código. La desaparición del interés, llevará consigo la extinción del contrato, sin perjuicio de lo dispuesto por los artículos 1070, 1109 y 1111 del Código de Comercio.

**Artículo 269°. Transmisión del interés asegurable.** La enajenación del buque, artefacto naval o las mercancías y el cambio de titularidad en las actividades marítimas aseguradas, conlleva la extinción del contrato de seguro, salvo que el asegurador haya aceptado expresamente por escrito su continuidad.

## SECCIÓN IV

### DEL VALOR ASEGURABLE Y EL VALOR ASEGURADO

**Artículo 270°. Determinación del valor asegurable.** El valor asegurable se determinará así:

1. En el seguro del buque o artefacto naval se tendrá por tal el valor de éste con sus pertenencias y accesorios a la fecha de iniciación del seguro. Las partes podrán incorporar en el valor asegurable los gastos de armamento y aprovisionamiento del buque o artefacto naval y el costo del seguro.

Excepto el caso de dolo, o para el efecto de determinar si se está en presencia de una pérdida total constructiva, el valor estimado no podrá ser controvertido entre asegurado y asegurador.

2. En el seguro de flete, el valor asegurable será su importe bruto más el costo del seguro.

3. En el seguro de mercancías, el valor asegurable estará constituido por el costo de ellas en el lugar de destino, más un porcentaje razonable por concepto de lucro cesante si así se hubiese convenido.

**Artículo 271°. Valor admitido o estimado.** El seguro marítimo podrá ser de valor estimado, cuando no sólo indique el valor del interés asegurado sino que exprese el convenio en virtud del cual será ese valor y no otro el que sirva de base para determinar el monto de la indemnización, en caso de siniestro.

Las expresiones póliza valuada, valor estimado, o valor admitido, bastarán para expresar este convenio.

Excepto el caso de dolo, o para el efecto de determinar si se está en presencia de una pérdida total constructiva, el valor estimado admitido no podrá ser controvertido entre asegurado y asegurador.

**Artículo 272°. Valor no estimado.** El seguro marítimo será de valor no estimado cuando, no obstante indicar el valor del objeto asegurado, no se ajuste a lo previsto en el inciso primero del artículo anterior y por tanto admitirá la determinación del valor asegurable con arreglo a las bases establecidas en las normas generales del contrato de seguro.

## SECCIÓN V

### GARANTÍAS EN LOS CONTRATOS DE SEGURO MARÍTIMO

**Artículo 273°. Garantías implícitas de navegabilidad.** Existirá la garantía implícita de navegabilidad del buque o artefacto naval al inicio del viaje en relación con la expedición específicamente asegurada.

Si la póliza entra en vigencia mientras el buque se halle en puerto, existirá también la garantía implícita de que al iniciarse el riesgo el buque se encuentra en buen estado de navegabilidad.

Si la póliza se refiere a un viaje o a varios, existirá la garantía implícita de navegabilidad al comienzo de cada viaje.

Si se trata de una póliza por tiempo, existirá la garantía implícita de navegabilidad al momento de cada zarpe.

No se hará extensiva esta garantía, al seguro de transporte de mercancías, a menos que el asegurador pruebe que el asegurado conocía o ha debido conocer el estado de navegabilidad del buque destinado al transporte de las mercancías.

**Artículo 274°. Incumplimiento de las garantías.** El asegurador no será responsable del pago de la prestación asegurada con respecto a cualquier pérdida que sobrevenga o sea atribuible a un hecho que ocurra mientras el asegurado incumpla la garantía implícita y/o las expresas pactadas válidamente en el contrato de seguro. No obstante el asegurador será responsable del pago de la prestación asegurada si se configura alguna de las siguientes situaciones:

1. Debido a un cambio de circunstancias por fuera del control del asegurado, la garantía deja de ser aplicable al contrato.
2. La garantía es considerada ilegal y así declarada por autoridad competente.
3. Si el asegurador renuncia a la exigibilidad de la garantía.
4. Si la pérdida sobreviene o es atribuible a un hecho que ocurre antes del incumplimiento de la garantía.
5. Si el incumplimiento puede remediarse una vez que se haya superado el hecho que dio lugar a la garantía.

## SECCIÓN VI

### DE LAS PÉRDIDAS SOBRE BIENES ASEGURADOS

**Artículo 275°. Clases de pérdidas.** La pérdida podrá ser total o parcial. La primera podrá ser pérdida total real o efectiva, o pérdida total constructiva o asimilada. Una y otra se considerarán incluidas en la cobertura de los bienes en caso de pérdida total.

Promovida una acción de pérdida total, podrá hacerse efectiva la pérdida parcial si sólo ésta logra establecerse.

**Artículo 276°. Pérdida total real o efectiva.** Existirá pérdida total real o efectiva y en tal caso no será necesario dar aviso de abandono, cuando el objeto asegurado quede destruido o de tal modo averiado que pierda la aptitud para el fin al que esté naturalmente destinado o cuando el asegurado sea irreparablemente privado de él.

**Artículo 277°. Presunción de pérdida total real o efectiva.** Si transcurrido un lapso de seis meses no se han recibido noticias de la nave, se presumirá su pérdida total o efectiva.

**Artículo 278°. Casos de pérdida total constructiva o asimilada.** Existirá pérdida total constructiva o asimilada cuando el objeto asegurado sea razonablemente abandonado, bien porque aparezca inevitable su pérdida total o efectiva, o bien porque no sea posible preservarlo de ella sin incurrir en gastos que excederían su valor después de efectuados. Se considerará que habrá pérdida total constructiva o asimilada entre otros en los siguientes casos:

1. Cuando el asegurado sea privado del buque o de las mercancías a consecuencia de un peligro cubierto por el seguro y sea improbable su rescate, o el costo de éste exceda el valor de la nave o de las mercancías una vez rescatadas.
2. Cuando el daño causado al buque por el peligro asegurado sea de tal magnitud que exceda el costo del buque una vez reparado.
3. Cuando la reparación de los daños de que sean objeto las mercancías aseguradas y el costo de su remisión a su lugar de destino excedan su valor a la fecha de arribo.

**Artículo 279°. Abandono del objeto asegurado e interrupción de la caducidad.** En caso de pérdida total constructiva o asimilada, el asegurado podrá considerarla como parcial o como total real o efectiva, abandonando en este caso el objeto asegurado a favor del asegurador.

El ejercicio del derecho de abandono interrumpe el término de caducidad de la acción para hacer efectiva la indemnización por pérdida parcial.

**Artículo 280°. Aviso de abandono.** Si el asegurado opta por abandonar el objeto asegurado, deberá dar aviso de abandono. No dándolo, la pérdida sólo podrá considerarse como pérdida parcial.

80

El aviso deberá darse por el asegurado dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que haya recibido información fidedigna de la pérdida.

Si la información fuere sospechosa, el asegurado tendrá derecho a un término de treinta días para hacer las investigaciones que correspondan. En este caso el término para dar el aviso comenzará a correr desde el momento en que la información haya llegado a ser fidedigna.

**Artículo 281°. Formalidades del aviso.** El aviso de abandono deberá darse por escrito en términos que indiquen, de modo inequívoco, la intención del asegurado de hacer abandono incondicional de su interés en el objeto asegurado, en favor del asegurador.

**Artículo 282°. Efectos del aviso.** Dado en debida forma el aviso de abandono, no sufrirán ningún menoscabo los derechos del asegurado porque el asegurador rehúse aceptar el abandono.

No será necesario el aviso de abandono cuando al recibo por el asegurado de la información respectiva, no exista posibilidad de beneficio para el asegurador.

**Artículo 283°. Aceptación del abandono.** La aceptación del abandono podrá ser expresa o tácita. Esta podrá inferirse de la conducta del asegurador.

Transcurridos sesenta días desde la fecha de recibo del aviso de abandono, el silencio del asegurador se tendrá como aceptación.

La aceptación del abandono, además de dar a éste el carácter de irrevocable, significará que el asegurador reconoce su responsabilidad por pérdida total.

**Artículo 284°. Renuncia del asegurador a recibir aviso de abandono.** El aviso de abandono podrá ser renunciado por el asegurador, quien no estará obligado a darlo a su reasegurador.

**Artículo 285°. Subrogación en derechos y obligaciones del asegurado.** En caso de abandono válido, el asegurador se subrogará en los derechos y obligaciones del asegurado sobre los restos y remanentes del objeto asegurado y de sus accesorios, y podrá tomar posesión de los mismos.

**Artículo 286°. Efecto retroactivo.** Los efectos del abandono se retrotraerán al día del siniestro.

**Artículo 287°. Tratamiento del flete.** En el abandono del buque no está comprendido el flete, salvo la porción que corresponda al transporte de mercancías desde el lugar del accidente, hasta el de su destino, y siempre que no se hubiere convenido su pago a todo evento.

## SUBSECCIÓN I

### PÉRDIDA PARCIAL

**Artículo 288°. Pérdida parcial.** La pérdida parcial del objeto asegurado que sea efecto del riesgo cubierto por el seguro y no constituya avería común será avería particular.

No se considerarán averías de esta clase los gastos particulares, esto es, los que se efectúen por el asegurado, en su nombre o por su cuenta, para preservar el objeto asegurado o para garantizar la seguridad de él y que no constituyan gastos de salvamento.

**Artículo 289°. Gastos de salvamento.** Los gastos de salvamento en que se incurra para evitar una pérdida por razón de peligros cubiertos por el seguro, podrán hacerse efectivos como pérdida por tales riesgos.

**Artículo 290°. Avería común causada por peligro no cubierto por el seguro.** A falta de estipulación, el asegurador no será responsable de la avería común causada por un peligro no cubierto por el seguro. Pero, el asegurado tendrá derecho a hacer efectivos contra el asegurador los gastos y sacrificios de avería general que pesen sobre él con ocasión de un acto así calificado.

