

PROYECTO DE LEY
Por medio del cual se adopta el Código Marítimo colombiano y se dictan otras disposiciones

Título preliminar

Capítulo I.- Disposiciones generales

Artículo 1.- Objeto. Este Código tiene por objeto establecer el régimen marítimo colombiano en todo lo relacionado con las actividades marítimas, las relaciones contractuales y extracontractuales que se generan en virtud de dichas actividades, y las funciones administrativas y jurisdiccionales de la Dirección General Marítima.

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

1. **Actividad marítima:** Es actividad marítima todo uso o aprovechamiento, directo o indirecto, empleando cualquier clase de medios, de las áreas marítimas colombianas o de los recursos de cualquier índole en ellas disponibles. 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 y extracción de los recursos del mar y de la plataforma.
2. **Artefacto naval:** Se entiende por artefacto naval la 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 de 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. **Autoridad Marítima:** Es la Dirección General Marítima en conjunto con todas sus dependencias.
4. **Buque o nave:** Se entiende por buque o nave toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.
5. **Buque autónomo o no tripulado:** Es aquel que es capaz de efectuar movimientos controlados en el agua con ausencia de toda su tripulación. Los buques autónomos podrán efectuar sus servicios de acuerdo con la normativa internacional de la cual Colombia sea parte.
6. **Buques de Estado:** Son los destinados a la defensa nacional y otros de titularidad o uso público, siempre que presten servicios no comerciales.

7. **Buque inactivo:** Es aquel que permanece sin efectuar las operaciones propias de su naturaleza, destino o características, el que no está equipado ni tripulado conforme al tipo de navegación para el que está habilitado, y el que se encuentra en una situación que implica la no realización de los fines para los cuales fue construido o acondicionado.
8. **Derechos especiales de giro o DEG:** Se entenderá por tal la unidad de cuenta definida por el Fondo Monetario Internacional.
9. **Estado de pabellón o abanderamiento:** Es el ejercicio del control del Estado colombiano sobre las naves o artefactos navales que enarbolan su pabellón.
10. **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.
11. **Estado ribereño:** Es el ejercicio de la soberanía del Estado en sus áreas marítimas.
12. **Interfaz buque puerto:** Es la interacción que tiene lugar entre el buque y la instalación portuaria que lo atiende, en relación con las medidas y procedimientos establecidos para incrementar la seguridad y la protección de las operaciones del buque, de la instalación portuaria, de las personas tanto a bordo como en tierra y la prevención de la contaminación del medio marino.
13. **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.
14. **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.
15. **Plataforma fija:** Es aquella isla artificial anclada o soportada sobre el lecho marino.
16. **Sujeto de la actividad marítima:** Se entiende por sujeto de la actividad marítima toda persona natural o jurídica que realiza directa o indirectamente cualquier actividad marítima.
17. **Tren de remolque:** Conjunto compuesto por el remolcador y el bien remolcado.
18. **Unidad de transporte:** Tren de remolque destinado al transporte marítimo de mercancías.

Artículo 3.- Principios. Son principios orientadores del presente código que servirán de parámetros para su interpretación:

1. **Seguridad en la realización de las actividades marítimas:** Toda actividad marítima deberá ser realizada dando prelación a las exigencias o medidas de seguridad que sean requeridas.
2. **Aplicación prioritaria de los criterios técnicos sobre 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 aconseje la técnica respectiva.
3. **Internacionalidad:** En la aplicación del presente Código se tendrá siempre en cuenta y se preferirá la interpretación que mejor observe el carácter internacional de las actividades marítimas y de los contratos regularmente usados en este ámbito.
4. **Uniformidad en el derecho marítimo:** En la interpretación del presente Código y en el examen de las actividades marítimas se tendrá en cuenta la necesidad de reconocer que la regulación usual de la materia es frecuentemente efectuada a través de instrumentos internacionales. Por esto, se promoverá y preferirá la interpretación uniforme de la materia, así como aquella que permita asegurar la observancia de la buena fe en el comercio internacional.
5. **Particularidad del derecho marítimo:** En la interpretación del presente Código se tendrá en cuenta la especialidad o particularidad del derecho marítimo respecto de otras ramas del derecho.
6. **Capitán como máxima autoridad a bordo:** En el examen de toda actividad marítima, cuando sea aplicable, se tendrá en cuenta el rol del capitán como suprema autoridad a bordo del buque investido de poderes y facultades especiales en virtud de lo previsto en la ley.
7. **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.
8. **Eficiencia en la operación:** En la interpretación de las normas del presente Código se observará la necesidad que asiste a todo aquel que interviene en el despliegue de actividades marítimas de favorecer el desarrollo eficiente de las operaciones.
9. **Aplicación de la *Lex marítima*:** 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.
10. **Deber de asistencia:** En el desarrollo de las actividades marítimas y en general para la interpretación del presente Código deberá tenerse presente la necesidad de toda persona de colaborar en labores de asistencia para preservar la vida humana en el mar.
11. **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.

Artículo 4.- Fuentes. Son fuentes del derecho marítimo colombiano:

- 1.- La Constitución Política de Colombia.
- 2.- Los instrumentos internacionales internacionales ratificados por Colombia.
- 3.- La Ley.
- 4.- Las estipulaciones válidas de las partes.
- 5.- La costumbre marítima nacional e internacional.
- 6.- La costumbre mercantil.

Parágrafo primero.- Cuando exista contradicción entre lo establecido en las disposiciones de la presente Ley y los instrumentos internacionales ratificados por Colombia se aplicarán las disposiciones de estos últimos.

Parágrafo segundo.- Los tratados o convenios internacionales de comercio no ratificados por Colombia, la costumbre mercantil internacional que reúna las condiciones del artículo tercero del Código de Comercio, así como los principios generales del derecho comercial, podrán aplicarse a las cuestiones mercantiles que no puedan resolverse conforme a las reglas precedentes.

Artículo 5.- Excepciones. La presente Ley no será aplicable a los buques de Estado, incluidos los de guerra.

Capítulo II.- De la Autoridad Marítima

Artículo 6.- Autoridad Marítima: La Dirección General Marítima, o quien haga sus veces, ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas. Así mismo tendrá a su cargo la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país.

La Autoridad Marítima ejerce sus funciones y su jurisdicción hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva, en las siguientes áreas: aguas interiores marítimas, incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo; y todos aquellos sistemas marinos y fluvio-marinos; mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, lecho y subsuelo marinos, aguas suprayacentes, literales, incluyendo playas y terrenos de bajamar, puertos del país situados en su jurisdicción; islas, islotes y cayos y, sobre los ríos que a continuación se relacionan, en las áreas indicadas.

1. RIO MAGDALENA: Desde la desembocadura en Bocas de Ceniza hasta 27 kilómetros aguas arriba.
2. RIO GUAINIA o RIO NEGRO: Desde el raudal Venado en el Alto Guainía hasta la Piedra del Cocuy en el Río Negro.
3. RIO AMAZONAS: Desde la Boca Quebrada San Antonio hasta la Boca Atacuarí.
4. RIO ORINOCO: Desde Puerto Carreño hasta la desembocadura del Río Guasacabi en el Atabapo.
5. RIO META: Desde Puerto Carreño hasta la desembocadura del Caño de la Virgen cerca a la Isla Manatí.

6. RIO ARAUCA: Desde Montañita hasta la desembocadura del Brazo Bayonero siguiendo el límite con Venezuela.
7. RIO PUTUMAYO: Desde los límites con Brasil hasta Puerto Asís, siguiendo el límite con Perú y Ecuador.
8. RIO VAUPES: Desde Mitú hasta los límites con el Brasil.
9. RIOS SINU, ATRATO, PATIA y MIRA: Desde un (1) kilómetro antes de la iniciación de sus deltas incluyendo sus desembocaduras en el mar.
10. CANAL DEL DIQUE: En el trayecto que une sus desembocaduras en la Bahía de Cartagena hasta la desembocadura en la Bahía de Barbacoas.

Parágrafo 1. En virtud de los derechos del país como Estado del Pabellón la Dirección General Marítima ejercerá jurisdicción sobre los buques y artefactos navales, más allá del límite exterior de la zona económica exclusiva.

Parágrafo 2. Las costas de la Nación y las riberas del sector de los ríos de su jurisdicción en una extensión de cincuenta (50) metros medidos desde la línea de las más alta marea y más alta creciente hacia dentro, están sometidos a la Dirección General Marítima

Parágrafo 3. En los puertos marítimos y vías fluviales de su jurisdicción, la Autoridad Marítima es ejercida por el Capitán de Puerto o quien haga sus veces.

Artículo 7.- Funciones y atribuciones. La Dirección General Marítima tiene las siguientes funciones:

1. Asesorar al Gobierno en la adopción de políticas y programas relacionados con las actividades marítimas y ejecutarlas dentro de los límites de su jurisdicción.
2. Dirigir, controlar y promover el desarrollo de la Marina Mercante, la investigación científica marina y el aprovechamiento de los recursos del mar.
3. Coordinar con la Armada Nacional el control del tráfico marítimo.
4. Instalar y mantener el servicio de ayudas a la navegación, efectuar los levantamientos hidrográficos y producir la cartografía náutica nacional.
5. Regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general, la seguridad de la vida humana en el mar, la búsqueda y salvamento marítimos y fijar la dotación de personal para las naves.
6. Autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas.
7. Autorizar y controlar la adquisición, construcción, reparación, alteración, mantenimiento, utilización, desguace y venta de naves y artefactos navales. Para estos efectos podrá exigir que las naves que se proyecten construir, tengan las características recomendadas por la Armada Nacional por razones de defensa.
8. Autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales; practicar la visita de recepción a puerto colombiano a las naves y artefactos navales a través de las Capitanías de Puerto.
9. Regular, efectuar y controlar la inscripción, registro, inspección, clasificación, matrícula y patente de las naves y artefactos navales.
10. Fomentar, autorizar y supervisar la organización y funcionamiento de los astilleros, talleres y demás instalaciones para la construcción, reparación y mantenimiento de naves y artefactos navales e inscribirlos como tales.

11. Autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas en especial las de practicaje, remolque, agenciamiento marítimo, corretaje de naves y de carga, portuarias, estiba, dragado, clasificación, reconocimiento, bucería, salvamento y comunicaciones marítimas y expedir las licencias que correspondan.
12. Asesorar al Gobierno en la regulación y control de los centros de formación, capacitación y entrenamiento de la gente de mar, sus planes y programas e inscribir y expedir las licencias profesionales a sus egresados; expedir las licencias a los peritos en las distintas actividades profesionales marítimas e inscribirlos como tales.
13. Dirigir y controlar las actividades del transporte marítimo internacional y de cabotaje, público o privado; asignar, modificar o cancelar rutas y servicios y establecer las condiciones para la prestación de los mismos.
14. Autorizar el arrendamiento o fletamiento de naves y artefactos navales colombianos y extranjeros.
15. Aprobar el ingreso de los armadores colombianos a las conferencias marítimas y, registrar su representación, reglamentos, tarifas y recargos.
16. Autorizar las tarifas de fletes para transporte marítimo internacional, de cabotaje y las tarifas de pasajeros para embarcaciones de turismo.
17. Autorizar la aplicación de la reserva de carga y conceder el levantamiento de la misma.
18. Aplicar, coordinar, fiscalizar y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino.
19. Autorizar y controlar la exploración de antigüedades y tesoros náufragos, adelantar los trámites de celebración y perfeccionamiento de los contratos de extracción o recuperación correspondientes.
20. Autorizar y controlar las concesiones y permisos en las aguas, terrenos de bajamar, playas y demás bienes de uso público de las áreas de su jurisdicción.
21. Autorizar y controlar la construcción y el uso de islas y estructuras artificiales en las áreas de su jurisdicción.
22. Establecer las zonas de fondeo de naves y artefactos navales.
23. Autorizar y controlar los trabajos de dragado, relleno y demás obras de ingeniería oceánica en los terrenos de bajamar, playas y demás bienes de uso público de las áreas de su jurisdicción.
24. Asesorar al Gobierno sobre acuerdos, convenios y tratados internacionales en materia marítima y velar por su ejecución.
25. En general, desarrollar las actividades y programas que se relacionen con el objeto y fin de la Dirección General Marítima.
26. Dictar las reglamentaciones técnicas con base en los decretos reglamentarios expedidos por el Presidente de la República en ejercicio de sus competencias constitucionales.
27. Establecer los procesos y procedimientos para contribuir a la seguridad integral 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, necesarios para la eficiente administración de las áreas marítimas colombianas en desarrollo de las competencias del Estado Colombiano como Estado Ribereño, Estado Rector del Puerto y Estado de Abanderamiento.
28. Ejercer las funciones investigativas y jurisdiccionales de conformidad con lo establecido en el Libro III del presente Código, titulado "PROCEDIMIENTO" e imponer las sanciones a que haya lugar.

29. Las demás que se establezcan en el presente Código.

Parágrafo.- El Gobierno Nacional reglamentará la nueva estructura y funciones de la Autoridad Marítima con base en las disposiciones del presente código.

Libro I.- Del régimen marítimo

Título I.- Del acceso a las áreas marítimas colombianas

Artículo 8. – Áreas marítimas. Son las definidas en el artículo sexto de la presente Ley en consonancia con lo previsto en el artículo 101 de la Constitución Política de Colombia y la Ley 10 de 1978.

Artículo 9.- Libertad de acceso. El acceso a las áreas marítimas colombianas 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 de la presente Ley.

Artículo 10.- Régimen de 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:

- a. La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo,
- b. La protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones,
- c. La protección de cables y tuberías,
- d. La conservación de los recursos vivos del mar,
- e. La prevención de infracciones de las leyes y reglamentos de pesca,
- f. La preservación del medio marino y la prevención, reducción y control de la contaminación,
- g. La investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos,
- h. La prevención de las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios, así como todas las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar.

Artículo 11.- Actividades no permitidas. 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:

- a. 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,
- b. Cualquier ejercicio o práctica con armamento de cualquier clase,
- c. Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad nacional,
- d. Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad nacional,
- e. El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves,
- f. El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos o drones militares,
- g. El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios nacionales,
- h. Cualquier acto de contaminación intencional y grave,
- i. Cualquiera de las actividades de pesca,
- j. La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos,
- k. Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones nacionales,
- l. 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 de la Ley, así como para prevenir y reprimir las infracciones a la legislación nacional, 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 12.- 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 controlar las infracciones de las leyes y reglamentos relacionados con la seguridad integral del Estado, incluyendo la piratería y 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 controlará la infracción de leyes y reglamentos relacionados con la preservación del medio marino y del patrimonio cultural.

