

RESOLUCIÓN NÚMERO 4 0285 DE 2017

(abril 6)

por la cual se hace un encargo.

El Ministro de Minas y Energía, en uso de sus facultades legales y, en especial, de las que le confieren el artículo 24 de la Ley 909 de 2004, el Decreto número 1338 de 2015, y

CONSIDERANDO:

Que en la Planta de Personal del Ministerio de Minas y Energía, se encuentra en vacancia definitiva el empleo de Profesional Especializado 2028-19, del Grupo de Asuntos Nucleares, Despacho del Viceministro de Energía;

Que el artículo 24 de la Ley 909 de 2004, dispone: **“El encargo deberá recaer en un empleado que se encuentre desempeñando el empleo inmediatamente inferior que exista en la planta de personal de la entidad, siempre y cuando reúna las condiciones y requisitos previstos en la norma. De no acreditarlos, se deberá encargar al empleado que acreditándolos desempeñe el cargo inmediatamente inferior y así sucesivamente”**;

Que la Subdirección de Talento Humano, en virtud del artículo 24 de la Ley 909 de 2004, realizó la verificación de los funcionarios de carrera administrativa que cumplen con los requisitos para ser encargados en el empleo de Profesional Especializado 2028-19, del Grupo de Asuntos Nucleares, Despacho del Viceministro de Energía;

Que el Químico Juan Pablo Parra Lozano, identificado con cédula de ciudadanía número 79843305 de Bogotá, titular del empleo de carrera administrativa Profesional Especializado 2028-15, cumple con los requisitos de la normatividad vigente para ser encargado en el empleo de Profesional Especializado 2028-19, del Grupo de Asuntos Nucleares, Despacho del Viceministro de Energía;

Que en virtud de lo anterior, es procedente encargar hasta por el término de seis (6) meses, al Químico Juan Pablo Parra Lozano en el empleo de Profesional Especializado 2028-19, del Grupo de Asuntos Nucleares, Despacho del Viceministro de Energía;

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. Encargar hasta por el término de seis (6) meses, al Químico Juan Pablo Parra Lozano, identificado con cédula de ciudadanía número 79843305 de Bogotá, en el empleo de Profesional Especializado 2028-19, del Grupo de Asuntos Nucleares, Despacho del Viceministro de Energía, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente resolución.

Artículo 2°. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

Comuníquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 6 de abril de 2017.

El Ministro de Minas y Energía,

Germán Arce Zapata.

(C. F.).

MINISTERIO DE TRANSPORTE

DECRETOS

DECRETO NÚMERO 602 DE 2017

(abril 6)

por el cual se adiciona la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 y se reglamentan los artículos 84 de la Ley 1523 de 2012 y 12 y 63 de la Ley 1682 de 2013, en relación con la gestión del riesgo de desastres en el Sector Transporte y se dictan otras disposiciones.

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, especialmente las que le confieren el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1° y el numeral 2 del artículo 95 de la Constitución Política establecen que las personas y los ciudadanos deben obrar conforme al principio de solidaridad social, respondiendo con acciones humanitarias ante situaciones que pongan en peligro la vida o la salud de las personas.

Que la Ley 1523 de 2012 adoptó la Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y estableció el Sistema Nacional de Riesgo de Desastres como el conjunto de entidades públicas, privadas y comunitarias, de políticas, normas, procesos, recursos, planes, estrategias, instrumentos, mecanismos y la información relacionada que se aplica para garantizar la Gestión del Riesgo de Desastres en el país.

Que de acuerdo con el párrafo 1° del artículo 1° de la Ley 1523 de 2012, la Gestión del Riesgo de Desastres constituye una política de desarrollo que asegura la sostenibilidad, la seguridad territorial, los derechos e intereses colectivos, mejora la calidad de vida de las poblaciones y de las comunidades en riesgo y está asociada con la planificación del desarrollo seguro, con la gestión ambiental territorial sostenible, en todos los niveles de gobierno y la efectiva participación de la población.

Que, igualmente, el artículo 42 ibídem indica que todas las entidades públicas y privadas que ejecutan obras civiles mayores que puedan significar riesgos de desastres para la sociedad deberán realizar el análisis de riesgos de la infraestructura, de los daños que ello origina o de su operación en su área de influencia, y, con base en ello, diseñarán e implementarán medidas de reducción de riesgos y planes de emergencia y contingencia que serán de obligatorio cumplimiento.