**Artículo 291°. Varios intereses del mismo asegurado.** Siendo de propiedad del mismo asegurado el buque, el flete y la carga, o a lo menos dos de estos intereses, la responsabilidad del asegurador por concepto de avería común será determinada como si aquellas fuesen de distinto dueño.

## SECCIÓN VII

### DE LA INDEMNIZACIÓN

**Artículo 292°. Importe de la indemnización.** El importe de la indemnización ascenderá en la póliza de valor no estimado hasta el monto del valor asegurable y en las de valor estimado, hasta el valor estipulado en la póliza.

**Artículo 293°. Valor de la indemnización en caso de pérdida total.** En caso de pérdida total, el importe de la indemnización será equivalente a la suma estipulada en la póliza, si ésta fuere de valor estimado, y al valor asegurable, si no lo fuere.

**Artículo 294°. Determinación de la indemnización del buque objeto de avería.** Cuando el buque haya sido objeto de averías que no impliquen su pérdida total, el importe de la indemnización se determinará así:

1. Si no ha sido reparado, el asegurado tendrá derecho al costo razonable de las reparaciones, con la deducción de viejo a nuevo, pero sin exceder de la suma asegurada con respecto a cualquier siniestro.
2. Si sólo ha sido parcialmente reparado, el asegurado tendrá derecho al costo razonable de las reparaciones, computado de acuerdo con lo dispuesto en el ordinal anterior, y a ser indemnizado por la depreciación proveniente del daño no reparado, siempre que la suma total no exceda al costo de reparación del daño total estimado con sujeción a la norma consagrada en el numeral primero.
3. Si no ha sido reparado, ni vendido en su estado de avería, el asegurado tendrá derecho a ser indemnizado por la depreciación razonable proveniente del daño no reparado, pero sin exceder el costo razonable de la reparación, computado según el numeral primero.

**Artículo 295°. Pérdida parcial del flete.** En caso de pérdida parcial del flete, se observarán las siguientes reglas:

1. Si la póliza fuere de valor estimado, el importe de la indemnización guardará, respecto de la suma estipulada la proporción que haya entre la parte perdida del flete total a riesgo del asegurado.
2. Si la póliza fuere de valor no estimado, el importe de la indemnización guardará respecto del valor asegurable, la proporción que haya entre la parte perdida del flete y el flete total asegurado.

**Artículo 296°. Pérdida parcial de cosa diferente del buque o flete.** En caso de pérdida parcial de cosas distintas al buque o el flete, se observarán las siguientes reglas:

1. Cuando ocurra pérdida total de parte de las cosas aseguradas y la póliza sea de valor estimado, el importe de la indemnización representará, respecto de la suma estipulada en la póliza, la proporción entre el valor asegurable de la parte perdida y el valor asegurable del todo, determinado como en el caso de una póliza de valor no estimado.

Si la póliza es de valor no estimado, el importe de la indemnización será equivalente al valor asegurable de la parte perdida.

2. Cuando ocurra avería del todo o parte de las cosas aseguradas y la póliza sea de valor estimado, el importe de la indemnización será, respecto de la suma estipulada, equivalente a la proporción entre la diferencia del valor bruto de las cosas en estado sano y el valor bruto de las mismas en estado de avería, por una parte, y el mismo valor bruto de las cosas en estado sano, por la otra.

Si la póliza es de valor no estimado, el importe de la indemnización será respecto del valor asegurable, equivalente a la proporción entre la diferencia del valor bruto de las cosas en estado sano y el valor bruto de las mismas en estado de avería, por una parte, y el mismo valor de las cosas en estado sano, por la otra.

Se entenderá por valor bruto el precio de venta al por mayor y, no existiendo éste, el valor apreciado con inclusión del flete, gastos de descargue e impuestos pagados anticipadamente. Pero tratándose de cosas que usualmente se vendan en consignación, se entenderá por valor bruto el precio de la consignación.

**Parágrafo.** Para los efectos de este artículo, tratándose de mercancías, el valor bruto se calculará teniendo en cuenta el valor de las mismas en el puerto de destino.

**Artículo 297°. Seguro de cosas heterogéneas.** Cuando se aseguren cosas heterogéneas bajo una sola suma, ésta deberá prorratearse entre ellas de acuerdo con sus respectivos valores asegurables como en el caso de una póliza de valor no estimado. El valor asegurado de una parte cualquiera de una cosa guardará con su valor total la misma proporción existente entre el valor asegurable de la parte y el valor asegurable de toda ella.

No pudiendo determinarse el costo inicial de cada cosa, ni su calidad, ni su descripción, la distribución de la suma total asegurada podrá hacerse tomando en consideración los valores netos de las diferentes cosas, en estado sano.

**Artículo 298°. Pago de contribución de avería común por el asegurado.** Cuando el asegurado pague o sea responsable por una contribución de avería común, el importe de la indemnización será equivalente al valor total de dicha contribución, si el interés sujeto a ella hubiere sido asegurado por su valor contribuyente total. Si no, o si sólo una parte de él hubiere sido asegurada, el importe de la indemnización será reducido en proporción al bajo seguro.

Cuando haya pérdida por avería particular que signifique una deducción del valor contribuyente y por la cual sea responsable el asegurador, el importe de ella deberá deducirse del valor asegurado en orden a determinar la contribución de avería general correspondiente al asegurador.

Cuando el asegurador sea responsable por gastos de salvamento, el importe de la indemnización será determinado conforme a lo dispuesto en el inciso anterior.

**Artículo 299°. Indemnización cuando se ha emitido garantía por avería común.** Cuando el asegurador hubiere emitido una garantía, el asegurado puede recobrar la totalidad de la pérdida, aun antes de haber exigido su derecho de contribución de los otros intereses contribuyentes, salvo pacto en contrario.

**Artículo 300°. Objeto asegurado bajo cobertura libre de avería particular.** Cuando el objeto asegurado haya sido garantizado libre de avería particular, el asegurado no tendrá derecho a indemnización por pérdida parcial si ella no proviene de un sacrificio de avería común, a menos que esté constituido por un conjunto de bultos, caso en el cual el asegurado tendrá derecho a indemnización por pérdida total de uno o varios de ellos.

**Artículo 301°. Objeto asegurado bajo cobertura libre de avería total o bajo porcentaje.** Cuando el objeto asegurado haya sido garantizado libre de avería particular totalmente o bajo un porcentaje determinado, el asegurador será responsable de los gastos de salvamento en que se haya incurrido para conjurar una pérdida cubierta por el seguro.

**Artículo 302°. Objeto asegurado libre de avería bajo porcentaje.** Cuando el objeto haya sido asegurado libre de avería particular bajo en porcentaje determinado, no podrá agregarse a la pérdida por avería particular una pérdida por avería común para el efecto de integrar el porcentaje especificado. Para este efecto sólo se tomará en consideración el daño efectivo sufrido por el objeto asegurado, sin incluir los gastos particulares y los inherentes a la determinación y prueba de la pérdida.

**Artículo 303°. Responsabilidad por pérdidas sucesivas.** El asegurador será responsable por las pérdidas sucesivas aún en el caso de que el monto total de ellas exceda la cantidad asegurada, salvo estipulación en contrario.

En cuanto una pérdida parcial no reparada o indemnizada anteceda a una pérdida total, el asegurado sólo podrá reclamar con respecto a la pérdida total.

**Artículo 304°. Póliza de valor no estimado por importe de indemnización.** En la póliza de valor no estimado el importe de la indemnización se ajustará a lo establecido a los artículos 1079 y 1102 del Código de Comercio.

**Artículo 305°. Gastos de prevención o minimización.** El asegurado, sus dependientes o sus agentes, están obligados a tomar las medidas necesarias para evitar o minimizar una pérdida. Los gastos incurridos para evitar o minimizar una pérdida cubierta por la póliza, serán cubiertos por el asegurador adicionalmente a cualesquiera otras indemnizaciones bajo la misma póliza, aunque el asegurador hubiese indemnizado una pérdida total. La falta de resultado útil no perjudica su derecho a ser indemnizado, salvo pacto en contrario.

**Artículo 306°. Exoneración de responsabilidad al tercero causante del daño.** La exoneración de responsabilidad del tercero causante del daño pactada por el asegurado o el tomador con dicho tercero no será oponible al asegurador, a menos que tal exoneración haya sido expresamente aceptada por éste en la póliza o documento de cobertura.

## SECCIÓN VIII

### TIPOS DE PÓLIZAS

**Artículo 307°. Seguro por tiempo o por viaje.** El seguro puede contratarse por un viaje, por varios sucesivos, o por un tiempo determinado. Se llamará póliza de viaje la que se emita para asegurar el bien durante el trayecto determinado. Se llamará póliza de tiempo la que se extiende para asegurar el bien durante un lapso determinado.

**Artículo 308°. Límite temporal de la póliza de viaje.** En defecto de estipulación en contrario, la póliza de viaje tendrá efecto:

1. En el seguro sobre el buque, desde el momento en que se inicia el embarque de las mercancías o, en defecto de ellas, desde el momento en que zarpe del puerto de partida hasta el momento en que quede fondeada o atracada en el puerto de destino, o a la terminación del descargue, en cuanto éste ocurra a más tardar dentro de los diez días siguientes a la llegada de la nave, si hay lugar a desembarque de mercancías.
2. En el seguro sobre mercancías, durante el periodo de responsabilidad del transportador, según sea el caso.

**Artículo 309°. Límite temporal de la póliza de tiempo.** En defecto de estipulación en contrario, la póliza de tiempo tendrá efecto desde las cero horas del día siguiente al de la celebración del contrato y termina a las veinticuatro horas del último día.

**Artículo 310°. Prórroga de la póliza de tiempo.** La póliza de tiempo sobre el buque se entenderá prorrogada hasta el momento en que haya quedado fondeado o atracado en el puerto de destino, si la expiración del seguro se produjere en el curso del viaje. La prórroga dará derecho al asegurador a una prima adicional, que se computará de acuerdo con la tasa original y en proporción al término de duración de la prórroga.