A los mencionados 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 mencionada legislación, podrán interceptarlo, requerir información o realizar la inspección apropiada. Así mismo podrán 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 investigaciones administrativas o judiciales a que hubiere lugar.

Artículo 13.- 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 preservación del medio marino, podrán tomar 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 procedimientos administrativos o judiciales.

Artículo 14.- Actividad de policía. La actividad de policía se ejercerá de acuerdo con lo establecido en el artículo 160 de la Ley 1801 de 2016, por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia.

Título II.- De la navegación

Capítulo I.- Régimen de la navegación

Artículo 15.- Ámbito espacial de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente título se aplicarán a todos los buques que se encuentren en las áreas marítimas colombianas.

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 16.- Aplicación a buques y artefactos navales de bandera colombiana. Los buques y artefactos navales de bandera colombiana quedarán sujetos a las disposiciones consagradas en la presente ley.

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 las áreas marítimas colombianas, sin perjuicio de las competencias que correspondan al Estado Ribereño y al Estado Rector del Puerto.

Artículo 17.- Obligación general. Con el objeto de garantizar el cumplimiento de la legislación nacional, todo buque o artefacto naval que navegue en las áreas marítimas colombianas está en la obligación de obedecer las instrucciones y de proporcionar la información que sea solicitada por el Cuerpo de Guardacostas o las unidades navales de la Armada Nacional.

Artículo 18.- Restricciones a la navegación. La Autoridad Marítima podrá condicionar, restringir o prohibir la navegación en las áreas marítimas colombianas, en cualquiera de las siguientes situaciones:

1. Caso fortuito,

2. Fuerza mayor,
3. Por razones de seguridad y protección marítimas
4. Orden público

La restricción a la navegación también podrá adoptarse por razones de conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural sumergido, previa solicitud dirigida a la Autoridad Marítima por la autoridad competente de conformidad con la legislación vigente.

El Gobierno Nacional podrá establecer medidas de restricción de la navegación, sin excepción de ningún pabellón, cuando ello sea necesario para prevenir o reprimir la realización de actividades ilícitas.

El Gobierno nacional podrá reglamentar limitaciones o restricciones a las actividades subacuáticas por razones de conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural sumergido, o para la prevención de la realización de actividades ilícitas.

Artículo 19.- Exhibición de pabellón. Los buques o artefactos navales que naveguen por las áreas marítimas colombianas deberán llevar izado su pabellón en un lugar visible cuando naveguen por las aguas interiores marítimas o se hallen fondeados o atracados en puerto. Los buques extranjeros, salvo los de guerra, enarbolarán junto al suyo el pabellón colombiano, conforme a la costumbre marítima internacional.

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 20.- 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.

Sin perjuicio de la reglamentación que para el efecto expida la Autoridad Marítima se tendrán en cuenta los siguientes criterios para la clasificación de la navegación por razón del área:

1. Navegación costanera o viajes próximos a la costa: la que se efectúa hasta una distancia máxima de 25 millas náuticas de la línea de costa.
2. Navegación de altura, oceánica o viajes no próximos a la costa: la que se efectúa a distancias superiores a 25 millas náuticas de la línea de costa.
3. Navegación de cabotaje: Se entiende por navegación de cabotaje la navegación de altura o costanera que se realiza entre puertos o puntos situados en las áreas marítimas colombianas.

Artículo 21.- Reserva de bandera en cabotaje. La operación y explotación de naves en navegación de cabotaje destinadas al transporte marítimo de pasajeros o de carga, así como el suministro y apoyo en actividades costa afuera está reservada a naves y artefactos navales de bandera colombiana. La misma reserva se aplica a los servicios portuarios.

Parágrafo.- La Autoridad Marítima reglamentará las excepciones a la reserva de bandera atendiendo de manera particular los criterios de interés público, seguridad, características, disponibilidad, capacidad técnica o de tiempo requeridas para el servicio de que se trate.

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

Artículo 22.- 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 instrumentos internacionales, está prohibida la pesca por los buques extranjeros en las áreas marítimas colombianas.

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 23.- Navegación de buques de investigación. La realización de actividades de investigación científica en todas sus disciplinas, en buques extranjeros en las áreas marítimas colombianas, 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 24.- Señalización marítima y ayudas a la navegación. La Autoridad Marítima es la entidad competente y responsable del establecimiento y mantenimiento de la señalización marítima y fluvial de su jurisdicción, así como de la divulgación por medio eficaz y periódico de las novedades que supongan un peligro para la navegación en las áreas marítimas colombianas.

Es responsable de la elaboración, actualización y publicación de las cartas náuticas, los avisos a los navegantes y demás publicaciones complementarias.

Artículo 25.- Avisos de los capitanes. Los capitanes de los buques 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 26.- Sistema integrado de control de tráfico y vigilancia marítimos. La Autoridad Marítima es la entidad competente para establecer, reglamentar y aplicar el sistema integrado de control de tráfico y vigilancia marítima.

Artículo 27.- 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.

Artículo 28.- Normas especiales para plataformas o unidades móviles. Las plataformas o unidades móviles en las áreas marítimas colombianas deberán quedar debidamente balizadas 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 29.- Restricciones y prohibiciones. Ningún buque o artefacto naval de bandera colombiana o extranjera podrá, sin permiso de Autoridad Competente:

- a. Embarcar armas de guerra ni municiones para su servicio,
- b. Cargar, transportar o descargar materiales nucleares o radioactivos en áreas marítimas o puertos colombianos.

Estará en todo caso prohibido:

- a. Cargar, transportar o descargar residuos nucleares y desechos tóxicos y/o biológicos en cualquier modalidad,
- b. 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 30.- Arribo a puerto. Todo arribo a puerto deberá ser autorizado por la Capitanía de Puerto y se sujetará a la normatividad sobre la materia.

Los buques de bandera extranjera deberán designar un agente marítimo, con excepción de los buques y naves de recreo o deportivos, los cuales podrán ser representados directamente por su propietario o Capitán.

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

- a. 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.
- b. También podrá suspenderse o restringirse el arribo de buques con sustancias radioactivas o mercancías peligrosas, cuyo transporte y manipulación no se ajuste a las prescripciones nacionales o internacionales vigentes sobre la materia.

- c. 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 o el medio marino.

Artículo 31.- Permiso de fondeo y atraque. Ningún buque y artefacto naval podrá fondear o atracar en lugares que no estén habilitados por las autoridades colombianas, sin el previo permiso del Capitán de Puerto, salvo en casos de arribada forzosa o fuerza mayor.

Artículo 32.- 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 áreas marítimas colombianas sin permiso del respectivo Capitán de Puerto.

Cuando la permanencia supere sesenta (60) días se requerirá autorización de la Autoridad Marítima, sin perjuicio de las competencias que para el efecto tengan otras autoridades.

Artículo 33.- 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.

Artículo 34.- Atraque, amarre y fondeo de buques inactivos. El atraque, amarre y fondeo de buques inactivos en zonas portuarias estará sujeto a lo establecido en los reglamentos de condiciones técnicas de operación, aprobados por la autoridad competente, y a las condiciones de seguridad que determine la Capitanía de Puerto.

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

Vencido el plazo fijado sin que se hubiese puesto al servicio el buque o cuando antes del plazo autorizado este 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 80 y siguientes del presente Código.

Artículo 35.- 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 36.- 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.

Capítulo III.- Actividades costa afuera

Artículo 37.- Definiciones. Para los efectos de este capítulo se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- a. **Áreas costa afuera.** Área situada en una superficie definida a partir de las líneas costeras continentales e insulares, que se extiende hasta las fronteras marítimas internacionales, sobre las que la Nación tiene soberanía. Comprenden el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de conformidad con lo establecido en la Ley 10 de 1978.
- b. **Actividad costa afuera.** Se entiende por tal toda actividad marítima que se desarrolle en las áreas costa afuera y que tenga como objeto o por efecto la exploración, explotación o utilización de los recursos naturales.
- c. **Equipos.** Son los buques, artefactos navales y plataformas, incluyendo las plataformas fijas, conforme a lo definido en este Código dedicados a la exploración, explotación o utilización de los recursos naturales y actividades conexas.

Artículo 38.- Ley y jurisdicción aplicable. Para todos los efectos, las actividades costa afuera realizadas en áreas costa afuera quedan sometidas a la ley y jurisdicción colombiana.

Artículo 39.- Coordinación de autoridades. La Autoridad Marítima coordinará, junto con las autoridades competentes, el trámite concerniente a la exploración, explotación y utilización de los recursos naturales y actividades conexas en los espacios marítimos de su jurisdicción.

Artículo 40.- Obligaciones a cargo de los equipos de bandera extranjera. Todo equipo involucrado en las actividades 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 seguridad de la navegación, construcción y emplazamiento, seguridad de la vida humana en el mar, prevención y preservación del medio ambiente marino, y las normas concernientes a aspectos migratorios, fiscales, aduaneros y sanitarios.

Artículo 41.- Propiedad sobre los recursos. De conformidad con el artículo 332 de la Constitución Política de Colombia, el Estado colombiano es el propietario de los recursos naturales existentes en los espacios marinos en los que tenga y ejerza soberanía y jurisdicción.

Artículo 42.- 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. El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

La Autoridad Marítima 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 las zonas de seguridad de las mismas.

Artículo 43.- 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.

Artículo 44.- 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:

- a. El Gobierno Nacional reglamentará todo 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, explotación y utilización del suelo y subsuelo de la plataforma continental colombiana.
- b. La Autoridad Marítima ordenará al propietario y/o armador 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.
- c. La Autoridad Marítima reglamentará los aspectos técnicos que de la ciencia náutica puedan ser aplicables a todas las actividades y/u operaciones costa afuera que se adelanten o pretendan adelantar en los espacios marinos sometidos a la jurisdicción colombiana.

Artículo 45.- 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.- Deber de mitigación del daño. Toda persona, natural o jurídica, tiene el deber de tomar las medidas necesarias para minimizar o disminuir las consecuencias de los daños causados para proteger el medio marino en ejecución de operaciones costa afuera.

Artículo 46.- Comité interinstitucional para la regulación de las actividades costa afuera. Créase el Comité interinstitucional para la regulación de las actividades costa afuera como el organismo consultivo y asesor de la Autoridad Marítima y del Gobierno Nacional encargado de estudiar los asuntos relacionados con el ejercicio de las actividades costa afuera. Este Comité estará integrado por:

1. El Director General Marítimo o su delegado, quien lo preside.
2. El Ministro de Minas y Energía, o su delegado.
3. El Director de la Agencia Nacional de Hidrocarburos - ANH -, o su delegado.
4. Un delegado de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales - ANLA -.
5. Un Representante de la Comisión Colombiana del Océano - CCO -.
6. Un delegado de la Armada Nacional.
7. Un delegado de la Agencia Nacional Minera - ANM -.

Serán funciones del presente Comité:

1. Reglamentar técnica y legalmente las actividades costa afuera.
2. Estudiar y aprobar los proyectos de actividades costa afuera, una vez que el interesado cuente con todos los permisos correspondientes.

La Secretaría Técnica del Comité será ejercida por el delegado de la Secretaría de la Comisión Colombiana del Océano.

Parágrafo.- La periodicidad de las reuniones, el funcionamiento y los temas a tratar por el Comité se establecerán mediante el reglamento que se expedirá por la Autoridad Marítima.

Título III.- Régimen administrativo de las naves y artefactos navales de bandera colombiana

Capítulo I.- Disposiciones generales

Artículo 47.- Concepto. Los buques y artefactos navales son bienes muebles sujetos a registro y al régimen jurídico de la presente Ley.

Artículo 48.- 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 indispensables para su utilización.

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

Parágrafo primero.- El buque o artefacto naval conserva su identidad aun cuando sus partes integrantes o sus pertenencias sean sucesivamente sustituidas.

Parágrafo segundo.- 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 49.- 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 50.- Clasificación. La Autoridad Marítima determinará mediante reglamento la clasificación de las naves y artefactos navales, y determinará las medidas de seguridad y requisitos con que deban contar en cada caso.

Artículo 51.- Identificación. Los buques y artefactos navales se identifican con:

- a. Su nombre.
- b. Número.
- c. Puerto de registro.
- d. Tonelaje de arqueo.

El número corresponde al de su inscripción en el registro correspondiente.

El nombre de los buques y artefactos navales no puede ser igual al de otro nave buque o artefacto naval registrado.

Parágrafo.- La Autoridad Marítima podrá reglamentar el establecimiento de datos adicionales para la identificación de los buques y artefactos navales.

Artículo 52.- Reserva naval. Todos los buques y artefactos navales de bandera colombiana constituyen reserva naval.

Artículo 53.- Exhibición de pabellón. Todo buque o artefacto naval de bandera colombiana debe izar en lugar visible el pabellón nacional y llevará los elementos de identificación requeridos por la Autoridad Marítima.

Capítulo II.- Régimen de propiedad, registro y abanderamiento

Artículo 54.- Modos de adquirir el dominio. La propiedad de los buques y los artefactos navales se adquiere por cualquiera de los modos previstos en la ley, excepto para el capitán y la tripulación quienes no podrán adquirir su dominio por prescripción.

Artículo 55.- Transferencia del dominio. La transferencia del dominio de un buque o artefacto naval matriculado se hará mediante la cancelación de la matrícula al enajenante en el correspondiente registro y la expedición de una nueva matrícula al adquirente. Deberá acreditarse también la entrega previa del buque.

La propiedad de un buque o artefacto naval de bandera colombiana se acreditará con el certificado de matrícula respectivo.

Artículo 56.- Transferencia de dominio por enajenación voluntaria. En caso de enajenación voluntaria, el dominio de un buque se transfiere al adquirente sin perjuicio de los privilegios y derechos reales establecidos.

En el correspondiente acto de enajenación se insertará una relación de los créditos privilegiados e hipotecarios que afecten al buque.

Artículo 57.- Impugnación de la enajenación por los acreedores. La enajenación de una nave puede ser impugnada por los acreedores en los términos y con los requisitos establecidos en la Ley.

Artículo 58.- Transferencia de dominio del buque y del artefacto naval en viaje. Transferido el dominio del buque mientras se halle en viaje, el adquirente percibirá los beneficios y soportará las pérdidas resultantes del mismo viaje, salvo pacto en contrario.

La nave se considerará en viaje desde el momento en que el capitán obtenga de la respectiva capitanía de puerto el zarpe hasta su arribo al próximo puerto.