Que el párrafo del artículo 44 de la Ley 1523 de 2012 dispone que todas las entidades públicas, privadas o comunitarias velarán por la correcta implementación de la gestión del riesgo de desastres en el ámbito de sus competencias sectoriales y territoriales, en cumplimiento de sus propios mandatos y normas que los rigen.

Que el artículo 84 de la Ley 1523 de 2012 señala que el Gobierno nacional podrá requerir de los contratistas y concesionarios del Estado la maquinaria, el equipo y personal que se encuentre a su disposición para atender de manera inmediata las emergencias viales “o de cualquier otra naturaleza que se presenten en su zona de actividad o de influencia”, cuando este método constituya la forma más eficiente de mitigar el impacto generado por la necesaria atención de emergencias que amenacen la vida y demás derechos de la población. Este mismo artículo prevé que el Gobierno reglamentará lo pertinente a las zonas de actuación, costos, precios, tiempos y demás materias relacionadas.

Que la Ley 1682 de 2013 concibe la infraestructura de transporte como un sistema de movilidad integrado que se caracteriza por ser inteligente, eficiente, multimodal, seguro, de acceso a todas las personas y carga, ambientalmente sostenible, adaptado al cambio climático y vulnerabilidad, con acciones de mitigación, destinada a facilitar y hacer posible el transporte en todos sus modos.

Que el inciso 15 del artículo 12 de la Ley 1682 de 2013 sujeta a reglamentación el mantenimiento de emergencia, entendiéndose por este las intervenciones en la infraestructura por eventos que tengan como origen emergencias climáticas, telúricas, terrorismo, entre otros, que a la luz de la legislación vigente puedan considerarse eventos de fuerza mayor o caso fortuito.

Que el artículo 63 de la Ley 1682 de 2013 establece, entre otros, que en caso de alteraciones al orden público, calamidad pública, desastre, emergencia o por razones de seguridad vial, la infraestructura de transporte, incluyendo equipos y maquinaria, podrá ser utilizada y deberá ser puesta a disposición de la respectiva autoridad competente, con el fin de conjurar la situación y restablecer el orden y la seguridad nacional, y prevé los reconocimientos económicos en favor de los privados por la utilización de la infraestructura, equipos o maquinaria con posterioridad a la superación de la emergencia, desastre, calamidad pública, o alteración del orden público.

Que conforme a lo expuesto, en consonancia con la Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, se hace necesario incorporar la Gestión del Riesgo de Desastres en la Infraestructura de Transporte y reglamentar el mantenimiento de emergencias, entendiéndose por este las intervenciones en la infraestructura que conforme a la legislación vigente puedan considerarse eventos de fuerza mayor o caso fortuito y aquellos procedimientos y mecanismos de actuación, costos, precios, tiempos y demás materias relacionadas para la atención inmediata de las emergencias viales o de cualquier otra naturaleza que amenacen la vida y demás derechos de la población.

**COMUNICACIÓN
GRÁFICA**

Ofrecemos productos y servicios que **posicionarán la imagen** de su empresa.

- Campañas de publicidad
- Servicio Hosting
- Material promocional



Que en mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese el Título 9 a la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“TÍTULO 9

CONDICIONES PARA LA GESTIÓN DEL RIESGO EN EL SECTOR TRANSPORTE

CAPÍTULO I

Objeto, actores y principios

Artículo 2.4.9.1.1. Objeto. El presente Título tiene por objeto reglamentar el artículo 84 de la Ley 1523 de 2012 y el Mantenimiento de Emergencias de que tratan los artículos 12 y 63 de la Ley 1682 de 2013, así como incorporar y fijar condiciones para la Gestión del Riesgo de Desastres en el Sector Transporte, y establecer los mecanismos para dar respuesta a las emergencias generadas por eventos hidroclimatológicos, climáticos, telúricos, antropogénicos, terroristas, entre otros, y las actuaciones a seguir en caso de declaratoria de desastre o calamidad pública.