## SECCIÓN IX

### DESVIACIÓN

**Artículo 311°. Zarpe de o a puerto distinto.** Cuando en la póliza se haya especificado el puerto de partida y la nave zarpe de uno distinto, los riesgos no correrán por cuenta del asegurador.

Cuando en la póliza se haya especificado el puerto de destino y la nave zarpe con destino a uno distinto, los riesgos no correrán por cuenta del asegurador.

**Artículo 312°. Variación voluntaria del destino de la nave.** La variación voluntaria del destino de la nave, una vez iniciado el viaje, se sancionará con la terminación del contrato.

**Artículo 313°. Desviación de la ruta estipulada.** La desviación de la nave de la ruta que hubiere sido objeto de acuerdo en la póliza o, en defecto de estipulación, de la usual

o acostumbrada, se sancionará con la terminación del contrato, a menos que sea excusable.

**Artículo 314°. Interrupciones del viaje.** No terminará la responsabilidad del asegurador cuando, merced a un peligro cubierto por el seguro, el viaje sea interrumpido en un puerto o lugar intermedio, en circunstancias tales que justifiquen el desembarque, reembarque o trasbordo de las mercancías para expedirlas a su lugar de destino.

**Artículo 315°. Especificación de varios puertos de descargue.** Cuando en la póliza hayan sido designados varios puertos de descargue, la nave podrá dirigirse a todos o a algunos de ellos, pero si se dirige a varios deberá hacerlo en el orden designado en la póliza, a menos que exista costumbre o causa suficiente que justifiquen una conducta diferente.

**Artículo 316°. Excusas por desviación o demora.** La desviación o la demora serán excusables:

1. Cuando hayan sido autorizadas por estipulación de la póliza.
2. Cuando hayan sido causadas por circunstancias que escapen al control del capitán de la nave y del armador.
3. Cuando puedan considerarse necesarias para dar cumplimiento a una garantía o para la seguridad de la nave o del objeto asegurado.
4. Cuando se haya incurrido en ellas con el propósito de salvar vidas humanas o de asistir a una nave en peligro, cuando vidas humanas puedan estar en peligro, o para obtener asistencia médica, quirúrgica o farmacéutica para una persona a bordo, o si, siendo causadas por baratería del capitán o de la tripulación, ésta sea uno de los riesgos asegurados.

Al cesar la causa que excuse la demora o la desviación, la nave deberá recobrar su ruta o proseguir el viaje con razonable celeridad, so pena de que el asegurador pueda dar por terminado el contrato o negarse a pagar el seguro.

## SECCIÓN X

### DE LAS DISPOSICIONES ESPECIALES APLICABLES AL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

**Artículo 317°. Naturaleza y alcance.** El seguro de responsabilidad civil del propietario de un buque, del armador o arrendador o fletador de éste, y en general de quien desarrolle cualquiera de las actividades marítimas previstas en este Código, deberá atenerse a la naturaleza y alcance establecido en el artículo 1127 y siguientes del Código de Comercio.

La obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante la víctima del daño.

En los términos dispuestos por el artículo 1133 del Código de Comercio, los damnificados tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo.

**Artículo 318º. Importe de la indemnización y límite de cobertura en el seguro de responsabilidad civil.** En el seguro de responsabilidad civil, el importe de la indemnización será equivalente a la suma que el asegurado deba o haya pagado al damnificado, según se convenga en la póliza, sin perjuicio de las limitaciones o restricciones válidas previstas en ella. Aún en estos casos, se entenderá incluido los costos y gastos de los procesos a que hace referencia el artículo 1128 del Código de Comercio.

**Artículo 319º. Límites indemnizatorios.** El asegurador podrá oponer al perjudicado las mismas excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente los límites indemnizatorios que este último tuviere de acuerdo con la ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad.

**Artículo 320º. Seguro obligatorio de responsabilidad civil.** Para ejercer la navegación en los espacios marítimos colombianos, las naves de bandera nacional deberán estar amparadas por un seguro obligatorio vigente, los cuales se regirán por la reglamentación que expida la Dirección General Marítima.

88

La Autoridad Marítima verificará la suficiencia de las coberturas de seguro de responsabilidad civil, que sean otorgadas por aseguradores de prima fija o por clubs o asociaciones de protección e indemnización, teniendo en consideración lo dispuesto en este Código, los convenios internacionales ratificados por Colombia, las normas que regulan la actividad aseguradora y los usos y costumbres del sector marítimo.

## CAPÍTULO XI

### CONTRATO DE MANIPULACIÓN PORTUARIA

**Artículo 321º. Contrato de manipulación portuaria y régimen aplicable.** El contrato de manipulación portuaria es aquel en virtud del cual un operador portuario se compromete, a cambio de un precio, a realizar todas o alguna de las actividades que suponen la manipulación de las mercancías u otras de similar naturaleza dentro de una instalación portuaria.

**Parágrafo.** Las normas contenidas en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en normas especiales del presente Código para quienes ejerciendo una actividad considerada como operación portuaria desarrollen actividades marítimas.

**Artículo 322°. Contratación de las operaciones.** Las operaciones de manipulación portuaria de las mercancías podrán ser contratadas directamente por los cargadores o destinatarios de estas, o bien por quienes hayan asumido ante aquellos la obligación de realizarlas. De igual forma dichas operaciones podrán ser contratadas por los transportadores marítimos bien por cuenta propia o por encargo del cargador o consignatario de las mercancías. Cuando la contratación provenga del transportador marítimo por cuenta propia serán de aplicación a este contrato las normas relacionadas con el contrato de transporte marítimo de mercancías.

**Artículo 323°. Documentación.** El operador portuario deberá dar cuenta en un documento de la recepción de las mercancías para su manipulación, haciendo constar su condición y cantidad en tanto y en cuanto sea posible determinarlas mediante su examen. Dicho documento podrá ser sustituido, a voluntad del operador portuario, por un acuse de recibo en que se hará constar la fecha y la firma del operador.

La emisión y firma del documento que acredite la recepción será obligatoria si lo solicita quien le entregue las mercancías. El operador, no obstante, podrá elegir entre la emisión del documento o la de un acuse de recibo.

En caso de no haberse emitido el documento que acredite la recepción o de no haberse prestado el correspondiente acuse de recibo, se presumirá que el operador recibió las mercancías en buena condición aparente, salvo prueba en contrario.

**Artículo 324°. Régimen de responsabilidad del operador portuario.** El régimen de responsabilidad del operador por pérdidas, daño o retraso en la entrega de las mercancías establecido en este capítulo no podrá ser modificado contractualmente en perjuicio del contratante del servicio.

El presente régimen se aplicará también a las sociedades portuarias de servicio público en aquellos casos en que el daño, la pérdida o el retraso en la entrega de las mercancías, se produzca mientras éstas se encuentran siendo manipuladas, almacenadas o de alguna manera, ubicadas bajo su custodia en instalaciones dispuestas por la sociedad portuaria para tal efecto.

**Artículo 325°. Obligaciones.** El contrato de manipulación portuaria de mercancías puede incluir, entre otras, las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba a bordo de los buques, así como las de recepción, clasificación, depósito y almacenamiento en muelle o almacenes portuarios, y las de transporte que se

ejecuten dentro de la misma instalación portuaria. Todas ellas se ejecutarán de conformidad con la normativa vigente que les sea de aplicación.

Sin perjuicio de lo previsto sobre el particular en el contrato de transporte de mercancías, cuando el operador portuario actúe por cuenta de los cargadores o destinatarios de las mercancías, deberá efectuar en tiempo y forma las protestas o denuncias sobre su estado y condición en el momento en que las reciba del transportador o de la persona que le entregue las mercancías. Será responsable el operador portuario del perjuicio causado por su omisión o realización extemporánea.

**Artículo 326°. Periodo de responsabilidad del operador portuario.** El operador portuario será responsable en virtud del contrato de manipulación portuaria de todo daño, pérdida de las mercancías o retraso en su entrega, desde que las recibe, mientras están bajo su cuidado y hasta que las entrega a quien debe hacerse cargo de ellas, siempre que tal daño, pérdida o retraso acaezca sin que el operador pueda acreditar que se originó en una causa extraña.

Sin perjuicio de lo descrito en el contrato de transporte marítimo de mercancías, a menos que se haya dado al operador portuario aviso escrito de la pérdida o daño sufrido por las mercancías, describiendo en términos generales su naturaleza, dentro de los tres días siguientes a la entrega, se presumirá, salvo prueba en contrario, que han sido entregadas en la misma condición descrita en el documento de recepción o, si no se emitió dicho recibo, en buena condición. El plazo será de quince (15) días calendario en caso de daños no aparentes.

**Artículo 327°. Límites indemnizatorios del operador portuario.** Sin perjuicio de la pérdida del beneficio de los límites indemnizatorios del transportador por pérdida o daño de las mercancías prevista en el artículo 220° del presente Código, que será asimismo aplicable al operador portuario, la responsabilidad de dicho operador por causa de pérdida, daño y retraso en la entrega de las mercancías transportadas se limitará conforme a las reglas siguientes:

1. En los casos de pérdida o daño en las mercancías, estará limitada a una suma de dos (2) DEG por kilogramo de peso bruto.
2. Cuando la pérdida o daño de una parte de la mercancía afecte al valor de otra parte, se tendrá en cuenta el peso total de las mercancías perdidas o dañadas y de las mercancías cuyo valor haya resultado afectado para determinar ese límite de responsabilidad.
3. En caso de retraso en la entrega, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media de la remuneración que deba pagársele por sus servicios con

respecto a las mercancías que hayan sufrido el retraso, sin exceder de la cuantía total de la remuneración debida por la orden de servicio de que formen parte esas mercancías.