Artículo 59.- Prueba del derecho de dominio y demás derechos reales sobre las naves o artefactos navales. Será plena prueba del dominio y demás derechos reales sobre naves o artefactos navales, los embargos o hipotecas que pesen sobre ellos y la existencia de litigios sobre tales derechos, los certificados que expida la capitanía de puerto de matrícula.

Artículo 60.- Prueba de la propiedad de buques o artefactos navales matriculados en el exterior. La propiedad de los buques o artefactos navales matriculados en país

extranjero, se probará por los medios que establezca la legislación del correspondiente país.

Artículo 61.- Actos sujetos a registro. En el registro se inscribirán los siguientes actos y negocios jurídicos:

1. Los contratos de construcción, adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos del dominio, las hipotecas, demás gravámenes y embargos.
2. Los contratos de arrendamiento a casco desnudo.
3. Los contratos de arrendamiento financiero.
4. Las decisiones expedidas por autoridades judiciales y administrativas.
5. Cualquier otro acto o contrato relativo a los buques y artefactos navales cuando la ley exija dicha formalidad.

Parágrafo.- Con excepción de las hipotecas, los actos y contratos a que se refieren los numerales 1 a 3 del presente artículo no requerirán de escritura pública siendo suficiente el registro del documento privado contentivo del acto o negocio jurídico celebrado.

Cuando dichos documentos se extiendan en idioma diferente al castellano, se requerirá su traducción efectuada por autoridad o traductor oficial debidamente inscrito ante el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Los actos y documentos que debiendo ser registrados conforme a este artículo no cumplan con esta formalidad, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen y no serán oponibles a terceros.

Artículo 62.- Requisitos y forma de adelantar el registro. Corresponde a la Autoridad Marítima establecer los requisitos, condiciones y procedimiento para el registro provisional o definitivo de buques y artefactos navales de bandera colombiana, previa verificación de sus condiciones de navegabilidad, seguridad, y presentación del certificado de cancelación del registro anterior, si lo hubiere.

Se llevarán dos registros, uno para buques y artefactos navales y otro para naves de recreo o deportivas.

Artículo 63.- Inspección. No se requerirá de nueva inspección para el registro de naves y artefactos navales, si estos poseen certificados vigentes de seguridad y tonelaje emitidos por una sociedad internacional de clasificación reconocida y aceptada por la Autoridad Marítima.

Parágrafo primero.- Los certificados de seguridad hacen parte de los documentos exigidos a las naves y artefactos navales y deben ser presentados cuando la Autoridad Marítima los solicite.

Parágrafo segundo.- Las naves de servicio de cabotaje y pesqueras de bandera colombiana pueden ser clasificados por la Autoridad Marítima.

Artículo 64.- Matrícula. Inscrito el buque o artefacto naval bien sea en el registro provisional o definitivo, se le expedirá un certificado de matrícula, adquiriendo el derecho de enarbolar el pabellón colombiano. Este certificado deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad colombiana.

Artículo 65.- Navegación con pabellón nacional. La navegación bajo pabellón nacional se realizará una vez obtenido el registro provisional o definitivo, sin perjuicio de las autorizaciones o permisos que se deban obtener de la Autoridad Marítima para la actividad a la cual será destinado el buque o artefacto naval. Provisionalmente podrá también realizarse por medio de pasavante otorgado por el Cónsul colombiano en el exterior, por el tiempo necesario para que el buque o artefacto naval adquirido en el extranjero pueda realizar los viajes necesarios para llegar a un puerto nacional. La navegación bajo pabellón nacional será procedente en virtud del permiso especial de operación nacional otorgado por la Capitanía de Puerto que haya expedido la matrícula.

Artículo 66.- Registro de nave anteriormente matriculada en el exterior. No se autorizará el registro provisional o definitivo, el pasavante o el permiso especial de operación nacional de un buque o artefacto naval matriculado anteriormente en el exterior, hasta que la autoridad del registro extranjero anterior haya acreditado la cancelación del mencionado registro mediante el correspondiente certificado, salvo las excepciones previstas en el presente código.

Podrá realizarse la inscripción, concederse el pasavante u otorgarse el permiso especial de operación nacional, cuando la Autoridad del registro de procedencia haya expedido un certificado que acredite que la cancelación del registro de la nave o artefacto naval será autorizada en el mismo momento y con la misma fecha en que se otorgue el nuevo registro. Si en el certificado expedido por la Autoridad del registro de procedencia se estableciera que existen gravámenes inscritos y no cancelados, la adquisición del pabellón colombiano quedará subordinada al consentimiento de todos los titulares de los gravámenes inscritos y no cancelados en el mencionado registro de procedencia.

Artículo 67.- Buques y artefactos navales de nacionalidad colombiana. Se considerarán de nacionalidad colombiana las siguientes:

1. Las abanderadas y matriculadas conforme a la presente Ley. Procederá el abanderamiento en virtud de contrato de arrendamiento a casco desnudo y contrato de arrendamiento financiero (leasing) a más de los demás modos de adquisición de buques o artefactos navales.
2. Las que sean declaradas en abandono a favor del Estado colombiano en los términos de la presente ley.
3. Las que hayan sido objeto de aprehensión y decomiso de conformidad con la legislación aduanera.

Las naves y artefactos navales de que tratan los numerales 2 y 3 anteriores, serán matriculadas de oficio.

Artículo 68.- Cambio temporal de pabellón. Los buques y artefactos navales de bandera colombiana arrendados a casco desnudo por un residente fuera de Colombia, podrán ser

autorizados para abanderarse temporalmente en el Estado de residencia del arrendatario en tanto dure el contrato de arrendamiento a casco desnudo.

Recíprocamente, los buques extranjeros tomados en arrendamiento a casco desnudo por residentes en Colombia, podrán ser autorizados a enarbolar el pabellón colombiano por el tiempo de vigencia del contrato.

Artículo 69.- Comienzo y cese del abanderamiento temporal. En el caso de abanderamiento temporal de buques en Colombia, la Capitanía de Puerto no practicará la anotación temporal en el registro mientras no se cerciöre de la suspensión de la nacionalidad y del derecho a enarbolar el pabellón en el registro de procedencia.

La Capitanía de Puerto notificará al anterior estado de pabellón el momento en el que se produzca la baja del abanderamiento temporal en Colombia.

Artículo 70.- Régimen de hipotecas en caso de cambio temporal de pabellón. No se autorizará el cambio temporal de pabellón a los buques matriculados en Colombia mientras no se hayan cancelado todas las hipotecas o se haya obtenido el consentimiento por escrito de los titulares de tales hipotecas, atendiéndose en todo caso a la normativa comunitaria.

A efectos de lo dispuesto en el inciso anterior, la Capitanía de Puerto anotará en el registro del buque el Estado cuyo pabellón ha sido autorizado a enarbolar temporalmente. Asimismo, requerirá a la autoridad encargada del registro del Estado cuyo pabellón ha sido autorizado a enarbolar el buque para que haga constar en dicho registro por nota de referencia que el buque está inscrito en Colombia.

La concesión temporal del pabellón colombiano a buques extranjeros quedará sujeta a la presentación por los interesados ante la Capitanía de Puerto de la certificación emitida por el registro de origen en relación con las hipotecas existentes, así como del consentimiento por parte de los acreedores de dicho cambio temporal.

El cambio temporal de pabellón no afectará a la determinación de la ley aplicable a las hipotecas inscritas, que seguirá siendo la del registro que tenía el buque al constituirse la hipoteca.

Artículo 71.- Prohibición de doble nacionalidad y de doble registro. Los buques o artefactos navales registrados en Colombia, no podrán estar simultáneamente matriculados en el Registro de Buques de otro Estados; enarbolarán únicamente el pabellón colombiano y no podrán cambiarlo sino a través del procedimiento establecido para la cancelación de la matrícula.

Artículo 72.- Cancelación de la matrícula. La matrícula se cancelará:

1. Cuando así lo ordene autoridad competente, por causas legales.
2. Cuando ocurra su pérdida, debidamente comprobada.
3. Cuando por la Capitanía del Puerto de matrícula se haya establecido plenamente la desaparición no justificada de la nave, por haber transcurrido seis meses a partir de la fecha del último zarpe de puerto colombiano, sin que se tenga noticia alguna de

ella, si se trata de naves de propulsión mecánica, o de doce meses en las naves de otro sistema de navegación.

4. Al efectuarse el desguace voluntario de la nave, aunque se construya otra con los mismos materiales.
5. Por haberse declarado en condiciones de innavegabilidad absoluta.
6. Por sentencia judicial dictada en el país o en el extranjero, si esta fuere reconocida legalmente en Colombia.
7. Por cargar, transportar o descargar armas de guerra y municiones para su servicio, sin la autorización del Ministerio de Defensa Nacional.
8. Por cargar, transportar o descargar desechos tóxicos, peligrosos o radiactivos, sin permiso de la autoridad competente respectiva.
9. Por cargar, transportar o descargar sustancias cuya venta, uso o consumo, estén prohibidos en el territorio nacional.
10. Cuando así lo solicite su propietario por acto de enajenación y/o causa justificada.
11. Cuando se pretenda adquirir matrícula en otro país.

En los eventos 10 y 11 anteriores, la cancelación de la matrícula se autorizará siempre que medie manifestación escrita por parte del propietario y armador de haber sido cubiertos y/o garantizados los créditos laborales y se hayan cancelado previamente todas las hipotecas inscritas en el Registro, o que se haya hecho constar en el mismo Registro el consentimiento por escrito de todos los titulares de dichas hipotecas.

Artículo 73.- Documentación a bordo. Todo buque o artefacto naval deberá llevar a bordo, según corresponda, de acuerdo con lo que para el efecto reglamente la Autoridad Marítima:

1. El diario de navegación.
2. El libro de bitácora.
3. El libro de máquinas.
4. Documentos y certificados relativos a la seguridad de la navegación.
5. Documentos relativos a la prevención de la contaminación marina.
6. Documentos relativos a la sanidad portuaria.
7. Documentos sobre seguros.
8. Certificado de matrícula.
9. Certificado de navegabilidad o de clasificación.
10. Pasavante, cuando hubiere lugar.
11. Libro del rol de tripulación, autorizado por el capitán del puerto.
12. Copia del contrato de explotación del buque y los conocimientos de embarque o manifiesto, cuando hubiere lugar.
13. Reglamento de a bordo, que se fijará en un lugar visible del buque.
14. Lista de pasajeros.
15. Los demás documentos que exijan las normas del ordenamiento jurídico colombiano.

La Autoridad Marítima podrá establecer los documentos adicionales que será necesario mantener a bordo de acuerdo con la legislación nacional y con los convenios y tratados internacionales.

Parágrafo.- El capitán u operador, según corresponda, será el responsable del cumplimiento de estas obligaciones y de las demás establecidas en el presente código.

Artículo 74.- Conservación de los libros. Los libros y/o los soportes electrónicos deberán conservarse mínimo por dos años a partir del último asiento practicado, con independencia de cualquier cambio de nombre, matrícula, propiedad o pabellón del buque.

Artículo 75.- Publicidad de los libros. El Capitán de la nave deberá expedir copia certificada de los asientos pertinentes de los libros, siempre que el interesado acredite un interés legítimo. En caso de negativa, el solicitante podrá dirigirse a la Capitanía de Puerto donde esté matriculado el buque o aquella de su matrícula, para que se ordene al capitán o armador expedir y entregar las copias solicitadas.

Artículo 76.- Régimen simplificado. Reglamentariamente podrá establecerse un régimen simplificado de documentación abordado para las naves de recreo o deportivas y para las naves menores o artefactos navales.

Artículo 77.- Beneficios tributarios de abanderamiento. Las naves y artefactos navales que se registren y abanderen en Colombia y el servicio de construcción, reparación y mantenimiento, así como las partes que se requieran para tales efectos, están exentos del impuesto a las ventas IVA.

Capítulo III.- Desguace

Artículo 78.- Autorización. El desguace de un buque o artefacto naval que se realice en astilleros o sitios habilitados para desarrollar estas labores sólo requerirá la previa autorización de la Capitanía de puerto.

Cuando se pretenda realizar el desguace fuera de los astilleros y los sitios habilitados se requerirá además concepto favorable de la autoridad ambiental competente en el lugar, siempre y cuando no perjudique la navegación y los servicios portuarios, y se cuente con un programa de trabajo y con un plan de manejo de materiales potencialmente peligrosos. La autorización se otorgará previa constitución de garantía suficiente para cubrir los gastos que pudieran originarse por daños y perjuicios a las vías navegables, a instalaciones portuarias y al medio marino, gastos por salvamento de la embarcación o la recuperación de sus restos, así como los derivados de la limpieza del área donde se efectúe la operación, cuando a ello hubiere lugar.

Artículo 79.- 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 IV.- Remoción de naves y artefactos navales hundidos o varados o que constituyan peligro para la navegación

Artículo 80.- Obligación. Cuando un buque o artefacto naval se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, 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 34 del presente Código, se observará el siguiente procedimiento:

1. La Capitanía de Puerto ordenará a su propietario o armador tomar las medidas las necesarias a su costa para minimizar los riesgos.
2. De no cumplirse la orden mencionada en el punto 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 la aplicación de las sanciones administrativas conducentes.
3. Durante el transcurso de las actividades que den cumplimiento a la orden, el propietario o armador deberá informar sobre cualquier contingencia o posible afectación al medio marino. Esta obligación no suspenderá el plazo para el cumplimiento de la orden.
4. La Capitanía de Puerto podrá ordenar el otorgamiento de una garantía suficiente para cubrir los daños y perjuicios y para sufragar los gastos que se causen.

Artículo 81.- 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 aplicable.

Artículo 82.- 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 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 y rescate.

Artículo 83.- 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 está facultada para proceder en la forma prevista en el artículo 82 del presente Código, dando aviso al juez que conoce del proceso civil o penal.

Capítulo V.- Operaciones de remoción, extracción y reflotamiento

Artículo 84.- 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 187 y siguientes 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 187 y siguientes del presente Código.

Lo dispuesto en este Código no será de aplicación al Patrimonio Cultural Sumergido.

Artículo 85.- Obligación de notificación. Los capitanes y armadores de los buques o artefactos navales que naufraguen o se hundan en las áreas marítimas jurisdiccionales

colombianas, 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 86.- Deber de balizamiento 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 balizamiento, 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 87.- 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 las áreas marítimas colombianas. Para estos efectos se entenderá por abandono el transcurso de tres (3) años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley o 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.

Artículo 88.- 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 VI.- Seguridad de los buques y artefactos navales

Artículo 89.- Requisitos de seguridad de los buques y artefactos navales de bandera colombiana y su control. Los requisitos de seguridad y los relativos a la prevención de la contaminación de los buques y artefactos navales de bandera colombiana se determinarán mediante reglamento, 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 en el cumplimiento de los anteriores requisitos.