Artículo 2.4.9.1.2. Actores de la Gestión del Riesgo de Desastres en el Sector Transporte. Sin perjuicio de la participación de otros actores, hacen parte de la Gestión del Riesgo de Desastres en el Sector Transporte, los siguientes:

1. Las Entidades Públicas del Sector Transporte que tienen a su cargo el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte.
2. Las Entidades Públicas que dentro de sus competencias desarrollen actividades relacionadas con la gestión del riesgo asociadas al transporte.
3. La Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres.
4. Los Entes Territoriales.
5. Los Contratistas que tienen un contrato de obra pública vigente.
6. Los Concesionarios que tienen un contrato de concesión vigente con el Estado o cualquier otro tipo de contrato de Asociación Público Privada.
7. Los Agentes Privados que tengan propiedad privada destinada al transporte, junto con los elementos, equipos y maquinaria asociada a esta.
8. La Comunidad.

Artículo 2.4.9.1.3. Principios. En el marco de la prevalencia del interés general, la Gestión del Riesgo de Desastres en el Sector Transporte debe estar orientada por los principios de que tratan los artículos 3° de la Ley 1523 de 2012 y 8° de la Ley 1682 de 2013.

CAPÍTULO II

Gestión del Riesgo en el Sector Transporte

Artículo 2.4.9.2.1. La Gestión del Riesgo de Desastres. La Gestión del Riesgo de Desastres en el Sector Transporte es un proceso orientado a la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas, estrategias, planes, programas, regulaciones, instrumentos, medidas y acciones permanentes, para el conocimiento y la reducción del riesgo y para el manejo de desastres en el Sector Transporte, con el propósito de contribuir a la seguridad, el bienestar, la calidad de vida de las personas, el desarrollo sostenible y la movilidad.

Artículo 2.4.9.2.2. Conocimiento y reducción del riesgo en la estructuración y ejecución de planes y proyectos de infraestructura de transporte. Las entidades públicas o los particulares encargados de estructurar, administrar y/o ejecutar los planes, proyectos u obras de infraestructura de transporte, deberán evaluar las condiciones de riesgo a través de sus principales factores, como amenazas, elementos expuestos y vulnerabilidad, para prever las actividades preventivas, correctivas y prospectivas tendientes a reducir o mitigar los riesgos que puedan generar daños en la infraestructura de transporte.

Parágrafo. Deberá incorporarse la reducción de riesgos de desastres en los planes y proyectos de infraestructura de cada una de las entidades del sector, contando, entre otros, con metodologías de planificación y con normas técnicas de diseño a lo largo del ciclo de formulación y ejecución de proyectos.

Artículo 2.4.9.2.3. Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres. Conforme lo establece el Decreto 1081 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o derogue, las entidades que integran el sector transporte apoyarán a la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo en la elaboración, formulación, implementación, ejecución y demás acciones relacionadas con la expedición y actualización del Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.

CAPÍTULO III

Alcance, respuesta, intervenciones y reconocimientos económicos en situaciones de Mantenimiento de Emergencias

Artículo 2.4.9.3.1. Alcance del Mantenimiento de Emergencias. Se refiere a la ejecución de las actividades, intervenciones y las obras de que tratan los artículos 12 y 63 de la Ley 1682 de 2013, necesarias para dar respuesta a las emergencias en infraestructura de transporte, las cuales solo se efectuarán con el objeto de restablecer el tránsito u operación en condiciones de seguridad.

Artículo 2.4.9.3.2. Respuesta al mantenimiento de emergencias. En caso de alteración o interrupción de las condiciones normales de funcionamiento de la infraestructura de transporte, que tengan como causa un evento de fuerza mayor o caso fortuito, se deberá dar respuesta teniendo en cuenta los protocolos de cada entidad pública, así como la distri-

bución de obligaciones y responsabilidades que se hayan determinado contractualmente, conforme la normativa vigente.

Artículo 2.4.9.3.3. Reconocimientos económicos. Los reconocimientos económicos de que trata el artículo 63 de la Ley 1682 de 2013 o la norma que la modifique, adicione, sustituya o derogue, en lo que corresponde a emergencias, alteración del orden público o por razones de seguridad vial, que deban efectuarse en favor de los agentes privados por la utilización de la infraestructura, equipos, maquinaria o personal serán asumidos por las entidades competentes que lleven a cabo la contratación.