En ningún caso, la responsabilidad acumulada por pérdida o daño más la derivada de retraso excederá de la suma que resultaría aplicable por pérdida total de las mercancías en aplicación del numeral 1° de este artículo.

**Artículo 328°. Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones.** El régimen de responsabilidad del operador portuario y los límites indemnizatorios establecidos en los artículos anteriores, será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños, pérdidas o retrasos, independientemente de cuál sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual y tanto si se dirige contra el operador portuario o contra los empleados, agentes o dependientes que éste emplee para el cumplimiento de su obligación.

**Artículo 329°. Legitimación y acciones.** La responsabilidad del operador portuario por daños o pérdidas de las mercancías manipuladas podrá ser exigida, en todo caso, por quien contrató con él las correspondientes operaciones. Además, el destinatario de las mercancías transportadas cuya manipulación haya sido asumida por el transportador, transitorio, agente de carga, o comisionista de transporte tendrá acción directa contra el operador portuario para reclamar aquella responsabilidad, sin perjuicio de poder reclamarla también contra dicho transportador, transitorio o comisionista

**Artículo 330°. Caducidad de acciones.** Las acciones relacionadas con las reclamaciones por daños o retraso de las mercancías manipuladas caducarán en un (1) año contado a partir de la entrega de éstas por parte del operador responsable. En caso de pérdida dicho plazo se contará desde el día en que hubieran debido ser entregadas.

**Artículo 331°. Derecho de retención.** El operador portuario tendrá derecho a retener las mercancías en su poder mientras no se le abone el precio debido por sus servicios.

## LIBRO III

# PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS

## TÍTULO I

### INVESTIGACIONES TÉCNICAS SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

**Artículo 332°.** *Investigación técnica sobre seguridad marítima.* Corresponde a la Autoridad Marítima adelantar las investigaciones técnicas sobre seguridad marítima por los siniestros marítimos cuando estén involucrado buques de bandera nacional, en cumplimiento de las obligaciones derivadas del “Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos” o instrumento que lo modifique, complemente o sustituya, derivado del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio Internacional SOLAS), aprobado en Colombia mediante la Ley 8° de 1980.

**Artículo 333°.** *Finalidad y procedimiento de la investigación técnica sobre seguridad marítima.* Las investigaciones sobre seguridad marítima tendrán como objetivo prevenir en el futuro siniestros y sucesos marítimos, sin que en ellas se determine responsabilidad de los involucrados en el siniestro que se investiga y se aplicará el procedimiento y metodología establecida en el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos.

**Parágrafo.** La Dirección General Marítima implementará el procedimiento aplicable a través de la reglamentación técnica que para el efecto establezca el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC).

**Artículo 334°.** *Reserva de la investigación técnica.* La documentación, informes técnicos, entrevistas y demás elementos materiales recolectados y elaborados en el desarrollo de la investigación técnica sobre seguridad marítima, tendrán reserva.

**Artículo 335°.** *Restricción en el uso probatorio.* La documentación, informes técnicos, entrevistas y demás elementos materiales recolectados y elaborados en el desarrollo de la investigación técnica sobre seguridad marítima, no podrán ser tenidos como prueba dentro de los procesos jurisdiccionales por siniestros marítimos o demás procesos derivados de la ocurrencia de los mismos.

**Artículo 336°. Facultad para investigar siniestros y otros sucesos.** La Autoridad Marítima, en virtud de los derechos de Colombia como estado ribereño, podrá investigar desde el punto de vista técnico los siniestros marítimos y cualquier otro suceso que amenace o ponga en riesgo la seguridad en la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, sin perjuicio de que se encuentren previstos dentro del ámbito de aplicación del Código de Investigaciones de la Organización Marítima Internacional.

Las investigaciones que dispone el presente artículo tendrán fines preventivos y de determinación de causas técnicas, sin declaración de responsabilidad sobre los involucrados.

**Artículo 337°. Facultad para conocer procesos jurisdiccionales y adelantar actuaciones administrativas.** Lo dispuesto en el presente título se aplicará, sin perjuicio de las facultades jurisdiccionales y administrativas a cargo de la Dirección General Marítima, para conocer de los procesos jurisdiccionales y adelantar las actuaciones administrativas preventivas y sancionatorias por infracción a la normatividad marítima, según corresponda.

## TÍTULO II

### PROCESOS JURISDICCIONALES A CARGO DE DIMAR

#### CAPÍTULO I

##### DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 338°. Facultad jurisdiccional de la Dirección General Marítima.** En virtud del artículo 116° de la Constitución Política, la Dirección General Marítima conocerá de los siguientes procesos jurisdiccionales:

1. Procesos de responsabilidad civil extracontractual derivados de la ocurrencia de siniestros marítimos.
2. Controversias contractuales generadas en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías, siempre que se deriven de la ocurrencia de un siniestro marítimo.
3. Controversias contractuales generadas en virtud del contrato de remolque.
4. Controversias contractuales generadas en virtud del contrato de practicaje.
5. El embargo preventivo de buques, de conformidad con lo dispuesto en el presente Código.

Para tales efectos, la Dirección General Marítima adelantará y fallará dichos procesos en derecho y con las facultades propias de un juez, conforme a las normas generales establecidas en el Código General del Proceso y las disposiciones especiales consagradas en el presente Título, según sea el caso.

**Artículo 339°. Siniestros marítimos objeto de procesos de responsabilidad civil extracontractual.** Los siguientes serán los siniestros marítimos objetos de los procesos jurisdiccionales de responsabilidad civil extracontractual de que trata el numeral 1° del artículo anterior:

1. Abordaje
2. Colisión
3. Naufragio
4. Contaminación del medio marino
5. Encallamiento
6. Explosión o incendio
7. Otros daños causados por buques o artefactos navales

**Artículo 340°. Exclusividad jurisdiccional.** En ningún caso en ejercicio de las funciones jurisdiccionales aquí previstas se podrán conocer y resolver asuntos de naturaleza administrativa.

Cuando en el desarrollo de los procesos jurisdiccionales se advierta una presunta infracción a la normatividad marítima, ésta se pondrá en conocimiento de la Capitanía de Puerto correspondiente para lo de su competencia.

**Artículo 341°. Modificación de la estructura de DIMAR.** En aras de garantizar los principios constitucionales de imparcialidad e independencia, el Gobierno Nacional modificará la estructura de la Dirección General Marítima con el objeto de incluir en ella las dependencias que sean necesarias para el ejercicio de la facultad jurisdiccional dispuesta en el presente título.

**Artículo 342°. Competencia general de la autoridad marítima regional.** Corresponderá a la autoridad marítima regional adelantar y fallar de acuerdo al procedimiento legalmente aplicable, en primera o única instancia, los procesos jurisdiccionales dispuestos en el presente título.

**Artículo 343°. Competencia general de la autoridad marítima nacional.** Corresponderá a la autoridad marítima nacional resolver los recursos de apelación contra autos y sentencias proferidos en primera instancia por la autoridad marítima regional, conforme a las reglas establecidas en el Código General del Proceso y las disposiciones especiales consagradas en el presente Título, según sea el caso.

**Artículo 344°. Medio de Inicio de los procesos jurisdiccionales.** Los procesos jurisdiccionales se promoverán únicamente a través de demanda, la cual deberá ser presentada ante la autoridad marítima regional atendiendo a la competencia territorial, con el lleno de los requisitos dispuestos en el artículo 82 del Código General del Proceso.

**Artículo 345°. Cuantía y trámite.** Los procesos jurisdiccionales de que trata el presente título se tramitarán de acuerdo a la cuantía de las pretensiones al tiempo de la demanda, conforme a las siguientes reglas:

1. Cuando el asunto verse sobre pretensiones patrimoniales que no excedan el equivalente a cuarenta salarios mínimos legales mensuales vigentes (40 smlmv), el proceso será de mínima cuantía y se tramitará bajo las normas del proceso verbal sumario en única instancia, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo I, Título II, Sección I del Libro Tercero del Código General del Proceso.
2. Cuando el asunto verse sobre pretensiones patrimoniales que excedan el equivalente a cuarenta salarios mínimos legales mensuales vigentes (40 smlmv) sin exceder el equivalente a ciento cincuenta salarios mínimos legales mensuales vigentes (150 smlmv), el proceso será de menor cuantía y se tramitará bajo las normas del proceso verbal, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo I, Título I, Sección I del Libro Tercero de Código General del Proceso.
3. Cuando el asunto verse sobre pretensiones patrimoniales que excedan el equivalente a ciento cincuenta salarios mínimos legales mensuales vigentes (150 smlmv), el proceso será de mayor cuantía y se tramitará bajo las normas del proceso verbal, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo I, Título I, Sección I del Libro Tercero de Código General del Proceso.

**Artículo 346°. Uso de las tecnologías de la información y de las comunicaciones.** Adicional a lo establecido en el Código General del Proceso, en los procesos jurisdiccionales se dará especial aplicación al uso de las tecnologías de la información y de las comunicaciones en la solicitud de actuaciones previas, presentación de la demanda, contestación, práctica de pruebas, realización de audiencias y demás aspectos que por su naturaleza así lo requieran. Lo anterior será sujeto de reglamentación por parte de la Dirección General Marítima.

**Artículo 347°. Ejecución de sentencias.** Podrá solicitarse ante la Autoridad Marítima Regional la ejecución de la sentencia emitida dentro de los procesos jurisdiccionales de que trata el presente Título, conforme al procedimiento establecido en los artículos 305 y 306 del Código General del Proceso.

## CAPÍTULO II

### REGLAS PROCESALES APLICABLES A LOS PROCESOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL POR SINIESTROS MARÍTIMOS

**Artículo 348°. Conocimiento en siniestros.** Para los procesos de que trata el numeral 1 del artículo 338° de este Código, la facultad jurisdiccional a cargo de la Dirección General Marítima se ejercerá sobre los siniestros marítimos ocurridos dentro de los espacios marítimos colombianos o fuera de ellos cuando el primer puerto de recalada sea colombiano.