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

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

Artículo 90.- Incumplimiento de condiciones de seguridad. Cuando de las inspecciones o controles a que se refieren los artículos anteriores resulte que el buque o artefacto naval no se encuentra en condiciones de navegabilidad o no cumple con las normas de seguridad y contaminación, la prestación de sus servicios será suspendida 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.

Artículo 91.- Vencimiento de los certificados. El vencimiento de los certificados de seguridad implica la prohibición de navegar y de prestar los servicios para los cuales está destinada la nave o artefacto naval. La Capitanía de Puerto no expedirá el zarpe sin la presentación de los certificados vigentes.

Capítulo VII.- Arribada forzosa

Artículo 92.- Concepto. Constituye arribada forzosa la entrada a un puerto distinto del autorizado en el zarpe.

Artículo 93.- Informe. En caso de arribada forzosa el capitán deberá comunicar a la Delegatura para Asuntos Relacionados con Violación a Normas a la Actividad Marítima de la Capitanía de Puerto de arribo, las causas que hayan justificado la necesidad de la arribada forzosa. Si la arribada forzosa es declarada ilegítima, se impondrán las sanciones a que hubiere lugar.

Artículo 94.- Régimen de gastos. 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 aquel por cuya cuenta la misma se efectuó, sin perjuicio de las acciones que puedan ser instauradas en contra los responsables de los hechos que hubieren motivado la arribada forzosa.

Artículos 95.- Responsabilidad. 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.

Título IV.- De los sujetos de la navegación

Capítulo I.- De los propietarios

Artículo 96.- Propietarios. Podrán ser propietarios de un buque o artefacto naval registrado en Colombia las personas naturales o jurídicas colombianas o extranjeras.

Artículo 97.- Comunidad sobre naves. Un buque o artefacto naval puede ser de propiedad en común y proindiviso de varias personas naturales y/o jurídicas.

Parágrafo primero.- 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 segundo.- La comunidad se regirá por las normas del Código Civil Colombiano.

Artículo 98.- 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 99.- 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 100.- Pago de costos del aprovisionamiento de la nave. Cada comunero está 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 101.- Hipoteca de cuotas del buque o artefacto naval. A efectos de la hipoteca de la cuota correspondiente a un comunero, se requerirá del consentimiento previo de la mayoría.

Artículo 102.- 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

Artículo 103.- 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.

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

Artículo 104.- 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 105.- 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 106.- Responsabilidades del armador. Es responsabilidad del armador:

1. Responder civilmente por las culpas 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.

Artículo 107.- 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 cargadores, 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 108.- Reclamaciones sujetas a limitación de responsabilidad por el armador.

Estarán sujetas a limitación de responsabilidad 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 109.- Conducta que excluye el derecho a la limitación. La persona responsable no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el perjuicio fue causado por culpa grave o dolo.

Artículo 110.- Limitación de la responsabilidad. Se tendrán por límites los siguientes:

1. Límites generales:
 - a. Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales: (i) 3,02 millones de DEG para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 toneladas y ii) para buques cuyo arqueo 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.
 - b. Respecto de toda otra reclamación: (i) 1,51 millones de DEG para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 toneladas, (ii) para buques cuyo arqueo 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 literal a), no basta para satisfacer en su totalidad las reclamaciones mencionadas en él, se podrá disponer de la cuantía calculada de conformidad con el literal b) para saldar la diferencia impagada de las reclamaciones mencionadas en el literal a), y esa diferencia tendrá la misma prelación que las reclamaciones mencionadas en el literal b) del presente artículo.

Para todos los efectos se entenderá por arqueo bruto el calculado de conformidad con el Anexo I del Convenio Internacional de Arqueo Buques aprobado por Colombia mediante ley 5 de 1974 así como por sus enmiendas y/o protocolos debidamente ratificados por Colombia.

2. Límite para las Reclamaciones vinculadas a pasajeros:
 - a. 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.
 - b. A 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:
 - i. En virtud de un contrato de transporte de pasajeros, o

- ii. Con el consentimiento del transportador, acompañando a un vehículo o a animales vivos amparados por un contrato de transporte de mercancías.

Artículo 111.- 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

Artículo 112.- Concepto. El agente es la persona que tiene una relación contractual con el armador o transportador en relación con las naves que estos últimos operan. Se aplicará al agenciamiento las normas del mandato comercial.

Artículo 113.- Permiso. 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 tramite pertinente.

Nadie podrá desarrollar, por si o por interpuesta persona, ninguna de las actividades que conforme a los artículos 118 y 121 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 de la presente ley.

Artículo 114.- Cancelación del permiso. 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 fuera sancionado 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 cinco (5) años de la fecha de cancelación.

Artículo 115.- Firma de los documentos de transporte. El agente marítimo podrá 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 116.- Anticipos, reembolso y remuneración. Cualquier agente puede 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.

Artículo 117.- Límite a la responsabilidad. El agente marítimo consignatario y el agente protector podrán limitar su responsabilidad conforme a lo establecido en el artículo 110 de este Código.

Artículo 118.- 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 119.- Responsabilidad del agente marítimo comercial. El agente marítimo comercial responderá conforme a las reglas de la agencia comercial.

Artículo 120.- 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 121.- Agente marítimo consignatario de buque o artefacto naval. 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, armamento, provisiones y en general cuanto concierne a las necesidades relativas al arribo, permanencia y zarpe.

Todo armador de un buque o artefacto naval de bandera extranjera está 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 122.- 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 documentales ante la autoridad aduanera.
6. Asistir al capitán, 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 123.- Facultades del agente marítimo consignatario. Son facultades del agente marítimo consignatario:

1. Expedir y firmar en nombre y representación del armador, cuando ello proceda, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria.
2. Hacer entrega de las mercancías al destinatario, cuando ello proceda.

Artículo 124.- Responsabilidades 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 125.- 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 126.- 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 127.- 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 128.- 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 129.- 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.

Capítulo IV.- Capitán

Artículo 130.- 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 131.- 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 competente autoridad o la consular nombrará al capitán, por el tiempo necesario.

Para todas 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 132.- Autorización consular para reemplazo de capitán 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 133.- 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 todas las providencias que juzgue aconsejables para el logro de aquel objetivo, 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 y las infracciones policivas en que incurran los pasajeros.
2. Adelantar en caso de delito la correspondiente investigación, de acuerdo con lo dispuesto en el régimen penal.
3. Entregar los presuntos delincuentes a la autoridad respectiva en el primer puerto de arribo.
4. Todas las demás funciones establecidas en la ley.

Artículo 134.- 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 135.- 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 reglamentos en materia marítima, de sanidad, aduanera, de policía, fiscal, de migración, así como 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 piloto y/o práctico cuando la ley, la costumbre, el reglamento o el buen sentido lo reclame.
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 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 presume 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. 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.
11. 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 disposiciones provisionales que sean urgentes para la conservación del buque, de la carga y para la debida atención a las personas.

12. 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.
13. 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.
14. 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.
15. 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.
16. 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 está 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.
17. Mantener a bordo:
 - a. Constitución Política de la República de Colombia y código Civil, Penal, Laboral, Comercial, los cuales podrán estar disponible en medio físico o electrónico.
 - b. Leyes, decretos y reglamentos de la actividad marítima, los cuales podrán estar disponibles en medio físico o electrónico.
 - c. Certificado de matrícula.
 - d. Certificados y documentos relativos a la seguridad de la navegación, prevención de la contaminación marina, sanidad portuario, seguros y otros que procedan de acuerdo con la legislación aplicable.
 - e. Libro de rol de tripulación.
 - f. Diario de navegación.
 - g. Libro de campana u órdenes a las máquinas.
 - h. Cuaderno de campana.
 - i. Libro de registro de sanciones.
 - j. Libro de inventario.

Los libros, documentos y registros electrónicos del buque deberán conservarse a bordo durante un periodo de (1) año a partir del último asiento

practicado; para efectos de siniestro o accidente deberá conservarse en copia por el mismo término contado a partir del hecho.

18. 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.
19. 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.
20. Embarcar y desembarcar los miembros de la tripulación, en ausencia o imposibilidad de consulta con el armador o su representante legal.
21. 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.
22. 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 separa 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.
23. 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.
24. 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.
25. Continuar el viaje tan pronto como haya cesado la causa de la arribada forzosa, so pena de indemnizar los daños que se causen.
26. Prestar la asistencia y salvamento a que está obligado conforme a la ley.
27. 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.
28. 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 136.- 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 de la 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 artículo 135 numeral 10 de este Código 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 alguno que redunde en su beneficio particular, caso en el cual los beneficios corresponderán al armador, copropietario o fletador, según el caso.

Artículo 137.- 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 comandante del buque y termina con la entrega del mismo.

Artículo 138.- 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 139.- 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 140.- 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 141.- Concepto. 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:

- a. En los buques el personal técnico que realice las funciones de instrucción, capacitación, supervisión y administración.
- b. 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 142.- Dotación mínima seguridad y capacitación. El reglamento establecerá 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 prevención de la contaminación marina.

Los tripulantes deberán acreditar su capacidad técnica y práctica, mediante el documento que expida la Autoridad Marítima de conformidad con los requisitos del reglamento respectivo 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 los demás tratados internacionales ratificados 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 143.- 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 144.- 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.
6. Prestar las declaraciones necesarias requeridas por la autoridad.
7. Las demás obligaciones contempladas en el ordenamiento marítimo colombiano.

Artículo 145.- Elementos que se le permite cargar a la tripulación. La tripulación podrá portar a bordo los elementos contemplados en el Convenio Internacional para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional ratificado por Colombia por medio de la Ley 17 de 1991.

Artículo 146.- Contrato de enrolamiento. La vinculación de la gente de mar se hará por medio de un contrato de enrolamiento conforme a los usos y costumbres internacionales, a los convenios ratificados por Colombia 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 147.- 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, conforme se establezca en el reglamento.

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

Parágrafo segundo.- Los buques de bandera extranjera que operen en áreas marítimas colombianas por un término superior al establecido en el artículo 32 deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 148.- 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 áreas marítimas colombianas ha sido abandonada o corra peligro contra su vida o su integridad personal, se aplicará el siguiente procedimiento:

1. Dentro de las veinticuatro 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 y Protección Social, al Ministerio de Salud, y a Migración Colombia 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 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 Migración Colombia 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. Para el cobro de estas sumas se seguirá el proceso de ejecución de que trata el artículo 392 pendiente del presente Código. El título ejecutivo estará representado en la providencia de la capitanía de puerto en la que conste el incumplimiento de la propuesta presentada por el agente marítimo consignatario y la liquidación de todos los gastos efectuados, asociados a la atención de la contingencia, incluida la repatriación.

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 cesará la obligación del agente marítimo consignatario y aquel o aquellos pasaran a la condición de permanencia ilegal y serán puestos a disposición de Migración Colombia o quien haga sus veces.

Capítulo VI.- Piloto práctico

Artículo 149.- Concepto. Es la persona experta en:

1. El conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas, hidrográficas y de la navegación en la jurisdicción de una capitanía de puerto marítima o fluvial específica,
2. La reglamentación internacional para prevenir abordajes,
3. Las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques,
4. Atender el entrenamiento de los aspirantes a práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o jurisdicción

El piloto práctico deberá estar acreditado mediante la licencia que le expide la Autoridad Marítima en la categoría correspondiente.

Artículo 150.- Carácter del servicio de practicaaje. Para todos los efectos el servicio de practicaaje tendrá el carácter de servicio público.

Artículo 151.- Responsabilidad de la empresa de practicaaje y del piloto práctico. La empresa de practicaaje y el piloto práctico son responsables ante el armador, así como ante terceros, por los daños y perjuicios causados como consecuencia de la indebida asesoría del piloto práctico.

Artículo 152.- Límites a la responsabilidad del piloto práctico y de la empresa de practicaaje. La responsabilidad civil contractual y extracontractual en la que pudiera incurrir el piloto practico y/o la empresa de practicaaje por el servicio de practicaaje no podrá superar, por cada accidente o siniestro, la cuantía de 20 Unidades de Cuenta o DEG por unidad de arqueo bruto del buque para el que se presta el servicio, con un tope máximo de 700.000 DEG.

A tal efecto, se entenderá por arqueo bruto el definido en el Convenio Internacional de Arqueo de Buques aprobado por Colombia mediante Ley 5 de 1974 así como por sus enmiendas y/o protocolos debidamente ratificados por Colombia.

Artículo 153.- Seguro de responsabilidad civil. Para efectos de la obtención del registro, licencia y/o su renovación, la empresa de practicaaje conjuntamente con los pilotos prácticos deberán acreditar ante la Autoridad Marítima un seguro de responsabilidad civil de la naturaleza y alcance establecidos en el artículo 1127 y siguientes del Código de Comercio o de los que lo modifiquen, adicionen o aclaren. El límite de este seguro no podrá ser en ningún caso inferior al tope máximo dispuesto en el artículo precedente.

Capítulo VII.- Otros sujetos

Artículo 154.- 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, cumpliendo con los requisitos que dicha Autoridad establezca en el reglamento.

Artículo 155.- 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 156.- Transportador no operador de naves. 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 157.- Agente de carga internacional. Para los efectos de la presente ley se entiende por agente de carga toda 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 y accidentes de la navegación

Capítulo I.- Concepto

Artículo 158.- Definición. Todo incidente de navegación o acontecimiento que involucre un buque y/o artefacto naval que tenga como resultado un daño a éstos, a las personas, a la carga, al medio marino, a las instalaciones portuarias, a las plataformas o unidades móviles o a las plataformas fijas. Se tendrán por tal además los definidos en la ley, en los instrumentos internacionales ratificados por Colombia o aquellos que de conformidad con la costumbre nacional e internacional se consideren como tales.

La regulación de los siniestros marítimos que se a continuación se efectúa no es taxativa.

Capítulo II.- Abordaje

Artículo 159.- Concepto. Se entiende por abordaje el contacto en que intervengan buques o artefactos navales del que resulten daños para alguno de ellos, para las personas y/o para las cosas.

También se considera abordaje los daños que un buque o artefacto naval cause a otro sin contacto, como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación.

Artículo 160.- Ley aplicable. El abordaje ocurrido en áreas marítimas colombianas se regulará por la presente ley y por los convenios internacionales sobre la materia ratificados por Colombia.

Artículo 161.- Fundamento de responsabilidad. El armador del buque culpable de abordaje responderá por los daños y perjuicios sufridos por el otro y por las personas y las cosas abordado del mismo, así como los causados fuera de ellos.