CAPÍTULO IV

Sistemas de Información

Artículo 2.4.9.4.1. Fortalecimiento de la Información para la Gestión del Riesgo en el Sector Transporte. Las entidades del sector transporte adoptarán y promoverán estándares, protocolos, soluciones tecnológicas y procesos para el fortalecimiento y manejo de la información de la gestión del riesgo a nivel nacional y, de acuerdo a ello, implementarán en cada una de las entidades del sector transporte mecanismos para fortalecer el conocimiento, la reducción y el manejo del riesgo.

CAPÍTULO V

Atención de Desastres

Artículo 2.4.9.5.1. Atención de emergencias viales o de cualquier otra naturaleza en situaciones de desastre. Para los efectos previstos en los artículos 84 de la Ley 1523 de 2012 y 63 de la Ley 1682 de 2013, se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

1. Zona de actividad o de influencia. Entiéndase para efectos del presente Capítulo como el área donde ocurrió la emergencia vial, desastre, calamidad pública, alteración del orden público, y hasta donde se extienden sus efectos.

2. Requerimiento. La entidad competente hará un requerimiento inmediato, a través de su representante legal o quien este designe, por medio de oficio o cualquier otro medio de comunicación legalmente aceptado y vinculante, al contratista y/o concesionario y/o agente privado, para que ponga a disposición su maquinaria, elementos, equipo y/o personal, en el menor tiempo posible, y atienda con prontitud la emergencia presentada o permita que la ejecución de las obras destinadas a conjurar la misma se realicen directamente por la contratante o por terceros contratados para tal fin, con el fin de conjurar la situación, recuperar la normalidad y/o tránsito en condiciones de seguridad, restablecer el orden y la seguridad nacional.

Artículo 2.4.9.5.2. Obligaciones. De conformidad con el artículo 84 de la Ley 1523 de 2012 y el artículo 63 de la Ley 1682 de 2013, para el caso de desastres, una vez el privado, contratista y/o concesionario sea requerido, será obligación de este atender de manera inmediata las emergencias viales o de cualquier otra naturaleza que se presenten en su zona de actividad o de influencia.

Artículo 2.4.9.5.3. Estimación de cantidades de obra y/o equipos. La autoridad o entidad pública competente requerirá previamente al contratista y/o concesionario y/o agente privado o a la interventoría del respectivo contratista y/o concesionario la cuantificación estimada de las cantidades de obra iniciales y/o elementos, máquinas y/o equipos necesarios para atender la situación de desastre, el valor unitario y el plazo de intervención estimado.

Artículo 2.4.9.5.4. Plazo. El plazo para ejecutar las medidas a que haya lugar por parte del contratista y/o concesionario y/o agente privado será el tiempo estrictamente necesario para restablecer las condiciones mínimas de tránsito u operación o superar las situaciones de desastre.

Artículo 2.4.9.5.5. Reconocimiento económico. Los reconocimientos económicos que deban efectuarse en favor de los contratistas, concesionarios y/o agentes privados por la utilización de la infraestructura de transporte, personal, elementos, equipos o maquinaria asociada a esta para la atención de desastres estarán a cargo del Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres. Para el efecto, se deberá tener en cuenta:

1. Que no se trate de la ejecución de obras adicionales del contrato vigente con la entidad contratante.

2. Que la información remitida para el reconocimiento económico por la autoridad o entidad pública competente, según el caso, se soporte en un informe técnico de interventoría y/o supervisión y en el acta respectiva por el uso de la infraestructura, personal, elementos, equipos y/o maquinaria según corresponda, y/o en el acta de entrega y recibo definitivo a satisfacción de las obras con las cantidades de obra realmente ejecutadas.

Artículo 2.4.9.5.6. Proporcionalidad. El Gobierno nacional tendrá especial cuidado de no imponer a contratistas, concesionarios y/o agentes privados cargas que no atiendan a la proporcionalidad y razonabilidad de los eventos previstos en el artículo 84 de la Ley 1523 de 2012 y 63 de la Ley 1682 de 2013.