**Artículo 349°. Disposiciones especiales.** Además de las normas generales dispuestas en el presente título, en los procesos jurisdiccionales por siniestros marítimos se aplicarán las siguientes reglas especiales:

1. Actuaciones previas. Quien pretenda demandar o tema ser demandado con ocasión a la ocurrencia de un siniestro marítimo, podrá solicitar a la Delegatura Regional para Asuntos Jurisdiccionales correspondiente, la práctica de actuaciones previas, de conformidad a lo establecido en el artículo 350° y 351° del presente Código.
2. Notificación especial en siniestros marítimos de contaminación. Tanto el auto admisorio de la demanda como la sentencia emitido dentro de un proceso jurisdicción de responsabilidad civil extracontractual, derivado del siniestro marítimo de contaminación del medio marino, además de las notificaciones que la ley exija, deberán ser notificados, de acuerdo al procedimiento legal, al Procurador Regional o Distrital, si los hubiere.

**Artículo 350°. Actuaciones previas.** Son actuaciones previas al inicio del proceso jurisdiccional por siniestros marítimos, las siguientes:

1. Disposición del buque y su tripulación. A solicitud de parte, el buque y su tripulación deberá permanecer a disposición de la Autoridad Marítima para que proceda a tomar declaración e interrogar a los posibles involucrados en el siniestro marítimo y demás personas que pudieren contribuir al esclarecimiento de los hechos, así como para que recepcione los documentos que se pretendan hacer valer al interior del futuro proceso, si fuere el caso.
2. Garantías. Previo a la autorización de zarpe de las naves involucradas en la ocurrencia de un siniestro marítimo y a solicitud de parte, la Autoridad Marítima Regional determinará las garantías que tengan como objeto cubrir los daños y

perjuicios derivados de la eventual declaratoria de responsabilidad civil extracontractual. El monto de la garantía será fijado conforme a las pruebas presentadas por la parte que la solicite.

3. Otras garantías. Serán admisibles las cartas de garantías otorgadas por aseguradores de casco y maquinaria y las asociaciones o clubes de protección e indemnización, los cuales deberán contar con representante en Colombia. La Dirección General Marítima reglamentará los requisitos que específicamente deberán contener éste tipo de garantías.
4. Audiencia de conciliación prejudicial. Si la materia de que trate el asunto es conciliable, se podrá practicar audiencia de conciliación prejudicial a solicitud de parte, la cual se llevará a cabo de acuerdo a lo dispuesto en el Código General del Proceso y la Ley 640 de 2001. La audiencia de conciliación prejudicial no será requisito de procedibilidad para dar inicio al proceso jurisdiccional de que trata el presente título.

**Artículo 351º. Reglas procesales aplicables a las actuaciones previas.** Para efectos de la solicitud y práctica de las actuaciones previas de que trata el artículo anterior, se aplicarán las siguientes reglas procesales:

1. Oportunidad y requisitos de la solicitud. Dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la ocurrencia del siniestro marítimo o al conocimiento del hecho en virtud de protesta, quien pretenda demandar o tema ser demandado podrá elevar solicitud a la Autoridad Marítima Regional, con el objeto que se practiquen actuaciones previas.

Quien eleve la solicitud deberá tener legitimación para proponerla, expresar la actuación o actuaciones previas a practicar, los hechos que fundamentan la solicitud y las pruebas que la motivan.

2. Auto de apertura. Cumplidos los requisitos consagrados en el numeral anterior y una vez valorados los criterios de pertinencia, conducencia y utilidad del requerimiento, la Autoridad Marítima Regional correspondiente dentro del día siguiente a su recepción, expedirá auto de apertura por el cual resolverá la solicitud, en el que ordenará o no la práctica de actuaciones previas.

Se rechazará de plano la solicitud de actuaciones previas que no reúna los requisitos del numeral anterior o no resulte procedente del análisis de pertinencia, conducencia y utilidad que se haga para el efecto.

3. Práctica de actuaciones previas. La práctica de actuaciones previas se realizará mediante audiencia, de la cual se dejará constancia. Para tales efectos se hará uso de las tecnologías de la información y de las comunicaciones, tales como videoconferencia, teleconferencia o cualquier otro medio de comunicación que garantice la inmediación, concentración y contradicción.

Cuando la actuación previa implique la toma de declaraciones y/o interrogatorios a los involucrados en el siniestro marítimo y demás personas que pudieren contribuir al esclarecimiento de los hechos, la constancia de dichas diligencias deberá suscribirse por quienes intervengan en ella.

Si de la práctica de las actuaciones previas resultare de las partes un acuerdo conciliatorio, se levantará acta de conciliación cuyo contenido se ajustará a lo dispuesto en la Ley 640 de 2001 y demás normas sobre la materia.

4. Auto de cierre. Una vez practicadas las actuaciones previas, se expedirá auto que declarará cerrada la etapa de actuaciones previas, en el que se pronunciará, si fuere del caso, sobre los siguientes aspectos:
  - a) La disposición del buque y su tripulación.
  - b) La determinación y fijación del monto de la garantía, la cual deberá ser presentada dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes a la notificación del auto de cierre.
  - c) De ser procedente, la enunciación del acuerdo conciliatorio celebrado entre las partes.

**Parágrafo 1.** La solicitud y práctica de las actuaciones previas se tramitarán todos los días del año.

**Parágrafo 2.** Los elementos materiales probatorios constitutivos de la etapa de actuaciones previas serán tenidos como tal en el futuro proceso jurisdiccional de responsabilidad civil extracontractual por siniestro marítimo, si a ello hubiere lugar.

**Parágrafo 3.** Contra los autos de apertura y cierre de la etapa de actuaciones previas no procederá recurso alguno.

**Parágrafo 4.** Si de la práctica de actuaciones previas dependiera la disposición de un buque y su tripulación por la toma de declaraciones, interrogatorios, entrega de garantías y recepción de documentos, se ordenará remitir en el auto de cierre, copia del mismo a la Capitanía de Puerto del lugar de ocurrencia del siniestro marítimo, para lo de su competencia.

**Parágrafo 5.** Vencido el plazo dispuesto en el numeral 1° del presente artículo sin que se hubiere requerido la práctica de actuaciones previas, el Capitán de Puerto del lugar de ocurrencia del siniestro marítimo, podrá expedir el zarpe del buque.

### CAPÍTULO III

#### EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES

**Artículo 352°. Competencia para el embargo.** La Autoridad Marítima Regional será el juez competente para conocer del embargo preventivo de buques, conforme a lo dispuesto en la Decisión 487 de 2000 de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) o en norma comunitaria que la modifique, complemente o aclare.

El embargo preventivo de buques podrá solicitarse durante el desarrollo de los procesos jurisdiccionales del presente título, siempre que no se haya constituido garantía anterior que persiga el mismo objeto.

**Artículo 353°. Competencia sobre el fondo del litigio.** La Autoridad Marítima Regional será el juez competente para resolver sobre el fondo del litigio siempre que el mismo corresponda a procesos jurisdiccionales de los dispuestos en el artículo 338° del presente Código.

Para aquellos procesos distintos a los enlistados en el artículo 338° de este Código, la competencia para conocer sobre el fondo del litigio corresponderá a la jurisdicción ordinaria.

### TÍTULO III

#### ACTUACIONES ADMINISTRATIVAS PREVENTIVAS Y SANCIONATORIAS

### CAPÍTULO I

#### DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 354°. Titularidad de la potestad sancionatoria por violación a la normatividad marítima.** El Estado es el titular de la potestad sancionatoria por infracción a la normatividad marítima y la ejerce, sin perjuicio de las competencias legales de otras autoridades, a través de la Dirección General Marítima, a quien corresponderá

imponer y ejecutar, de acuerdo al procedimiento legal aplicable, las medidas preventivas y sancionatorias consagradas en el presente código, según sea el caso.

**Artículo 355°. Sujetos de medidas preventivas y sancionatorias.** Serán sujetos de las medidas preventivas y/o sanciones administrativas por parte de la Dirección General Marítima por infracciones a la normatividad marítima, las siguientes personas naturales o jurídicas:

- a. El Capitán
- b. Los miembros de la tripulación
- c. El Armador y/o propietario
- d. Los agentes marítimos
- e. El Piloto Practico
- f. Las empresas bajo el control de la Dirección General Marítima
- g. Cualquier otra persona natural o jurídica que esté directa o indirectamente relacionada con el ejercicio de las actividades marítimas.

**Artículo 356°. Individualidad e independencia de las medidas preventivas y sancionatorias.** Las medidas preventivas y sancionatorias a las que hace referencia el presente Título, se impondrán de manera individual e independiente por cada infracción y a cada infractor de la normatividad marítima.

**Artículo 357°. Procedimiento general aplicable.** A las actuaciones administrativas por infracciones a la normatividad marítima de que trata el presente código se les aplicará, sin perjuicio de las disposiciones especiales, las normas relativas al procedimiento administrativo sancionatorio dispuestas en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y demás normas concordantes.

## CAPÍTULO II

### MEDIDAS PREVENTIVAS

**Artículo 358°. Objeto de las medidas preventivas.** Las medidas preventivas son de ejecución inmediata, tienen carácter preventivo, transitorio y proceden cuando del ejercicio de las actividades marítimas pueda derivarse daño o peligro a la seguridad marítima en general, la seguridad de la vida humana en el mar y protección del medio ambiente marino.

Contra ellas no procede recurso alguno y se aplicarán sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

**Artículo 359°. Clases medidas preventivas.** Las medidas preventivas serán:

1. Amonestación escrita.
2. Inmovilización y/o retención de naves y artefactos navales.
3. Suspensión de la actividad.
4. Aprehesión material y temporal de elementos, equipos, materias primas, sustancias o implementos utilizados para cometer la infracción.