Para efectos de los daños entre los buques o artefactos navales involucrados, la relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probados por quien reclama la indemnización.

Respecto de terceros se aplicaran las normas y criterios de responsabilidad definidos por la ley.

Artículo 162.- Abordaje culposo. Ocurrido el abordaje por culpa del capitán, del piloto practico o de cualquier otro miembro de la tripulación de uno de los buques o unidad de transporte éstos responderán solidariamente con el armador del pago de los daños causados.

La culpa del piloto práctico no modificará el régimen de responsabilidad por abordaje, pero el capitán o armador tendrán derecho a ser indemnizados por el piloto práctico o la empresa de practica sin perjuicio de los límites indemnizatorios previstos en el artículo 160 de este Código.

Artículo 163.- Abordaje por culpa compartida. En caso de abordaje causado por culpa compartida, la responsabilidad de sus respectivos armadores se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque o artefacto naval.

Cuando no se pueda establecer el grado de culpa o cuando las faltas cometidas resulten equivalentes, la responsabilidad se atribuirá a ambos armadores por partes iguales, quienes serán solidariamente responsables con respecto a los daños sufridos.

Artículo 164.- Abordaje por unidad de transporte. En los casos de abordaje de una unidad de transporte conformada por un remolcador y un artefacto naval con un tercero por culpa de la unidad de transporte será el armador del remolcador quien responda por los daños y perjuicios causados al tercero.

Artículo 165.- Abordaje de unidad de transporte. En los casos de abordaje entre el remolcador y el remolcado se estará a lo convenido por las partes en el contrato y en su defecto por lo previsto en este Código.

Artículo 166.- Abordaje debido a fuerza mayor o caso fortuito. Si el abordaje se debiera a fuerza mayor o caso fortuito, o aconteciera por causa que no sea posible determinar de manera inequívoca, soportarán individualmente los daños quienes los hayan sufrido.

Artículo 167.- Abordaje por la estela del buque o unidad de transporte: El armador de un buque o unidad de transporte será responsable cuando el buque o artefacto naval cause daños a otra u otras naves, artefactos navales, cargas o a personas a bordo, como consecuencia de la estela de desplazamiento, aunque no llegue a producirse un contacto físico.

Artículo 168.- Naufragio del buque o artefacto naval. Si después del abordaje el buque o el artefacto naval naufraga durante su navegación a puerto, su pérdida será considerada una consecuencia del abordaje, salvo prueba en contrario.

Artículo 169.- Daños por contaminación derivados del abordaje. Los daños por contaminación que se causen como consecuencia de un abordaje, se regularán por lo establecido en el artículo 204 y siguientes del presente Código.

Artículo 170.- Obligación del capitán en caso de abordaje. En caso de abordaje, los capitanes de los buques o unidades de transporte involucrados estarán obligados, en cuanto puedan hacerlo sin grave peligro para su buque o unidad de transporte o para las personas a bordo, a prestar auxilio al otro buque, su tripulación y sus pasajeros, o al artefacto naval, según proceda.

Estarán igualmente obligados, en lo posible, a dar noticia al otro buque de la identificación de su buque o unidad de transporte, puerto de matrícula, así como de sus lugares de origen y destino.

Artículo 171.- Daños a instalaciones portuarias u otras estructuras móviles o plataformas fijas. El régimen de responsabilidad establecido para el abordaje será aplicable en los casos de colisión o cualquier otro incidente que cause daños a instalaciones portuarias, estructuras o plataformas fijas o flotantes, salvo lo dispuesto en el artículo 106 o el artículo 208. En estos eventos la carga de la prueba estará a cargo del buque o del artefacto naval.

Artículo 172.- Prescripción de las acciones derivadas del abordaje. Las acciones derivadas del abordaje prescriben en dos años que deberán contarse a partir de la fecha de ocurrencia del mismo.

Capítulo III.- Averías

Artículo 173.- Concepto. 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. Pilotajes y practicaje.
2. Lanchas y remolques.
3. Derechos portuarios o servicios a la navegación.
4. Cargue y descargue de mercancías.
5. Todos los ordinarios de la navegación.

Artículo 174.- Clasificación. Las averías se clasifican en simple o particular y gruesa o común.

Sección I.- Avería simple o particular

Artículo 175.- Concepto. 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 176.- 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 II.- Avería gruesa o común

Artículo 177.- Aplicación de la norma. Las normas de la presente sección se aplicarán sin perjuicio de lo pactado por las partes en el contrato en materia de avería gruesa.

Artículo 178.- Concepto. 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, con ocasión de un transporte marítimo.

Artículo 179.- 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 180.- 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 181.- Carga de la prueba del que reclama. La prueba de que una pérdida o gasto debe ser admitido en avería común será de cargo de la parte que reclama.

Artículo 182.- Ausencia de formalidades. El deber de contribuir a la avería gruesa no está subordinado al cumplimiento de ningún requisito formal a bordo.

Artículo 183.- Causación culposa de la situación de peligro. Cuando el acontecimiento que motivo 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 184.- 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 185.- 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 186.- 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.

Capítulo IV.- Salvamento

Artículo 187.- Concepto. 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 aguas marítimas.

No se considerará salvamento la ayuda prestada a bienes fijados de manera permanente e intencional a la costa, ni ningún tipo de operación que tenga por objeto el patrimonio cultural subacuático, que se rige 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 188.- Aplicación a buques de Estado. Las normas sobre salvamento serán aplicables a los buques o artefactos navales de Estado. Sin embargo, en estos casos el premio deberá solicitarse mediante procedimiento administrativo, sin que sean de aplicación las normas sobre retención o embargo de los buques o bienes salvados.

Artículo 189.- Intervención de la Autoridad Marítima. La Autoridad Marítima estará en todo caso facultada para intervenir en las operaciones de salvamento realizadas en las áreas marítimas colombianas, 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 por el capitán, el armador o su representante, el cargador y el salvador.

Artículo 190.- Salvamento ordenado o supervisado por la autoridad pública. Las autoridades públicas que ordenen o supervisen un salvamento, o sus funcionarios, no tendrán derecho a premio alguno. Sin embargo, los salvadores que efectúen las operaciones ordenadas o supervisadas por aquellas tendrán derecho a premio de acuerdo con lo dispuesto en este Código.

Artículo 191.- 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 los instrumentos internacionales ratificados 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 192.- Derecho a premio. Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a un premio a favor de los salvadores, cuyo importe no podrá exceder del valor del buque y demás bienes salvados después del salvamento.

El pago del premio 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 el premio pueda ser abonado 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 del premio el titular de dichos bienes.

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

Artículo 193.- 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 premio, salvo que haya sido ordenada por la Autoridad Marítima.

Artículo 194.- 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 del premio 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 del premio a su cargo. En caso de incumplimiento de esta obligación el armador será responsable del pago del premio que corresponde al salvador.

Artículo 195.- Actividades no consideradas salvamento. No se considerará salvamento la labor adicional que preste el remolcador a las maniobras de practica, 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, no considerado como salvamento, deberá ser remunerado en forma independiente a la maniobra contratada inicialmente, a las tarifas establecidas para la labor que se preste.

Capítulo V.- Naufragio

Artículo 196. Concepto.- Hundimiento, destrucción o pérdida de una nave o artefacto naval.

Artículo 197. Ámbito de aplicación.- Lo previsto en este Capítulo se aplica a todo tipo de naves, artefactos navales y plataformas.

Artículo 198. Supervisión.- La Autoridad Marítima, en colaboración con el cuerpo de Guardacostas y la Armada Nacional, mantendrá supervisión en los casos de naufragio en que puedan verse afectadas las áreas marítimas, las rutas de navegación, o por contener mercancía peligrosa o contaminante que pueda llegar a producir deterioro para el medio ambiente o menoscabo a los recursos vivos.

Artículo 199. Obligación de auxilio.- Toda nave está en la obligación de atender el llamado de auxilio de una nave y/o artefacto naval en situación o condición de peligro y en especial de naufragio.

Artículo 200. Obligación de garantía y pago.- El armador del buque, artefacto naval o plataforma hundido tiene la obligación de garantizar o de 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 201. Obligación de informar.- El capitán, armador u operador de la nave, artefacto naval o plataforma que naufrague, tienen la obligación de informar del naufragio. De igual manera se debe proceder cuando la nave, artefacto naval o plataforma este comprometida en un siniestro que originó o provoco un naufragio.

Artículo 202. Limitación de la responsabilidad.- El armador u operador de una nave, artefacto naval o plataforma que haya naufragado puede limitar su responsabilidad de conformidad con el artículo 110 de este Código.

Artículo 203. Remisión.- Serán aplicables al naufragio cuando sea procedente las normas sobre salvamento y avería gruesa.

Capítulo VI.- Contaminación del medio marino

Artículo 204. Concepto.- Se entiende por contaminación del medio marino toda introducción, descarga, vertimiento o cualquier acto equivalente, de hidrocarburos, aguas de lastre y residuales, basuras y en general de cualquier sustancia contaminante que cause o pueda causar un daño a la vida, ecosistemas y recursos marinos, a la salud humana o a la utilización legítima de las áreas marítimas colombianas.

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

Artículo 205. Prevención y control.- El Gobierno Nacional reglamentará la materia con el fin de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino proveniente de cualquier actividad marítima.

Artículo 206. Efectos judiciales de la contaminación.- La contaminación marítima y los accidentes o siniestros marítimos que amenacen producir contaminación marítima serán investigados de oficio por la Delegatura para asuntos relacionados con violación a normas relativas a la actividad marítima de conformidad con lo establecido en el Libro III "Procedimiento" del presente Código.

La Procuraduría General de la Nación, la Defensoría del Pueblo y las personerías respectivas podrán ejercitar la acción popular para la protección del medio ambiente marino.

En desarrollo del artículo 610 de la Ley 1564 de 2012 la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado en defensa del medio ambiente marino de conformidad con lo establecido el artículo 80 de la Constitución Política, coadyuvará la acción popular que fuera presentada.

Artículo 207.- Sujeto responsable.- El propietario del buque, artefacto naval o plataforma, incluyendo las plataformas fijas, al tiempo de producirse un suceso, o, si el suceso está constituido por una serie de acaecimientos, al tiempo de producirse el primero de ellos, será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación procedente del buque o artefacto naval o plataforma, sin perjuicio de su derecho de repetición contra los culpables.

Identificado el armador del buque o artefacto naval éste será solidariamente responsable con el propietario.

Artículo 208.- Fundamento de la responsabilidad. El propietario del buque, artefacto naval o plataforma, incluyendo las plataformas fijas, será responsable de los daños por contaminación por el solo hecho de su producción. Sin perjuicio de los convenios internacionales que sean de aplicación, la exigencia de responsabilidad se basará en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección, preferentemente en la fuente misma, de los atentados al medio ambiente y en el principio “quien contamina paga”.

Artículo 209.- Daños ocasionados por contaminación. Para efectos de la determinación de los daños por contaminación se estará a lo dispuesto en los instrumentos internacionales ratificados por Colombia en la materia.

Artículo 210.- Exoneración de la responsabilidad y limitación de la indemnización. Serán causales exonerativas de responsabilidad las establecidas en los instrumentos internacionales ratificados por Colombia en la materia. La indemnización podrá limitarse en la forma prevista en los referidos instrumentos.

El propietario no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron culpa grave o dolo.

Para beneficiarse de la limitación estipulada en el presente artículo, el propietario tendrá que constituir un fondo de conformidad con lo establecido en el artículo 409 y siguientes.

Artículo 211.- Seguro obligatorio. Será obligatorio para todas las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades marítimas que potencialmente puedan afectar el medio ambiente marino contar con un seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación. El Gobierno Nacional establecerá por medio de reglamento las actividades para las que será necesario contar con el referido seguro así como las condiciones y coberturas requeridas.

Los perjudicados por daños por contaminación tendrán acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil hasta el límite de la suma asegurada.

El asegurador podrá oponer las mismas excepciones que le corresponderían al propietario.

Artículo 212.- Prohibición de navegación. La Capitanía de Puerto prohibirá la navegación de los buques o artefactos navales, así como también la operación de las plataformas que no tengan la cobertura de seguro a que se refiere el artículo anterior cuando sea necesario.

En ejercicio de las competencias que a la Autoridad Marítima le corresponden en su condición de estado de pabellón y/o estado rector de puerto, la capitanía de puerto respectiva negará el arribo o el zarpe de los buques o artefactos navales que carezcan de la mencionada cobertura de seguro cuando este sea necesario.

Capítulo VII.- Interfaz buque - puerto

Artículo 213. Concepto. Interacción entre una 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 al puerto.

Los canales de acceso y zonas de fondeo se entienden comprendidos en la interfaz nave – puerto.

Artículo 214. Normas aplicables. En la interfaz buque puerto, son aplicables las disposiciones previstas en este Código y en los instrumentos internacionales ratificados por Colombia.

Artículo 215. Operaciones. Toda actividad marítima desarrollada en la interfaz buque – puerto será objeto de inspección, vigilancia y control de la Autoridad Marítima, quien procederá a reglamentar lo pertinente.

Libro II. De los contratos

Título I. Disposiciones generales

Artículo 216.- Criterios generales de interpretación. Los contratos regulados por este libro, salvo norma expresa en contrario, se regirán por las estipulaciones de las partes y de manera supletiva por las normas establecidas en el presente título. Cuando las partes se refieran a contratos tipo internacionalmente reconocidos y aceptados, se entenderá que el contrato celebrado corresponde al clausulado de dichos formularios salvo las modificaciones o adiciones pactadas por las partes expresadas en cualquier medio físico o electrónico.

Artículo 217.- Consensualidad. Salvo disposición en contrario los contratos a los que se refiere la presente ley 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 218.- 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.

Título II.- De los contratos de utilización del buque

Capítulo I.- Contrato de arrendamiento a casco desnudo

Artículo 219.- Concepto. 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, transfiriéndole las gestiones náuticas y comerciales del buque o artefacto naval.

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

Artículo 220.- 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 221.- Obligaciones del arrendador. Son obligaciones del arrendador:

1. Estará obligado a entregar el buque o artefacto naval en estado de navegabilidad en el lugar y tiempo definidos en el contrato.
2. Deberá efectuar las reparaciones que se deriven de vicio propio del buque o del artefacto naval.

Artículo 222.- 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 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 223.- 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 224.- 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 225.- 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 226.- Subarriendo. El arrendatario no podrá subarrendar el buque o artefacto naval sin el consentimiento expreso del arrendador.