CAPÍTULO VI

Disposiciones Finales

Artículo 2.4.9.6.1. Disposición de materiales, escombros y residuos para el manejo de situaciones de mantenimiento de emergencias, desastre o calamidad pública. Ante la ocurrencia de una situación de mantenimiento de emergencias, desastre o calamidad pública de las que tratan las Leyes 1523 de 2012 y 1682 de 2013, se procederá a disponer de todos los materiales inertes, escombros y residuos producto de las actividades que permitan superar dichas situaciones, así:

1. Inicialmente se deberá acudir a las escombreras municipales.

2. En caso de que no se cuente con escombrera municipal o que la capacidad de almacenamiento y disposición de esta sea insuficiente, el contratista, concesionario y/o privado que disponga la autoridad competente para atender la situación, deberá trasladarlos al sitio de disposición de material sobrante autorizado en la licencia ambiental vigente más próximo al área de la emergencia, desastre o calamidad pública, previa comunicación al beneficiario de dicha licencia ambiental, sin superar la capacidad del mismo.

3. En ausencia de los dos sitios de disposición de material mencionados anteriormente, el contratista, concesionario y/o privado que disponga la autoridad competente para atender la emergencia realizará las gestiones necesarias para contar con un sitio definitivo para su ubicación, que cumpla con la normativa ambiental vigente y que sea autorizado por la autoridad ambiental competente.

Parágrafo 1°. La medida prevista en el numeral 2 del presente artículo deberá ser comunicada previamente a la autoridad ambiental competente, con el fin de solicitar el acompañamiento respectivo, y solo podrá ejecutarse mientras se superan las causas que dieron origen a la situación de mantenimiento de emergencias, desastre o calamidad pública.

Parágrafo 2°. Cuando se trate de desastres, los costos derivados como consecuencia de la ejecución de las actividades previstas en los numerales 1 y 2 del presente artículo serán previstos y reconocidos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.4.9.5.5 del presente decreto. Para las demás situaciones, dichos costos serán reconocidos por la entidad competente.

Parágrafo 3°. Los costos de estudios, diseños y trámites ante la autoridad ambiental en que incurra el contratista o concesionario para la consecución de un nuevo sitio para la disposición del material sobrante de la obra concesionada o contratada, en caso de que a ello haya lugar como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el numeral 2 del presente artículo, serán reconocidos por la entidad contratante de conformidad con la normativa vigente.

Artículo 2.4.9.6.2. Control de tráfico, condiciones de tránsito y seguridad en situaciones de Mantenimiento de Emergencias, desastre o calamidad pública. Solo se podrá autorizar el tránsito u operación en la infraestructura de transporte una vez los responsables de la atención y respuesta de la situación de Mantenimiento de Emergencias, desastre o calamidad pública hayan restablecido, rehabilitado o reconstruido las áreas afectadas en condiciones técnicas y de seguridad.

Parágrafo. Para el caso del restablecimiento del tránsito aéreo, la responsabilidad de certificar las condiciones técnicas y de seguridad le compete exclusivamente a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil”.

Artículo 2°. *Vigencia.* El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 6 de abril de 2017.

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

El Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible,

Luis Gilberto Murillo.

El Ministro de Transporte,

Jorge Eduardo Rojas Giraldo.

El Director del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República,

Alonso Prada Gil.

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 0000850 DE 2017

(abril 6)

por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos marítimos y se dictan otras disposiciones.

El Ministro de Transporte, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 59 de la Ley 489 de 1998, 5° del Decreto número 2741 de 2001, 2° numeral 2.4 y 6 numeral 6.3 del Decreto número 087 de 2011, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 3° de la Ley 1ª del 10 de enero de 1991 “Estatuto de Puertos Marítimos”, establece la competencia del Superintendente General de Puertos para definir las condiciones técnicas de operación de los puertos y en el artículo 27 numeral 27.3 se determina como función, expedir por medio de resolución las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.

Que el artículo 5° del Decreto número 2741 de 2001, dispuso la modificación del parágrafo 2 del artículo 44 del Decreto número 101 de 2000 y trasladó al Ministerio de Transporte las funciones de la otrora Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones y demás actividades portuarias, con excepción de aquellas de inspección, control y vigilancia.