**Artículo 360°. Inicio del procedimiento para la imposición de medidas preventivas.** Una vez conocido el hecho, de oficio o a petición de parte, la capitanía de puerto correspondiente, dentro del día siguiente procederá a comprobarlo y a establecer la necesidad, proporcionalidad y razonabilidad de imponer las medidas pertinentes a través de acto administrativo motivado.

**Artículo 361°. Medidas preventivas en caso de flagrancia.** En los eventos de flagrancia que requieran la imposición de una medida preventiva en el lugar y ocurrencia de los hechos, se procederá a levantar un acta en la cual constará la medida preventiva específica a imponer; los motivos que la justifican; lugar, fecha y hora de su fijación; funcionario competente de la capitanía de puerto o del cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional y la persona natural o jurídica involucrada. El acta será suscrita por el presunto infractor o, si se rehusare a hacerlo, se hará firmar por un testigo.

En el caso de que no sea factible la firma del acta por parte del presunto infractor o de un testigo, bastará con la sola suscripción por parte del funcionario encargado del asunto. De lo anterior deberá dejar la constancia respectiva. El acta deberá ser legalizada a través de acto administrativo en donde se establecerán las condiciones de las medidas preventivas impuestas, en un término no mayor a tres días.

**Parágrafo.** La Dirección General Marítima reglamentará lo relacionado con el contenido y diligenciamiento del acta a la que se refiere el presente artículo.

**Artículo 362°. Costos de la medida preventiva.** Los costos en que incurra la capitanía de puerto correspondiente por la imposición de las medidas preventivas como transporte, vigilancia, almacenamiento, parqueadero, levantamiento, entre otros, estarán a cargo del infractor. En caso del levantamiento de la medida, los costos deberán ser cancelados ante la Capitanía de Puerto correspondiente antes de devolver el bien o el reinicio de las actividades objeto de la medida.

**Artículo 363°. Continuidad de la actuación.** Impuesta la medida preventiva mediante el acto administrativo, se procederá, en un término no mayor a diez (10) días, a evaluar si existe mérito para iniciar el procedimiento sancionatorio.

De no encontrarse mérito suficiente para iniciar el procedimiento, se procederá a levantar la medida preventiva.

Si se iniciara el procedimiento sancionatorio, sólo se levantará dicha medida una vez se compruebe que desaparecieron las causas que la motivaron.

### CAPÍTULO III

#### SANCIONES

**Artículo 364°. Sanciones a naves o artefactos navales inferiores a 150 UAB.** Cuando en la comisión de una infracción a la normatividad marítima esté involucrada una nave o artefacto naval cuyas unidades de arqueo bruto -UAB- sean inferiores a 150, los infractores serán sancionados de acuerdo con el tipo de conducta así:

A. Multa equivalente a veintisiete punto cincuenta y cuatro (27,54) Unidades de Valor Tributario (UVT) al que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

A01. Navegar en los canales por el costado que no corresponde a lo ordenado en el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972, aprobado por Colombia mediante Ley 13 de 1981.

A02. Transportar personas o elementos ubicados de tal forma que obstruyan la visibilidad y no permitan una navegación confiable.

A03. Obstaculizar el acceso a muelles, embarcaderos destinados al tránsito de personas o de carga, así como otras zonas atraque.

A04. No atender ni respetar las señales enviadas desde otras naves.

A05. Portar en las naves combustibles en tanques o bidones defectuosos o que no permitan su correcta y segura ubicación.

A06. Instalar en la nave instrumentos sonoros o luminosos que den lugar a confusión respecto de las señales de navegación establecidas.

A07. Abarloarse y/o sujetarse a otra embarcación para navegar sin causa justificada.

A08. Interrumpir sin justa causa la navegación y/o el normal funcionamiento de las naves, tanto en zonas abiertas como en muelles o embarcaderos.

A09. No rendir a tiempo los informes que solicite la Autoridad Marítima.

B. Multa equivalente a cincuenta y cinco punto diez (55,10) Unidades de Valor Tributario (UVT) al que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:



- B01. Transportar animales u objetos que afecten la seguridad de los pasajeros y/o la nave que preste servicio público de transporte.
- B02. Navegar sin portar el certificado de idoneidad o la licencia de navegación del Capitán y de la totalidad de la tripulación.
- B03. Activar el botón de pánico del equipo o dispositivo de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite sin que medie plena justificación.
- C. Multa equivalente a ochenta y dos punto sesenta y dos (82,62) Unidades de Valor Tributario (UVT) al que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
- C01. Embarcar o desembarcar pasajeros y mercancías en general, en muelles o embarcaderos con destinación diferente, o no autorizados.
- C02. Ausencia o deterioro grave de las señales luminosas, acústicas y de las marcas exigidas para la navegación.
- C03. No llevar a bordo equipo de primeros auxilios.
- C04. Remolcar a otra embarcación sin las medidas de seguridad apropiadas, o cuando las condiciones de la nave no lo permiten, excepto en caso de emergencia manifiesta.
- C05. No respetar las prelación de navegación de otras embarcaciones, de acuerdo al Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972, aprobado por Colombia mediante Ley 13 de 1981.
- C06. Navegar fuera de la zona autorizada en el certificado de idoneidad de la tripulación.
- C07. Transportar materiales tóxicos, junto con víveres o materia prima, para elaborar alimentos sin la debida autorización y precaución.
- C08. Atracar sin las debidas precauciones, y/o sin que tengan la nave las defensas reglamentarias.
- C09. Prestar el servicio de transporte de carga o de pasajeros en rutas no autorizadas.
- C10. Navegar en bahías internas y canales de acceso a velocidades superiores a las establecidas por el Capitán de Puerto respectiva, de acuerdo a las condiciones específicas de su propia jurisdicción.



- C11. Transportar cargamento gaseoso, junto con explosivos o combustible, en la misma cubierta o bodega.
- C12. No tener el listado de pasajeros a bordo, para naves de transporte de pasajeros.
- D. Multa equivalente a ciento diez punto dieciséis (110,16) Unidades de Valor Tributario (UVT) al que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
- D01. Quedar a la deriva por falta de combustible.
  - D02. Zarpas de sitios no autorizados para el servicio de transporte de carga y pasajeros.
  - D03. No tener visibles y claramente marcados el nombre, número y puerto de matrícula en los costados de la nave.
  - D04. Navegar con marcas de identificación que no cumplan las especificaciones establecidas en la ley.
  - D05. Navegar sin radio o con dicho equipo dañado.
  - D06. Navegar en horas o días no autorizados por la Autoridad Marítima.
  - D07. No atender a la señal de “*parar máquinas*” y a la orden de detención efectuada mediante comunicación realizada a través del canal 16 V.H.F. o F.M., y demás requerimientos y procedimientos llevados a cabo por las unidades de la Armada Nacional y la Dirección General Marítima.
  - D08. No permitir el paso a una nave en debida forma, cuando ésta se encuentre en situación de emergencia.
  - D09. Cambiar la tripulación de la embarcación sin previo aviso a la Capitanía de Puerto.
  - D10. No tener el certificado de registro de motor.
  - D11. Cuando el número o potencia del motor difieran del consignado en el certificado de matrícula y registro de motor.
  - D12. Negarse a prestar servicio público de transporte de pasajeros sin causa justificada.
- E. Multa equivalente a ciento treinta y siete punto setenta (137,70) Unidades de Valor Tributario (UVT) al que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:



- E01. Navegar en una nave que no reúna las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación.
- E02. Ausencia, capacidad insuficiente o deterioro grave de los dispositivos individuales del equipo de salvamento, de las embarcaciones de supervivencia y los medios de puesta a flote.
- E03. No atender las instrucciones, recomendaciones y órdenes que emite la Capitanía de Puerto mediante circulares, avisos y medios de comunicación.
- E04. No portar cartas y publicaciones náuticas del área, para las naves que por su tamaño lo requieran.
- E05. Cambiar las especificaciones de una nave y/o artefacto naval de modo tal que altere su superestructura sin la debida autorización de la Dirección General Marítima.
- E06. Utilizar una nave para un servicio diferente al autorizado por la Dirección General Marítima.
- E07. Transportar pasajeros excediendo la capacidad autorizada en la matrícula.
- E08. No informar a la Capitanía de Puerto los cambios de motor o cualquier otra modificación a las especificaciones técnicas de la nave.
- E09. Navegar con el documento de matrícula y/o certificados de seguridad vencidos.
- E10. Navegar sin zarpe, con este vencido o sin código de verificación expedido por la Estación de Control de Tráfico Marítimo de la jurisdicción, cuando se requiera.
- E11. No contar con una póliza de seguro que ampare eventuales accidentes a pasajeros o daños a terceros.
- E12. No tener las pólizas vigentes, conforme lo establecido en la normatividad marítima vigentes.
- E13. Prestar el servicio público de transporte de carga y pasajeros, sin la habilitación y el permiso de operación previo expedido por la Dirección General Marítima.
- E14. Irrespetar o ultrajar, de palabra u obra, a la Autoridad Marítima Nacional o al personal de la Armada Nacional en ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las acciones penales a que haya lugar.



- E15. No atender las señales o solicitudes de auxilio de otra nave.
- E16. Someter a reparación las naves en lugares no autorizados por la Autoridad Marítima Nacional, y/o en lugares donde se interrumpa la navegación o se ponga en peligro la seguridad de la vida humana.
- E17. Causar daño a las ayudas a la navegación.
- E18. Navegar sin la observancia de las ayudas a la navegación.
- E19. Transportar pasajeros sin los respectivos chalecos salvavidas, los cuales deben ser asignados a cada persona de forma individual.
- E20. Transportar pasajeros en una nave que no tenga asignados y asegurado los asientos.
- E21. El armador que no registre y matricule una nave dentro de los noventa días siguientes a su construcción y/o adquisición.
- E22. Quien no inscriba todo acto o contrato, providencia judicial, administrativa o arbitral que implique constitución, declaración, aclaración, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio, sobre una nave para que surta efectos ante otras autoridades competentes y ante terceros.
- E23. Efectuar actividades con los motores fuera de borda, que generen algún tipo de riesgo y peligro a la seguridad marítima y/o la vida humana en el mar.
- E24. No respetar las señales de buceo, trabajos marítimos, trabajos subacuáticos, o cualquier otro relacionado con los mismos.
- E25. Apagar el equipo o dispositivo de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite cuando la nave se encuentre navegando.
- E26. Quitar el precinto de seguridad del equipo o dispositivo de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite.
- E27. Cambiar de ubicación el equipo o dispositivo de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite inicialmente instalado por la empresa proveedora.
- E28. Bloquear la antena de transmisión del equipo o dispositivo de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite, cuando la nave se encuentre navegando.