Artículo 227.- 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 228.- Prescripción. Las acciones que pudieran derivarse del contrato de arrendamiento prescriben 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 229.- 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 230.- 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 convenidas.

Artículo 231.- 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 232.- 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 233.- 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 234.- 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 235.- 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.

Artículo 236.- 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 237.- 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 238.- 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 239.- Prescripción. Las acciones que pudieren derivarse del contrato de fletamento prescriben en el lapso de un 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

Subsección I.- Disposiciones generales

Artículo 240.- Definiciones. 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 241.- Carácter imperativo de las normas del transporte. Las disposiciones relativas al contrato de transporte marítimo de mercancías y de pasajeros son de carácter imperativo salvo que la ley disponga lo contrario. La imperatividad de las normas no se aplica a los contratos de volumen.

Artículo 242.- 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 243.- Contratos de volumen. Es el contrato en virtud del cual se prevee 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 la presente ley podrá prever derechos, obligaciones o responsabilidades mayores o menores que los prescritos en ésta, siempre que se garantice al cargador la posibilidad efectiva de celebrar un contrato bajo los términos de la presente Código.

Artículo 244.- Remisión general. En lo no previsto en la presente ley 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 245.- 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 246.- 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

Artículo 247.- 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, en 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 248.- 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 249.- 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 250.- 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 251.- Firma del documento de transporte. El documento de que trata el artículo 248, 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 252.- 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 253.- 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 254.- Otras obligaciones del transportador. El transportador procederá adecuada y cuidadosamente al cargue, estiba, conservación, transporte, custodia y descargue de las mercancías transportadas.

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

Artículo 255.- 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 su responsabilidad 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 256.- 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 257.- 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 258.- 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 259.- 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 260.- 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 261.- 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 262.- Límites indemnizatorios. 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 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 si 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 tornarán 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 263.- Aplicación de las defensas y los límites de indemnización. 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 264.- Prescripción. 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 de las mercancías, en términos y condiciones razonable.

Subsección IV.- Disposiciones finales

Artículo 265.- 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.

Artículo 266.- Ratificación de convenios internacionales. En caso de que el Estado Colombiano ratifique total o parcialmente alguno de los convenios internacionales sobre el contrato de transporte marítimo de mercancías, el Gobierno activará la iniciativa legislativa para adaptar las disposiciones de este capítulo a dicho convenio.

Sección II.- Contrato de transporte marítimo de pasajeros

Artículo 267.- 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 268.- Concepto. 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, que podrá ser al portador o nominativo.

Artículo 269.- 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 270.- Responsabilidad del transportador. La responsabilidad del transportador en virtud del contrato de transporte marítimo de pasajeros estará sujeta a las siguientes reglas y al reglamento respectivo:

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 responsabilidad derivada para el 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 la limitación de responsabilidad determinada en este artículo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión de éste que haya tenido lugar, con dolo y culpa grave.

Artículo 271.- Seguro de responsabilidad civil. El transportador estará obligado a contratar un seguro de responsabilidad civil en los términos prescritos en el artículo 1111 del Código de Comercio y de conformidad con el reglamento que para el efecto expida el Gobierno nacional.

Artículo 272.- 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 273.- Retención. El transportador es titular del privilegio y del derecho de retención sobre los equipajes y vehículos registrados derivados del contrato de transporte marítimo de pasajeros. Éste privilegio y derecho podrá hacerse efectivo por daños causados por el pasajero.

Artículo 274.- Cancelación del servicio. El pasajero tendrá derecho a cancelar o renunciar con antelación la prestación del servicio y obtener una devolución de lo pagado por ello de acuerdo con los montos que determine la ley aplicable.

Artículo 275.- Prescripción. Las acciones derivadas del contrato de transporte marítimo de pasajeros prescribirán en el término de un año, contado a partir de la fecha de desembarque en el puerto de destino. Si la embarcación no zarpa, a partir de la fecha en que se comunicó al pasajero tal situación.

Capítulo IV.- Contrato de vinculación o afiliación de naves

Artículo 276.- Concepto. Contrato 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 277.- Concepto. 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 278.- 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.

Si por razones técnicas atribuibles al buque o artefacto naval a remolcar se hace necesario emplear más de un remolcador, se entenderá, salvo pacto en contrario, que la dirección de la maniobra estará a cargo del buque o artefacto remolcado.

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 240 y siguientes del presente Código relativos al contrato de transporte de mercancías.

Artículo 279.- 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 ejecutaran bajo la dirección del buque o artefacto naval remolcado, salvo pacto expreso en contrario.

La Autoridad Marítima establecerá mediante reglamento 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. 280.- 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 una remuneración adecuada 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 281.- 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, remolcado y 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, remolcado o 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 282.- 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 187 y siguientes de este Código.

Artículo 283.- Precauciones de seguridad. Tanto remolcador como 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 284.- Prescripción de acciones. Las acciones derivadas del contrato de remolque prescriben en un año, contado desde la fecha en que culminaron las operaciones o desde aquella prevista para su culminación.

Capítulo VI.- Contrato de hipoteca naval

Artículo 285.- Concepto. 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 286.- 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 constituirán de conformidad con las leyes del país de constitución.

Artículo 287.- 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 288.- Obligación de portar certificado de hipoteca. Es una obligación del capitán del buque, y su armador velará por ello, portar, junto con los documentos de a bordo, un certificado actualizado de registro del buque, en el cual consten las hipotecas constituidas, sus valores individuales y el nombre de los acreedores hipotecarios.

Artículo 289.- 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 290.- Prescripción. Los créditos garantizados con hipoteca naval prescribirán en el término de tres 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 291.- Remisión general. En todos los aspectos relativos a la constitución, requisitos para su otorgamiento, alcance, derechos y responsabilidades así como cualquier otro no previsto en este Código, 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 292.- Concepto. El contrato de construcción de buques o artefactos navales es un contrato mercantil mediante el cual un astillero debidamente habilitado por la Autoridad Marítima se obliga a ejecutar la construcción o reparación de un buque o artefacto naval en todo o en parte en beneficio de otra quien a su vez se obliga a pagar por ella un precio.

Artículo 293.- 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 se surtirá con la entrega más la inscripción en el registro correspondiente.

Artículo 294.- Astilleros. La construcción de buques y artefactos navales solo podrá realizarse en astilleros debidamente autorizados 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 295.- Obligaciones del astillero. El astillero deberá realizar la construcción o reparación del buque o artefacto naval contratada 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 terminado o reparado.

Iniciada la construcción o reparación del buque o artefacto naval el astillero deberá hacer el correspondiente registro ante la Autoridad Marítima, 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 y éste será inscrito en el correspondiente registro. Mientras dura 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 y con la documentación necesaria para su despacho.

Artículo 296.- 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.

La reparación o modificación de buques o artefactos navales se regirá por las normas de la construcción, y el pago se pactará por precios unitarios, salvo estipulación en contrario.

Artículo 297.- Incumplimiento del contrato. El Contratante o armador podrá negarse a recibir el buque o artefacto naval en caso de incumplimiento de las especificaciones pactadas que no se deriven directa o indirectamente de actos u omisiones del contratante, sin menoscabo de su derecho a ejercitar las acciones pertinentes.

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 298.- 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 o reparación siempre y cuando fueren denunciados dentro 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 299. Prescripción - Las acciones provenientes del contrato de construcción, reparación o modificación de buques y artefactos navales, prescribirán en un (1) año contados a partir de la fecha de entrega de los trabajos contratados.

Capítulo VIII.- Contrato de desguace o reciclaje de buques o artefactos navales

Artículo 300.- Concepto. El contrato de desguace o reciclado de un buque o artefacto naval es un contrato en virtud del cual una persona asumirá para con otra la obligación de

realizar las labores necesarias para desguazar un nave o artefacto naval a fin de lograr el aprovechamiento o reciclaje de los materiales y pertrechos que lo componen.

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

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

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

Artículo 301.- Autorización. La Autoridad Marítima solo autorizará el desguace o reciclaje de un buque o artefacto naval, cuando el solicitante demuestre que la bandera y registro han sido cancelados en su puerto de matrícula.

Artículo 302.- Sitios autorizados. El desguace o reciclaje de buques o artefactos navales solo podrá realizarse en astilleros e instalaciones habilitadas para ello, debidamente autorizadas por la Autoridad Marítima, debiendo cumplir con todos los protocolos y acuerdos sobre prevención de la contaminación y conservación del lecho marino.

Capítulo IX.- Contrato de practicaaje o pilotaje

Artículo 303.- Concepto. Por contrato de practicaaje una persona jurídica habilitada como empresa de practicaaje por la Autoridad Marítima se obliga para con el armador, a cambio de una remuneración, 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.

Los aspectos técnicos y náuticos involucrados en la actividad de practicaaje serán regulados por la Autoridad Marítima.

Artículo 304.- Obligaciones. En virtud del contrato de practicaaje la empresa de practicaaje respectiva estará obligada a prestar el servicio que consistirá en la asesoría al capitán del buque para realización de la maniobra en cuestión.

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

Artículo 305.- Responsabilidad. El piloto práctico y la empresa de practicaaje serán solidariamente responsables en la prestación del servicio.

Capítulo X.- Del contrato de seguro marítimo

Artículo 306.- 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 307.- Existencia y restricción. Con las restricciones establecidas por la Ley, en especial las relacionadas con los seguros obligatorios, las partes del contrato de seguro marítimo podrán pactar libremente las condiciones de cobertura. Para la existencia bastará el simple acuerdo entre las partes.

El contrato de seguro marítimo deberá constar por escrito, que puede ser una póliza, nota de cobertura o documento similar.

Sección I.- De los riesgos de la navegación marítima

Artículo 308.- Riesgos cubiertos. El asegurador indemnizará al asegurado, en los términos fijados en el contrato, por los daños que sufra el interés asegurado como consecuencia los riesgos inherentes a la navegación marítima.

Artículo 309.- 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 310.- Responsabilidad del asegurador. El asegurador será responsable de las pérdidas que tengan por causa 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 II. De los intereses asegurados y el interés asegurable

Artículo 311.- 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 316 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 312.- 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 III.- Del valor asegurable y el valor asegurado

Artículo 313.- 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.

Sección IV.- Garantías en los contratos de seguro marítimo

Artículo 314.- Garantía implícita 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 315.- 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:

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

Sección V.- De las pérdidas sobre bienes asegurados

Artículo 316.- 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 317.- 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 318.- 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 319.- 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. 320.- Abandono del objeto asegurado e interrupción de la prescripción. 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 la prescripción de la acción para hacer efectiva la indemnización por pérdida parcial.

Artículo 321.- 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.

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 322.- 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 323.- Formalidades y 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 324.- Aceptación y consecuencias 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 325.- 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 326.- 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 327.- Efecto retroactivo. Los efectos del abandono se retrotraerán al día del siniestro.

Artículo 328.- 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 329.- Concepto. 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 330.- 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 331.- 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 332.- 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 VI.- De la indemnización

Artículo 333.- 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 334.- 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 335.- 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 336.- 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 337.- 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 338.- 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 339.- 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 340.- 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 341.- 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 342.- 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 343.- Objeto asegurado libre de avería bajo porcentaje. Cuando el objeto haya sido asegurado libre de avería particular bajo un 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 344.- 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 345.- 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 346.- 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 347.- 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 VII.- Tipos de pólizas

Artículo 348.- 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 349.- 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 descargo, 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 350.- 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 351.- 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 VIII.- Desviación

Artículo 352.- 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.

Quando 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 353.- 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 354.- 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 355.- 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 356.- 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 357.- 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 IX.- De las disposiciones especiales aplicables al seguro de responsabilidad civil.

Artículo 358.- Naturaleza y alcance. El seguro de la responsabilidad civil del propietario de un buque, del armador o arrendador o fletador de ésta, y en general de quien desarrolle cualquiera de las actividades marítimas previstas en este Código, deberá atenerse a la naturaleza y alcance prevista 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. 359.- 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, como consecuencia de la responsabilidad asegurada, 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 360.- Limitaciones de responsabilidad indemnizatoria. El asegurador podrá oponer al perjudicado las mismas excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente las limitaciones cuantitativas de responsabilidad que este último tuviere de acuerdo con la ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad.

Artículo 361.- Seguro obligatorio de responsabilidad civil. Los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por este Código se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares, y en su defecto, por lo previsto en esta sección y por las normas generales del seguro de responsabilidad civil previstas en el Código de Comercio.

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.- Del contrato de manipulación portuaria

Artículo 362.- Concepto y régimen aplicable. Por el contrato de manipulación portuaria un operador portuario se compromete, a cambio de un precio, a realizar todas o alguna de las actividades que suponen manipulación las mercancías u otras de similar naturaleza dentro del puerto. 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 estas se encuentran siendo manipuladas, almacenadas o de alguna manera ubicadas bajo su custodia en instalaciones dispuestas por la sociedad portuaria para tal efecto.

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 363.- 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 del mismo puerto. 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 364.- 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 365.- 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 366.- 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 días calendario en caso de daños no aparentes.

Artículo 367. Limitación de la responsabilidad. Sin perjuicio de la pérdida del beneficio de la limitación de la responsabilidad del transportador por pérdida o daño de las mercancías prevista en el artículo 262, que será asimismo aplicable al operador portuario, la responsabilidad de dicho operador por causa de pérdida o daño de las mercancías transportadas se limitará conforme a las reglas siguientes:

- a. En los casos de pérdida o daño en las mercancías, estará limitada a una suma de dos DEGs por kilogramo de peso bruto.
- b. 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.
- c. 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 de literal a) de este artículo.

Artículo 368.- Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones. El régimen de responsabilidad del operador portuario y su limitación establecido 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 369.- 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, transitario, 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, transitario o comisionista.

Artículo 370.- Prescripción de acciones. Las reclamaciones por daños, pérdida o retraso de las mercancías manipuladas prescribirán en un (1) año de haber sido entregadas por el operador responsable. En caso de pérdida total, dicho plazo se contará desde el día en que hubieran debido ser entregadas.

Artículo 371.- 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.- PROCEDIMIENTO

Título I.- Competencias jurisdiccionales y de procedimientos administrativos de la Autoridad Marítima

Capítulo I.- Competencias de la Autoridad Marítima

Artículo 372.- Asuntos de conocimiento de la Autoridad Marítima. Corresponde a la Autoridad Marítima conocer de todo asunto relacionado con las actividades marítimas, salvo las atribuidas por la ley a otras autoridades. En particular es competencia de la Autoridad Marítima:

1. Investigar desde el punto de vista técnico y de la seguridad, los accidentes y siniestros marítimos.
2. Investigar las violaciones a normas de la actividad marítima.
3. En ejercicio de competencias jurisdiccionales, adelantar los procesos litigiosos relacionados con actividades marítimas.