Que el Decreto número 087 de 2011 en los numerales 2.4 del artículo 2° y 6.3 del artículo 6°, asigna al Ministerio de Transporte las funciones de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

Que mediante la Resolución número 0071 del 11 de febrero de 1997, expedida por la otrora Superintendencia General de Puertos, se estableció el contenido del reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos.

Que Colombia en el sector portuario debe ir migrando hacia las mejores prácticas internacionales, por lo que se hace necesario el establecimiento de protocolos de operaciones portuarias que permita la fácil revisión y evaluación del sector que garantice generar una política pública de vanguardia.

Que las operaciones portuarias en los Puertos Colombianos deben estar orientadas a alcanzar altos niveles de eficiencia y seguridad, que permitan brindar servicios competitivos como facilitadores del comercio exterior.

Que Colombia ha suscrito y adoptado convenios internacionales en materia marítima, por lo que se hace necesario establecer las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos para que se adapten sus disposiciones a los adelantos operativos y tecnológicos que se den en relación con las instalaciones portuarias y en general con la actividad portuaria.

Que este reglamento debe aplicarse a todos los proyectos portuarios autorizados por las entidades encargadas de otorgar las concesiones portuarias.

Que mediante Memorandos 20165000125253, 20165000156663 y 20171420019363, el Director de Infraestructura y el Viceministro de Infraestructura, respectivamente remitieron el presente acto administrativo.

Que el contenido de la presente Resolución, fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, desde el día 2 hasta el 8 de septiembre de 2016 en cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

Generalidades

Artículo 1°. *Objeto.* Establecer las condiciones técnicas de operación de los puertos marítimos y de aquellos puertos fluviales con vocación marítima ubicados en los últimos 30 kilómetros del río Magdalena, con el propósito de optimizar la eficiencia y eficacia en las operaciones que se ejecuten en la infraestructura del sector portuario.

Artículo 2°. *Ámbito de aplicación.* La presente resolución se aplicará a los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en las Leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y en sus Decretos Reglamentarios.

Artículo 3°. *Definiciones.* Para efectos de la presente resolución, se tendrán en cuenta las definiciones contenidas en las Leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y las demás que las deroguen, modifiquen o adicionen, así como las que a continuación se relacionan:

Autorizados. Los titulares de concesión portuaria, homologaciones, autorizaciones temporales, licencias portuarias, prestadores de servicios portuarios, operadores portuarios o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en la Ley 1ª de 1991, en la Ley 1242 de 2008 y en sus decretos reglamentarios.

Cargas objetables. Se considerarán como cargas objetables aquellas que al momento del arribo de la embarcación o barcaza muestren de manera notoria condiciones físicas diferentes a las observadas al momento del embarque y que no cumplan su caracterización técnica al momento de su desembarco. Como consecuencia de lo anterior se hayan presentados reclamos como efecto del acaecimiento de cualquier riesgo en la navegación, incluyendo abordaje, incendio, explosión, hundimiento, o derrame de productos al transferir hidrocarburos desde o hacia puertos.

Inspección no intrusiva. Operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar la naturaleza, el estado, el número de bultos, el volumen, el peso y demás características de las mercancías, la carga, los medios o unidades de carga o los embalajes; mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar estos aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física cuando las circunstancias lo ameriten.

Libre plática. Es la autorización en el caso de una nave, para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o carga, permitiendo a la nave iniciar actividades de embarque y/o desembarque de pasajeros y tripulantes, al igual que iniciar operaciones de cargue o descargue de suministros o carga.

Protocolo. Es el conjunto de procesos y/o procedimientos que componen la ejecución específica de una operación portuaria y/o prestación de un servicio en la terminal portuaria.

Proyectos GNL. Se refiere al desarrollo de proyectos portuarios cuya carga es el Gas Natural Licuado.

Proyectos HUB. Es un puerto central o de redistribución de carga, al que arriban líneas navieras de largo recorrido cuyo objetivo es descargar mercancías para ser redistribuidas en rutas marítimas de más corto recorrido.

Reglamento sanitario (RSI 2005). Es un documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 58 Asamblea Mundial de la Salud en mayo de 2005, a través del cual se describen los procedimientos que el país debe cumplir en cuanto al intercambio de información sobre posibles Emergencias en Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), la evaluación conjunta de estas y la respuesta apropiada.