E29. Incumplir las disposiciones contenidas en la Norma de Gestión de la Seguridad (NGS) aplicable.

F. Multa equivalente a doscientos setenta y cinco punto cuarenta y uno (275,41) Unidades de Valor Tributario (UVT) al que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

F01. Navegar por áreas restringidas y/o prohibidas.

F02. Arrojar desde embarcaciones o artefactos navales basuras, sustancias químicas, combustible, o desechos al medio marino.

F03. Navegar en aguas jurisdiccionales marítimas sin permiso de la Autoridad Marítima Nacional.

F04. Navegar en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicotrópicas.

F05. Tener marcado y navegar con identificación y/o nombre que corresponda a otra embarcación.

F06. Construir una nave o artefacto naval sin el debido permiso de la Autoridad Marítima Nacional.

F07. Arribar a un puerto distinto del autorizado en el zarpe de manera ilegítima.

**Artículo 365°. Sanciones a naves o artefactos navales superiores a 150 UAB.** Las conductas establecidas en el artículo anterior también se aplicarán cuando en la infracción esté involucrada una nave o artefacto naval cuyas unidades de arqueo bruto -UAB- sean iguales o superiores a 150. Para tales casos, la sanción será cinco (5) veces el valor de la multa dispuesta para las naves o artefactos navales inferiores a dichas unidades.

**Artículo 366°. Sanciones por atentar contra la protección del medio marino.** Constituyen infracciones en contra de la protección del medio marino las siguientes conductas:

A. Multa equivalente a ciento treinta y siete punto setenta (137,70) Unidades de Valor Tributario (UVT) al que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

A01. No presentar informe final de las actividades limpiezas de cascos a flote, manejos de residuos/desechos y demás actividades que lo requieran, presentarlo fuera de los términos establecidos o sin los adjuntos estipulados.



A02. Carecer del plan de suministro de combustible, o contar con el plan sin aprobar o sin incorporar a su sistema de gestión de seguridad.

A03. No contar con los rótulos sobre el manejo de basuras abordo.

A04. No tener el sistema de conexión de descargas de aguas sucias.

A05. No constituir, cuando sean exigidos, los seguros de responsabilidad civil extracontractual que amparen los daños que puedan derivarse de la contaminación causada por las operaciones de buques y actividades marítimas.

A06. No constituir, cuando sean exigidos, los seguros de cumplimiento para la efectiva ejecución de las obligaciones establecidas por la Autoridad Marítima para la protección del medio marino.

A07. No exhibir al Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional o a la Autoridad Marítima cuando le sea requerido, los certificados de cumplimiento o el refrendo exigidos en la normatividad vigente para el desarrollo de las actividades marítimas

B. Multa equivalente a cuatrocientos trece punto once (413,11) Unidades de Valor Tributario (UVT) al que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

B01. Realizar una indebida señalización las zonas de seguridad de proyectos y actividades autorizados en el territorio marítimo colombiano o de buques o artefactos navales naufragados o hundidos.

B02. No llevar a bordo los planes de gestión y libros de registro exigidos por la Dirección general marítima de acuerdo a la actividad ejercida.

B03. No poner en ejecución los planes de contingencia o equivalentes necesarios para ejecución de la actividad marítima.

B04. No contar con el certificado de tratamiento y disposición de desechos/residuos exigido por la autoridad marítima.

B05. Realizar el cambio de agua de lastre con un porcentaje menor al establecido por la Dirección General Marítima o incumplir las normas respecto a la eficacia de la gestión del agua de lastre.



B06. No realizar la notificación a la autoridad marítima en caso de un incidente de contaminación por sustancias peligrosas, sustancias perjudiciales y contaminantes del mar derivadas de actividades marítimas de los que se tenga conocimiento.

B07. Realizar la actividad marítima sin la supervisión de inspector designado por la autoridad marítima en los casos que sea exigido.

B08. No realizar una efectiva gestión de residuos derivados de obras de ingeniería oceánicas, dragados, rellenos, relimpias y mantenimiento de canales y dársenas de maniobra.

C. Multa equivalente a ochocientos veintitrés punto veintitrés (823,23) Unidades de Valor Tributario (UVT) al que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

C01. No señalar las zonas de seguridad de proyectos y actividades autorizados en el territorio marítimo colombiano o de buques o artefactos navales naufragados o hundidos.

C02. No contar con los certificados de prevención de la contaminación exigidos por la Dirección general marítima de acuerdo a la actividad ejercida.

C03. Carecer de planes de contingencia o equivalentes para la ejecución de la actividad marítima.

C04. Generar contaminación del medio marino proveniente de la instalación y/u operación de emisarios submarinos.

C05. Emitir deliberada por encima de los estándares permitidos que afecte la capa de ozono, de compuestos provenientes de actividades marítimas como, el dióxido de carbono, óxidos de azufre, entre otros.

C06. Cuando producido el siniestro marítimo de contaminación o la infracción se evidencie que la actividad era ejecutada sin la licencia o permiso correspondiente.

C07. Cuando el siniestro marítimo de contaminación o la infracción sean producidos en un área marítima protegida o especialmente sensible.

C08. Cuando se oculte información a la Dirección General Marítima o que dicha información sea incompleta o falsa y se haya utilizado para obtener licencias o permisos.

**Artículo 367°. Sanciones por atentar contra la protección marítima.** Constituyen infracciones en contra de la protección marítima las siguientes conductas:

A. Multa equivalente a ciento treinta y siete punto setenta (137,70) Unidades de Valor Tributario (UVT) al que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

A01. No informar a la Dirección General Marítima cuando la administración de otro estado de bandera establezca un nivel de protección diferente al señalado en el buque colombiano al llegar a ese país.

A02. Omitir el informe de comunicación por parte del buque cuando se hubiere presentado un suceso de protección marítima al instante a la Capitanía de Puerto.

A03. Omitir el informe de comunicación por parte de la instalación portuaria cuando se hubiere presentado un suceso de protección al instante a la Capitanía de Puerto.

A04. No facilitar el permiso a tierra de los tripulantes de los buques de tráfico internacional en las instalaciones en las que arriben, sin causa justificada.

A05. No diligenciar por parte de la instalación portuaria la declaración de protección marítima, cuando reciba un buque al cual le aplique el Código Internacional del Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

A06. No diligenciar por parte del buque de tráfico internacional la declaración de protección marítima cuando atraque en una instalación portuaria y/o tenga la declaración de cumplimiento vencida.

A07. No llevar a bordo el plan de protección vigente y aprobado.

A08. El ingreso a un buque de tráfico internacional de personal no autorizado por la Autoridad Marítima, sin haber surtido los respectivos protocolos de libre platica e interface buque - puerto. En caso de tratarse de una nave de tráfico internacional que haya arribado previamente a otro puerto colombiano, no estará autorizado el ingreso a bordo de ningún personal, hasta tanto no se haya llevado a cabo de manera formal, la respectiva interface, a no ser que el buque cuente con libre platica anticipada.



A09. Incumplir los protocolos de comunicaciones y protección establecidos por la Autoridad Marítima, durante el desarrollo de actividades marítimas.

A10. Operar motonaves o lanchas en función del cumplimiento del plan de protección marítima en el espejo de agua de maniobras, bien sea concesionada o no a una instalación portuaria, sin el cumplimiento de requisitos exigidos por la autoridad marítima para poder navegar, tanto de la nave, como de sus tripulantes.

B. Multa equivalente a cuatrocientos trece punto once (413,11) Unidades de Valor Tributario (UVT) al que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

B01. Operar un buque de tráfico internacional o instalación portuaria sin un oficial de protección reconocido, según corresponda.

B02. No actuar con arreglo al nivel de protección establecido por la Autoridad Marítima.

B03. Efectuar actividades marítimas subacuáticas sin la respectiva autorización de la Autoridad Marítima.

B04. Operar sin la evaluación de la protección del buque (EPB) y/o el plan de protección del buque (PPB) aprobado.

B05. Operar sin la evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) y/o plan de protección de la instalación portuaria (PIPI) aprobado.

B06. Operar sin oficial de la compañía para protección marítima (OCPM) reconocido por la Autoridad Marítima.

B07. Operar sin oficial de protección del buque (OPB) reconocido por la Autoridad Marítima.

B08. Operar sin oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) reconocido por la Autoridad Marítima.

B09. Operar con la evaluación de la protección del buque (EPB) y/o el plan de protección del buque (PPB) desactualizado

B10. Operar con la evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) y/o Plan de protección de la instalación portuaria (PIPI) desactualizado.

B11. No atender las auditorías de las actividades de protección marítima en la fecha programada e informada, sin justificación sustentada.

B12. Operar con el certificado internacional de protección del buque vencido.

B13. Navegar teniendo vencida la prórroga del certificado de protección marítima.