Capítulo II.- De las investigaciones técnicas

Artículo 373.- De la investigación sobre seguridad marítima. Corresponde a la Autoridad Marítima adelantar las investigaciones de carácter técnico, derivadas de los accidentes y siniestros marítimos establecidas en los convenios de la Organización Marítima Internacional aprobados por Colombia.

Artículo 374.- Investigadores. Es el personal técnico especializado, designado exclusivamente por la Autoridad Marítima para adelantar este tipo de investigaciones.

Artículo 375.- Procedimiento aplicable a las investigaciones sobre seguridad marítima. A estas investigaciones se les aplica el procedimiento establecido en los convenios, códigos, resoluciones y recomendaciones de la Organización Marítima Internacional, sin que ella incluya a los involucrados en el accidente o siniestro que se investiga, en virtud del carácter técnico de dicha investigación y por ser su objetivo la determinación de los errores técnicos y/o humanos y sus correctivos.

Capítulo III. De las investigaciones por violación de normas de actividades marítimas

Artículo 376.- De la investigación por violación de normas de actividades marítimas. Corresponde a la Autoridad Marítima como responsable de la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas, previa investigación, determinar y aplicar, cuando hubiere lugar, las sanciones por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas, de conformidad con lo establecido en el presente Código.

Artículo 377.- Delegados. Es el personal que hace parte de la Delegatura para asuntos relacionados con violación a normas relativas a la actividad marítima, al interior de las capitanías de puerto y de la Dirección General Marítima. Estos delegados son designados por el Director General Marítimo para adelantar este tipo de investigaciones en forma exclusiva e independiente.

Artículo 378.- Procedimiento aplicable a las investigaciones por violación de normas de actividades marítimas. A estas investigaciones se les aplica el procedimiento establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo para el procedimiento administrativo sancionatorio y demás normas concordantes.

Parágrafo.- Cuando se trate de investigación por contaminación o amenaza de grave contaminación marina, deberá notificarse personalmente el auto por medio del cual se declara abierta la investigación al Procurador General de la Nación, al Procurador Regional o Distrital si lo hubiere, al Defensor del Pueblo y a la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado.

Artículo 379.- Forma de iniciar la investigación. La presente investigación se iniciará de oficio o a solicitud de parte sin que sea procedente agotar el trámite de la averiguación preliminar establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Artículo 380.- Instancias. La primera instancia estará a cargo de la Delegatura para asuntos relacionados con violación a normas relativas a la actividad marítima de la capitanía de puerto en cuya jurisdicción se sucedieron los hechos que se investigan.

La segunda instancia estará en cabeza de la Delegatura para asuntos relacionados con violación a normas relativas a la actividad marítima de la Dirección General Marítima.

Si el hecho ocurre fuera de las áreas marítimas colombianas y a juicio de la Autoridad Marítima afecta la paz, el orden y la seguridad del Estado colombiano, será competente para adelantar la investigación la Delegatura de la capitanía de puerto colombiana del puerto al que arribe el buque.

Parágrafo.- En el caso de las capitanías de puerto de segunda categoría, estas sólo tendrán la función instructora. El fallo de primera instancia de dichas investigaciones será proferido por la Delegatura de la capitanía de puerto de primera categoría de la que dependa la capitanía de puerto instructora, siguiendo el procedimiento antes establecido.

Capítulo IV.- Procesos Contenciosos

Artículo 381.- De los procesos contenciosos. Los procesos que se tramitarán por esta vía comprenden los litigios de carácter contractual, extracontractual y de ejecución.

Artículo 382.- Del proceso contractual y/o extracontractual. Se sujetará al trámite establecido para el proceso contractual y/o extracontractual toda controversia derivada de los contratos relacionados con las actividades marítimas, estén consagrados o no en el presente Código, así como las que surjan de los accidentes y siniestros marítimos y en general aquellas relacionadas con actividades marítimas que no emanen de un contrato. A estos procesos les serán aplicables las normas del Código General del Proceso que regulan el proceso verbal.

Artículo 383.- Del proceso ejecutivo. Se sujetará al trámite del proceso de ejecución las obligaciones que emanen de las actividades marítimas, que sean claras, expresas y exigibles, que consten en documentos que provengan del deudor o de su causante o que emanen de privilegios marítimos, y que constituyan plena prueba contra el demandado, o las que emanen de una sentencia de condena debidamente ejecutoriada. A estos procesos les serán aplicables las normas del Código General del Proceso relativas al proceso ejecutivo.

Artículo 384.- Confesión como título ejecutivo. La confesión que conste en interrogatorio de parte constituye título ejecutivo.

Artículo 385.- Primera instancia. La Delegatura para asuntos jurisdiccionales de la capitanía de puerto conocerá en primera instancia de los procesos contractuales, ordinarios extracontractuales y de ejecución.

Artículo 386.- Segunda instancia. Todos los procesos tendrán dos instancias a menos que la ley establezca una sola.

De los procesos ordinarios contractuales, ordinarios extracontractuales y ejecutivos conocerá en segunda instancia el tribunal superior del distrito judicial que corresponda al domicilio de la capitanía de puerto que haya adoptado la decisión que se apela.

Artículo 387.- Competencia por factor territorial. La competencia territorial se sujeta a las siguientes reglas:

- a. La Delegatura para asuntos jurisdiccionales de la capitanía de puerto, conocerá en primera instancia de los hechos que hayan ocurrido en el ámbito geográfico de su competencia y de las capitanías de puerto de segunda categoría que dependan de ellas.
- b. La autoridad judicial superior funcional del juez que hubiese sido competente en caso de haberse tramitado la primera instancia ante un juez del domicilio de la capitanía de puerto que profirió la providencia objeto de recurso, conocerá en segunda instancia de:
 - i. Los procesos que conocen en primera instancia las Delegaturas de las capitanías de puerto.

- ii. Del recurso de queja contra los autos que nieguen apelaciones de providencias proferidas por la Delegatura de la capitanía de puerto.

Capítulo V.- Conflictos de competencia

Artículo 388.- Conflictos de competencia entre Delegaturas de las capitanías de puerto. Los conflictos de competencia entre las Delegaturas de las Capitanías de Puerto serán decididos de oficio o a petición de parte por el Director General Marítimo, de conformidad con el siguiente procedimiento:

1. Cuando una Delegatura de una capitanía de puerto declare su incompetencia para conocer de un proceso por considerar que corresponde a otra Delegatura, ordenará remitirlo a ésta mediante auto contra el que sólo procederá el recurso de reposición. Si la Delegatura de la capitanía de puerto que recibe el expediente también se declara incompetente, remitirá el proceso al Director General Marítimo para que dirima el conflicto.
2. Recibido el expediente, el Director General Marítimo decidirá de plano dentro de los tres días siguientes al recibo del expediente. Contra su decisión no procede ningún recurso.
3. Cuando una capitanía de puerto declare su competencia para conocer de un proceso, y las partes o un tercero aleguen su incompetencia por considerar que corresponde a otra capitanía de puerto, el capitán de puerto que ha declarado su competencia, ordenará remitir el expediente al Director General Marítimo para que éste dirimirá el conflicto.
4. El Director General Marítimo decidirá de plano dentro de los tres días siguientes al recibo del expediente. Contra su decisión no procede ningún recurso.
5. En los conflictos de competencia de que trata el presente artículo, el proceso continuará su trámite por la Delegatura que inició su conocimiento, mientras el mismo se resuelve.
6. La falta de competencia de la Delegatura que se encontraba adelantando el trámite no afectará la validez de la actuación cumplida hasta la decisión del conflicto.

Artículo 389.- Conflictos de competencia con otras autoridades. Los conflictos de competencia entre la Autoridad Marítima y los jueces civiles y/o administrativos, serán decididos de oficio o a petición de parte de conformidad con el siguiente procedimiento:

1. Contra el auto por el cual el funcionario se declara competente procederá el recurso de reposición y en subsidio el de apelación que será resuelto por el superior del funcionario de la rama judicial conflictuado.
2. Recibido el expediente por el superior se dará traslado a las partes por el término común de cinco (5) días para que presenten sus alegatos. Vencido el traslado, el conflicto se resolverá en un plazo de diez días, mediante auto que ordenará el expediente al competente.
3. La falta de competencia no afectará la validez de la actuación cumplida hasta la decisión del conflicto.

Cuando se comprometa o se pueda ver comprometida la responsabilidad contractual o extracontractual del Estado, dicha competencia será asumida por el juez contencioso administrativo competente, en el ámbito geográfico de la capitanía de puerto donde se sucedieron los hechos. La solicitud debe ser presentada debidamente motivada, ante la Delegatura de la capitanía de puerto respectiva, por cualquiera de las partes. La Delegatura de la capitanía de puerto, dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes, deberá remitir el expediente al juez competente.

Título II.- Disposiciones generales

Capítulo I.- De los deberes y poderes de los delegados para asuntos jurisdiccionales

Artículo 390.- Deberes de los delegados para asuntos jurisdiccionales. Además de los establecidos para los jueces en el Código General del Proceso o la norma que lo complementa, adicione o sustituya, los siguientes:

1. El aseguramiento de las pruebas que soliciten los interesados en un proceso, en forma anticipada.
2. Negar el zarpe de las naves o artefactos navales hasta que no se hayan resuelto las solicitudes anticipadas de las partes.
3. Decretar pruebas de oficio.

Artículo 391.- Poderes. Son poderes de los delegados para asuntos jurisdiccionales los establecidos en los artículos 43 y 44 del Código General del Proceso, o la norma que lo complementa, adicione o sustituya.

Capítulo II.- Deberes y responsabilidades de las partes y sus apoderados

Artículo 392.- Deberes y responsabilidades de las partes y sus apoderados. Serán los establecidos en el capítulo V. del Título Único del Código General del Proceso o la norma que lo complementa, adicione o sustituya.

Capítulo III.- Auxiliares de la justicia

Artículo 393.- Remisión de normas. A los auxiliares de la justicia le serán aplicables las normas establecidas en el Título Quinto del Libro Primero del Código General del Proceso, o la norma que lo complementa, adicione o sustituya.

La Autoridad Marítima establecerá por vía de reglamento los requisitos que deben cumplir quienes pretendan integrar la lista de auxiliares de la justicia de las Delegaturas de las capitanías de puerto.

Capítulo IV.- Comisión

Artículo 394.- Remisión de normas. A más de lo establecido en los artículos 37, 38, 39, 40 y 41 del Código General del Proceso, las normas que los modifiquen adicionen o sustituyan, los delegados para asuntos jurisdiccionales comisionarán a delegados para

asuntos jurisdiccionales de otras capitanías de puerto, si las pruebas y/o las diligencias deben surtirse dentro del ámbito geográfico del comisionado.

Título III.- Sujetos procesales

Capítulo I.- Partes

Artículo 395.- Partes en la investigación por violación a normas de la actividad marítima. Serán partes de este tipo de investigación las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras que el capitán de puerto determine que deban comparecer como tales y los que de acuerdo con las pruebas aportadas o practicadas puedan resultar comprometidos en el incumplimiento de la norma legal objeto de la investigación.

Artículo 396.- Partes en los procesos litigiosos. Las personas naturales y jurídicas, nacionales y extranjeras que puedan disponer de sus derechos y tengan capacidad para comparecer por sí mismas al proceso o por intermedio de sus representantes.

Artículo 397.- Terceros en las investigaciones por violación de normas de actividad marítima. En las investigaciones por violación de normas de la actividad marítima no procede la intervención de terceros en ninguna de sus modalidades.

Artículo 398.- Apoderados. Las personas que hayan de comparecer al proceso deberán hacerlo por conducto de abogado de conformidad con establecido en el Código General del Proceso. El capitán y el agente marítimo de las naves o artefactos navales involucrados en investigaciones o procesos litigiosos podrán conferir poder, según corresponda, en nombre del armador, transportador o fletador que representen.

Título IV.- Actos procesales

Artículo 399.- Protesta. La protesta que de conformidad con lo establecido en el presente código deben presentar los sujetos de la actividad marítima a la capitanía de puerto que corresponda, podrá dar lugar al inicio de las investigaciones técnicas y de seguridad y de las investigaciones por violación de normas de la actividad marítima, sin perjuicio de su iniciación de oficio por parte de la Autoridad Marítima y de la Delegatura competente y a solicitud de parte.

Artículo 400. Término para la presentación de la protesta. La protesta deberá ser presentada en forma física o por medios electrónicos dentro de las veinticuatro horas siguientes a la ocurrencia de los hechos o de la llegada a la nave a puerto.

Artículo 401.- Auto de iniciación de la investigación por violación de normas de la actividad marítima. Dentro de los dos días siguientes a que se conozca de la ocurrencia de un hecho que pueda ser violatorio de una norma de la actividad marítima, la Delegatura correspondiente decidirá acerca de la procedencia de la apertura de la investigación. En caso de que esta proceda deberá proferir un auto en el que se indicará:

1. El hecho que se investiga.
2. La norma que se considera violada.
3. El concepto de la violación.

4. La persona o personas a quienes se atribuye la violación.
5. Las sanciones que serían procedentes.

Artículo 402.- Notificación. El auto de apertura de la investigación por violación de normas de la actividad marítima se notificará personalmente a quienes van a ser vinculados en calidad de partes. Se remitirá una comunicación a quien debe ser notificado o a su representante o apoderado en la que se informará sobre la existencia de la investigación, su naturaleza y la fecha de la providencia a ser notificada, previniéndolo para que comparezca a recibir notificación dentro de los dos días siguientes a la fecha de entrega en el lugar de destino. La comunicación debe ser enviada a cualquiera de las direcciones que le hubieren sido informadas a la Delegatura respectiva. Cuando se trate de personas jurídicas de derecho privado la comunicación deberá remitirse a la dirección que aparezca en la cámara de comercio o en la oficina de registro correspondiente. Cuando se conozca la dirección electrónica de quien debe ser notificado la comunicación podrá remitirse por correo electrónico. Se presumirá que el destinatario ha recibido la comunicación cuando el iniciador recepcione acuse de recibo, dejándose constancia de ello en el expediente y adjuntándose una impresión del mensaje de datos respectivo.

Cuando el citado no compareciere dentro de la oportunidad señalada, el auto se le notificará por aviso siguiendo las reglas establecidas en el Código General del Proceso.

Artículo 403.- Actuaciones previas. Dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la ocurrencia del hecho o al conocimiento del mismo en virtud de protesta, quien pretenda demandar o tema ser demandando podrá solicitar a la Delegatura de la correspondiente capitanía de Puerto, la práctica de las medidas previas especiales que se establecen en este Código.

Si dentro de las cuarenta y ocho horas establecidas en el presente artículo, no se solicita la práctica de las medidas previas, el capitán de puerto podrá expedir el zarpe del buque.

El buque y su tripulación deberán permanecer a disposición de la Autoridad Marítima, mientras se adoptan las medidas solicitadas en relación con el buque, la tripulación y la carga que no haya sido objeto de descargue. La Autoridad Marítima procurará que la permanencia del buque y la tripulación sea la mínima necesaria.

Las medidas previas se practicarán todos los días del año, sean estos hábiles o no.

Artículo 404.- Tipos de Actuaciones previas. Las actuaciones previas de que trata el artículo anterior son las siguientes:

1. pruebas extraprocesales.
2. Otorgamiento de garantía.
3. Embargo preventivo de buque cuando proceda,
4. Audiencia de conciliación
5. Constitución del fondo de limitación.

Parágrafo Primero.- La audiencia de conciliación no es requisito de procedibilidad para dar inicio a los procesos litigiosos referidos en este Código.

Parágrafo Segundo.- La solicitud y práctica de actuaciones previas no interrumpe la prescripción de las acciones derivadas de las actividades marítimas.

Artículo 405.- Garantías. A más de las garantías establecidas en Código General del Proceso, serán admisibles las cartas de garantías otorgadas por aseguradores de casco y maquinaria y asociaciones o clubes de protección e indemnización.

En tratándose del embargo preventivo de buques y artefactos navales, se atenderá respecto de la suficiencia y la forma de la garantía lo que acuerden las partes. A falta de acuerdo, la garantía será fijada por la Delegatura respectiva.

Serán admisibles las garantías de que trata el presente artículo para evitar o levantar el embargo y secuestro, y las medidas cautelares practicadas.

Para todos los efectos legales se entenderá que el embargo preventivo de un buque o artefacto naval es la inmovilización o restricción del mismo en garantía de un crédito marítimo.

Compete a la Autoridad Marítima reglamentar las condiciones de admisibilidad de las cartas de garantía otorgadas por las aseguradoras de casco y maquinaria y asociaciones o clubes de protección e indemnización, así como el contenido de las mismas, con la finalidad de hacer efectivos los derechos de los reclamantes.

Artículo 406.- Práctica de las actuaciones previas. La Autoridad Marítima competente deberá iniciar la evacuación de las medidas previas solicitadas dentro de las veinticuatro horas siguientes al vencimiento del término mencionado en el artículo 412 anterior.

Artículo 407.- Demanda. La demanda deberá reunir los requisitos establecidos en el Código General del Proceso. Salvo lo que se establezca en norma especial en este Código, el término para presentar la demanda será de un año que se contará a partir de la ocurrencia del hecho. Vencido este término operará la prescripción de la acción de que se trate.

Artículo 408.- Remisión general. Salvo por lo establecido en el presente Código, a los procesos litigiosos se les aplicará el Código General del Proceso. Las disposiciones contenidas en el Código General del Proceso aplicables a los jueces, serán aplicables al delegado o a la Delegatura correspondiente, en la misma forma en la que aplican a los jueces.

Título V.- Fondos de Limitación de responsabilidad

Artículo 409.- Constitución del fondo. El propietario, armador, fletador o asegurador del buque o artefacto naval que se considere con derecho a limitar su responsabilidad podrá solicitar ante la Delegatura de asuntos jurisdiccionales de la capitanía de puerto competente, como actuación previa o dentro de un proceso, se dé inicio al procedimiento para constituir el fondo de limitación, verificar y liquidar los créditos, y efectuar su distribución de conformidad con lo establecido en este Código.

El fondo podrá ser constituido depositando la suma de dinero o aportando una garantía que resulte aceptable por la Delegatura para asuntos jurisdiccionales. A más de las garantías

establecidas en el Código General del Proceso, serán admisibles las cartas de garantías otorgadas por aseguradores de casco y maquinaria y asociaciones o clubes de protección e indemnización.

Artículo 410.- Objeto de la constitución del fondo de limitación. El fondo se constituirá con el fin de permitir la limitación de la responsabilidad o de la obligación de pago del armador, propietario, fletador o asegurador en relación con daños al medio ambiente marino y a terceros, bien porque el constituyente haya aceptado su responsabilidad o porque la misma pueda ser discutida en el proceso.

Artículo 411.- Constitución y liquidación del fondo por aceptación de responsabilidad. Presentada la solicitud de la constitución del fondo y aceptada la responsabilidad o la obligación de pagar por parte de armador, propietario, fletador o asegurador, la Delegatura para asuntos jurisdiccionales analizará la procedencia de la solicitud y la suficiencia del monto por el que se pretende constituir el fondo y ordenará los ajustes a que haya lugar o aceptará la constitución del fondo, según proceda.

A continuación el armador, propietario, fletador o asegurador contará con un término de un mes contado a partir de la aceptación del fondo por parte de la Delegatura para asuntos jurisdiccionales para constituir el fondo.

Constituido el fondo, la Delegatura para asuntos jurisdiccionales procederá a designar un liquidador y ordenará la publicación del auto admisorio de la constitución del fondo por dos veces, con intervalos de cinco días, en dos diarios de amplia circulación nacional, dando a conocer la constitución del fondo, con el fin de que los interesados se presenten a hacer valer sus derechos en un plazo de treinta días calendario, contados a partir de la fecha de la última de las publicaciones.

Vencido el término anterior, el liquidador procederá a efectuar la liquidación de los créditos respetando la prelación de créditos prevista en la ley.

Artículo 412.- Constitución del Fondo sin Admisión de Responsabilidad. Como medida previa o en cualquier etapa de un proceso, hasta antes del fallo de primera instancia, podrá el armador, propietario, fletador o asegurador solicitar la constitución de un fondo de limitación de responsabilidad en caso de ser declarado responsable.

La Delegatura para asuntos jurisdiccionales analizará la procedencia de la solicitud y la suficiencia del monto por el que se pretende constituir el fondo y ordenará los ajustes a que haya lugar o aceptará la constitución del mismo, según proceda.

A continuación el armador, propietario, fletador o asegurador contará con un término de un mes contado a partir de la autorización de la constitución del fondo por parte de la Delegatura para asuntos jurisdiccionales para constituirlo.

Constituido el fondo, la Delegatura para asuntos jurisdiccionales ordenará la publicación del auto admisorio de la constitución del fondo por dos veces, con intervalos de cinco días, en dos diarios de amplia circulación nacional, dando a conocer la constitución del fondo, con el fin de que los interesados se presenten a hacer valer sus derechos en un plazo de treinta días calendario, contados a partir de la fecha de la última de las publicaciones.

La totalidad de los procesos que se presenten en relación con los hechos que dieron origen a la constitución del fondo se acumularán a la solicitud de constitución del mismo.

En caso sentencia ejecutoriada, se ordenará la disolución del fondo y la restitución al constituyente.

Ejecutoriada la sentencia condenatoria la Delegatura para asuntos jurisdiccionales procederá a designar un liquidador, quien efectuará la liquidación de los créditos y pagará a los acreedores, respetando la prelación de créditos prevista en la ley.

Artículo 413.- Suspensión de Medidas. Constituido el fondo, la Delegatura suspenderá toda medida preventiva o ejecutiva contra el buque u otros bienes del solicitante, respecto de los créditos a los cuales la limitación de responsabilidad es oponible y así lo comunicará al capitán de puerto para que se autorice el zarpe del buque o artefacto naval.

Artículo 414.- Oposición a la limitación. Dentro de los diez días calendario siguientes a la aceptación de la constitución del fondo por parte de la Delegatura para asuntos jurisdiccionales, cualquier acreedor podrá oponerse a la limitación de responsabilidad con fundamento en que a su juicio no concurren los requisitos legales necesarios para hacer uso de este beneficio. Dentro del mismo lapso, los acreedores podrán impugnar el monto del fondo. De las oposiciones se dará traslado al solicitante por cinco días. Vencido el término la Delegatura adoptará la decisión dentro de los diez días siguientes.

Artículo 415.- Compensación. El constituyente podrá solicitar la compensación de un crédito a un acreedor por un perjuicio derivado del mismo hecho que origina la constitución del fondo. En ningún otro caso los créditos del constituyente pueden gozar de la compensación. Las acreencias contra el constituyente dejarán de generar intereses desde la fecha en la cual se constituye el fondo.

Artículo 416.- Distribución. El liquidador hará la distribución del fondo dentro de los treinta días siguientes a la determinación de la masa de acreencias.

Artículo 417.- Rendición de cuentas. Una vez liquidado el fondo, el liquidador dentro de los quince días siguientes rendirá cuentas a la Delegatura, la cual deberá dentro de los tres (3) días siguientes declarar terminado el procedimiento mediante auto.

Artículo 418.- Remanente. Si transcurridos seis meses contados a partir de la fecha del auto de terminación del procedimiento existieran aún acreedores que no hubieren comparecido a retirar el monto de su acreencia, estos montos se entregarán a quien constituyó el fondo.

Artículo 419.- Insolvencia. Los fondos depositados en el proceso de limitación de responsabilidad, aunque el constituyente sea admitido en el régimen de insolvencia o liquidación judicial, continuarán perteneciendo al fondo siempre que no se haya negado su derecho a la limitación. En este último caso, la Delegatura dispondrá la transferencia de los fondos depositados en el proceso de limitación, al procedimiento de insolvencia o liquidación judicial, previo pago de todos los gastos causados.

Artículo 420.- Desistimiento. En el caso que el armador desista de su solicitud de limitación de responsabilidad, o se deje sin efecto su derecho a tal beneficio, cada acreedor recobrará el ejercicio de sus acciones individuales en la forma que corresponda. Las sumas depositadas deberán ser restituidas al constituyente previa deducción los gastos causados.

Título VI.- Régimen sancionatorio

Artículo 421.- Competencia. Corresponde a la Autoridad Marítima imponer previa investigación las sanciones por:

1. Contravención de las instrucciones y órdenes que imparta la Autoridad Marítima.
2. Violación de las disposiciones del presente Código y las demás normas que regulan el ejercicio de las actividades marítimas.
3. Violación de lo establecido en los instrumentos internacionales sobre derecho marítimo aprobados y ratificados por Colombia.
4. Toda acción u omisión que vulnere o ponga en riesgo la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o el medio ambiente marino.

En virtud de esta competencia la Autoridad Marítima podrá sancionar a cualquier persona natural o jurídica, que ejerza directa o indirectamente actividades marítimas dentro del área marítima colombiana.

Artículo 422.- Artículo tipos de sanciones. Las Autoridad Marítima podrá imponer las siguientes sanciones:

1. Amonestación.
2. Multa.
3. Suspensión de licencia, concesiones, habilitaciones, permisos, autorizaciones o certificados que haya expedido la Autoridad Marítima.
4. Cancelación de licencia, concesiones, habilitaciones, permisos, autorizaciones o certificados que haya expedido la Autoridad Marítima.
5. Inmovilización de buques y artefactos navales.

Artículos 423.- Monto de las multas. La Autoridad Marítima impondrá multas, por cada violación y a cada infractor, así:

1. Personas naturales. De uno (1) a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
2. Personas jurídicas. De diez (10) a mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Parágrafo.- Para efecto de graduar la multa se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

1. El impacto de la conducta para el sector marítimo y el comercio exterior.
2. La dimensión del daño.
3. El beneficio obtenido.
4. El grado de participación
5. El grado de instrucción del infractor.
6. La reincidencia.
7. La conducta procesal del investigado.

Artículo 424.- Término de la suspensión. La Autoridad Marítima podrá suspender licencias, concesiones, habilitaciones, permisos, autorizaciones o certificados expedidos por ella hasta por un término de dos (2) años.

Artículo 425.- Cancelaciones. La cancelación de las licencias, concesiones, habilitaciones, permisos, autorizaciones o certificados expedidos por la Autoridad Marítima se impondrán en caso de dos reincidencias sobre un mismo hecho en un período de dos (2) años.

Solo podrá solicitar y se le podrá otorgar licencia, concesión, habilitación, permiso, autorización o certificado de que se trate al infractor, transcurridos dos (2) años a partir de la fecha en que quedó ejecutoriada la decisión de cancelación.

Artículo 426.- Inmovilización de buques y artefactos navales. La inmovilización procederá cuando se compruebe que el buque o artefacto naval no cumple con los estándares mínimos exigidos en los convenios internacionales aprobados por Colombia y en las normas que reglamenten la actividad.

Artículo 427.- Circunstancias de agravación para efectos de la graduación de la sanción. Serán circunstancias de agravación la persistencia en la conducta infractora, la existencia de antecedentes en relación con infracciones al régimen marítimo, el incumplimiento de compromisos adquiridos o de órdenes de autoridades de competencia o el haber actuado como líder o promotor de la conducta.

Artículo 428.- Circunstancias de atenuación. Serán circunstancias de atenuación para efecto de la graduación de la sanción:

1. Tener antecedentes de buena conducta.
2. Haber actuado para evitar un riesgo o peligro mayor.
3. Efectuar labores o actos que contribuyan a minimizar o disminuir los daños o perjuicios ocasionados o que se puedan ocasionar.
4. La colaboración efectiva con las autoridades en el conocimiento o en la investigación de la conducta.

Artículo 429.- Caducidad de la facultad sancionatoria. La facultad que tiene la autoridad para imponer una sanción por violación al régimen marítimo caducará transcurridos tres (3) años de haberse ejecutado la conducta violatoria o del último hecho constitutivo de la misma en los casos de conductas de tracto sucesivo, sin que el acto administrativo sancionatorio haya sido notificado.

Disposiciones finales

Artículo 430.- Potestades reglamentarias. El Presidente de la República en desarrollo de las facultades contempladas en el artículo 189 numeral 16 de la Constitución Política, reglamentará la presente ley y, en particular, modificará la Estructura de la Dirección General Marítima para que pueda cumplir con las funciones definidas en el presente Código.

Artículo 431. Derogatoria. El presente Código deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Artículo 432. Vigencia. El presente Código comenzará a regir un año después de la publicación en el respectivo diario oficial. Las actuaciones judiciales que se inicien o se encuentren en trámite en la Autoridad Marítima antes de la entrada en vigencia de este Código, seguirán con las reglas establecidas en la normatividad marítima colombiana vigente al momento del inicio de las actuaciones.

ELIZABETH ROSANA SALAS JIMENEZ

FLORALBA PADRON PARDO

MARIA ELVIRA GOMEZ CUBILLOS

JAVIER ANDRES FRANCO ZARATE