**Artículo 368°. Otras sanciones.** Además de las infracciones dispuestas en los artículos anteriores, serán objeto de sanción las siguientes conductas:

1. Cuando la acción u omisión constituya incumplimiento a lo dispuesto en actos administrativos de carácter particular y concreto, tales como licencias, habilitaciones, permisos, autorizaciones, certificados y otros expedidos por la Dirección General Marítima, se impondrá multa de veintisiete punto cincuenta y cuatro (27,54) a quinientos cincuenta punto ochenta y dos (550,82) Unidades de Valor Tributario (UVT).
2. Cuando la acción u omisión constituya violación a lo establecido expresamente al Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC) y demás normas reglamentarias expedidas por la Dirección General Marítima, se impondrá multa de veintisiete punto cincuenta y cuatro (27,54) a mil trescientos setenta y siete punto cero cinco (1377,05) Unidades de Valor Tributario (UVT). Para tales efectos, el Capitán de Puerto comprobará si ésta conducta coexiste con alguna de las infracciones consagradas en el presente Capítulo, caso en el cual impondrá únicamente la sanción dispuesta en el presente numeral.
3. Cuando la acción u omisión constituya violación a las normas del presente Código, a las leyes, decretos y demás normas vigentes que regulan el ejercicio de las actividades marítimas, se impondrá multa de veintisiete punto cincuenta y cuatro (27,54) a dos mil setecientos cincuenta y cuatro punto once (2754,11) Unidades de Valor Tributario (UVT). Para tales efectos, el Capitán de Puerto comprobará si ésta conducta coexiste con alguna de las infracciones consagradas en el presente Capítulo, caso en el cual impondrá únicamente la sanción dispuesta en el presente numeral.
4. Cuando la acción u omisión constituya violación a las convenciones e instrumentos internacionales expedidos por la Organización Marítima Internacional (OMI), debidamente aprobados por Colombia, se impondrá multa de dos mil setecientos cincuenta y cuatro punto once (2754,11) a veintisiete mil quinientos cuarenta y uno punto once (27.541,11) Unidades de Valor Tributario (UVT). Para ello, la Capitanía

de Puerto deberá tener en cuenta el ámbito de aplicación del instrumento internacional objeto de la infracción.

5. Cuando la acción u omisión ponga en riesgo o genere daño grave a la seguridad marítima y a la seguridad de la vida humana en el mar, se impondrá multa de dos mil setecientos cincuenta y cuatro punto once (2754,11) a ciento treinta y siete mil setecientos cinco punto sesenta y cuatro (137.705,64) Unidades de Valor Tributario (UVT).
6. Cuando la acción u omisión ponga en riesgo o genere daño grave al medio ambiente marino, se impondrá multa de dos mil setecientos cincuenta y cuatro punto once (2754,11) a doscientos setenta y cinco mil cuatrocientos once punto veintinueve (275.411,29) Unidades de Valor Tributario (UVT).

**Artículo 369°. Reincidencia.** En caso de reincidencia se aplicarán las siguientes reglas:

1. Cuando la reincidencia se presente por primera vez sobre una misma infracción, la capitanía de puerto correspondiente únicamente impondrá como sanción la suspensión por seis (6) meses de licencias, habilitaciones, permisos, autorizaciones o certificados expedidos por la Dirección General Marítima, según sea el caso.
2. Cuando la reincidencia se presente por más de una vez sobre una misma infracción, la capitanía de puerto correspondiente únicamente impondrá como sanción la cancelación de licencias, habilitaciones, permisos, autorizaciones o certificados expedidos por la Dirección General Marítima, según sea el caso.

**Parágrafo.** La Dirección General Marítima, a solicitud del infractor y previo cumplimiento de los requisitos establecidos en la normatividad vigente, podrá otorgar la licencia, habilitación, permiso, autorización o certificado que ha sido cancelado, sólo transcurridos dos (2) años a partir de la fecha en que quedó ejecutoriado el acto administrativo sancionatorio.

**Artículo 370°. Circunstancias de atenuación.** Son circunstancias de atenuación las siguientes:

1. Carecer de antecedentes por infracciones a la normatividad marítima.
2. Confesar a la Autoridad Marítima la infracción antes de haberse iniciado el procedimiento sancionatorio, salvo los casos de flagrancia.
3. Haber actuado para evitar un riesgo o daño mayor.
4. Efectuar labores o actos que contribuyan a minimizar o disminuir los daños y perjuicios ocasionados o que se pudieren ocasionar.

**Artículo 371°. Circunstancias de agravación.** Son circunstancias de agravación las siguientes:

1. El dolo o culpa grave del infractor.
2. La reincidencia sobre conductas sancionables de distinta índole.
3. Obtener provecho económico para sí o un tercero.
4. Obstruir el desarrollo de la investigación llevada a cabo por parte de la Dirección General Marítima.
5. Incumplimiento total o parcial de las medidas preventivas impuestas.

**Artículo 372°. Reporte de infracción.** Ante la presunta comisión in situ de una infracción a la normatividad marítima, los inspectores de las Capitanías de Puerto y los miembros del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional, seguirán el siguiente procedimiento:

1. Diligenciarán un reporte de infracción que deberá contener, además de los requisitos que reglamentariamente establezca la Dirección General Marítima, un resumen general de los hechos, las personas naturales o jurídicas involucradas en la presunta infracción, el código y la conducta objeto de la presunta infracción y la observación que advierta al presunto infractor que de no estar de acuerdo con el reporte de infracción, la Capitanía de Puerto correspondiente adelantará el procedimiento administrativo sancionatorio, conforme a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.
2. Al presunto infractor se le entregará copia del reporte de infracción.
3. El reporte de infracción deberá estar firmado por el funcionario respectivo y el presunto infractor. Si el presunto infractor se negara a firmar, lo suscribirá por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.

En el caso de que el presunto infractor o el testigo se negaren a firmar, bastará con la sola suscripción por parte del funcionario encargado del asunto. De lo anterior deberá dejar la constancia respectiva.

4. Dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la suscripción del reporte de infracción, el inspector de la Capitanía de Puerto o el miembro del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional, entregará a la capitanía de puerto correspondiente copia de éste, para lo de su competencia.

5. Dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la suscripción del reporte, el presunto infractor podrá pagar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa procedente de acuerdo a la conducta cometida, siempre que ésta no sea superior a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV). Para ello, deberá presentar el comprobante de pago a la Capitanía de Puerto correspondiente, quien verificará su contenido y dejará el registro respectivo, sin necesidad de iniciar actuación administrativa alguna.

En caso contrario, la Capitanía de Puerto correspondiente adelantará el procedimiento administrativo sancionatorio, de acuerdo a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**Parágrafo.** La Dirección General Marítima reglamentará lo relacionado con el contenido y el diligenciamiento del reporte de infracción.

**Artículo 373°. No renovación de documentos.** No se renovarán licencias, habilitaciones, permisos, autorizaciones o certificados expedidos por la Dirección General Marítima, si el titular de éstas tiene obligaciones pendientes por concepto de multas por infracciones a la normatividad marítima debidamente ejecutoriadas, así como por cualquier derecho u obligación pendiente a favor de DIMAR.

**Parágrafo.** Lo dispuesto en el presente artículo también aplicará para aquellos que no teniendo licencia, habilitación, permiso, autorización o certificados expedidos por la Dirección General Marítima, hayan sido sancionados previamente por ésta.

**Artículo 374°. Registro de infractores.** La Dirección General Marítima llevará un registro de los infractores a la normatividad marítima, de acuerdo a lo previsto en este Código.

**Artículo 375°. Régimen especial para naves de bandera extranjera.** Cuando en el desarrollo de una actuación administrativa por infracción a la normatividad marítima esté involucrada una nave o artefacto naval de bandera extranjera, el Capitán de Puerto correspondiente en cualquier momento de la actuación determinará las garantías suficientes que deberá constituir el sujeto investigado para cubrir los costos derivados de una eventual medida preventiva o la imposición de una multa. Serán admisibles las cartas de garantías otorgadas por asociaciones o clubes de protección e indemnización, los cuales deberán contar con representante en Colombia.

La constitución de la garantía a la que se refiere el presente artículo será necesaria para la autorización de zarpe de la nave o artefacto naval.

**Artículo 376°. Mérito ejecutivo.** Los actos administrativos expedidos por la Dirección General Marítima que impongan sanciones pecuniarias prestarán mérito ejecutivo y su cobro se hará a través de la jurisdicción coactiva del Ministerio de Defensa Nacional,

previo al agotamiento de la etapa persuasiva, conforme a las normas especiales vigentes.

**Artículo 377°. Destinación de los recursos recaudados por multas.** Los recursos recaudados por concepto de multas en el marco de las actuaciones administrativas por infracciones a la normatividad marítima que adelante la Dirección General Marítima (DIMAR), tendrán como destino el presupuesto de ésta.

## DISPOSICIONES FINALES

**Artículo 378°. Ratificación de convenios internacionales de transporte marítimo de mercancías.** En caso de que el Estado Colombiano ratifique total o parcialmente alguno de los convenios internacionales sobre contrato de transporte marítimo de mercancías, las normas de dicho Convenio reemplazarán aquellas dispuestas en el presente Código que se ocupen de la misma materia.

**Artículo 379°. Vigencia y régimen de transición.** El presente Código comenzará a regir un año después de su promulgación y sólo se aplicará a los procesos jurisdiccionales y actuaciones administrativas que se inicien con posterioridad a la entrada en vigencia.

Los procesos jurisdiccionales y actuaciones administrativas que se encuentren en curso a la vigencia del presente Código, seguirán rigiéndose y culminarán de conformidad con el régimen jurídico anterior.

**Artículo 380°. Derogaciones.** Deróguense a partir de la vigencia dispuesta en el artículo anterior todas las disposiciones que sean contrarias al presente Código, en especial:

1. Frente al Decreto Ley 410 de 1971, Código de Comercio, del artículo 1429 al 1772.
2. Frente al Decreto Ley 2324 de 1984, del artículo 1° al 165 y del 181 al 196. Los artículos restantes mantendrán su vigencia.
3. Ley 730 de 2001.

**Publíquese y ejecútese,**

Dada en Bogotá D.C.,