REMAC 4

REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

ACTIVIDADES MARÍTIMAS

(Actualizado 02 de octubre de 2026)

La presente tabla es una ayuda orientadora y no hace parte del Reglamento Marítimo Colombiano- REMAC.

Modificaciones del REMAC 4: "Actividades Marítimas"		
Número de Resolución	**Epígrafe**	**Diario Oficial**
Resolución 221 del 22 de marzo de 2018	*"Por medio de la cual se modifica el Capítulo 2 del Título 2 de la Parte 3 del Reglamento Marítimo Colombiano número 4 (REMAC 4), expedido por la Resolución número 135 del 27 de febrero de 2018".*	D.O. 50.588, 9 de mayo de 2018
Resolución 415 del 24 de mayo de 2018	*"Por medio de la cual se modifica el artículo 4.3.2.3.7 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a los criterios y condiciones para el cálculo del arqueo de naves y artefactos navales de bandera colombiana".*	D.O 50.608, 29 de mayo de 2018
Resolución 434 del 29 de mayo de 2018	*"Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se adiciona el Capítulo 1A al Título 3 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente al establecimiento del servicio de control de tráfico marítimo y fluvial en la jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional".*	D.O 50.615, junio 5 de 2018
Resolución 499 del 20 de junio de 2018	*"Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se modifica el Capítulo 1 del Título 1 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente al establecimiento de la norma nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y artefactos navales, y la prevención de la contaminación".*	D.O. 50.643, julio 3 de 2018
Resolución 529 del 22 de junio de 2018	*"Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se adiciona el Capítulo 8 al Título 1 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a la determinación de los criterios y principios relativos a la Dotación Mínima de Seguridad".*	D.O. 50.643, julio 3 de 2018
Resolución 614 del 19 de julio de 2018	*"Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se adiciona el Capítulo 1A al Título 7 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas, en lo concerniente al servicio de inspecciones y auditorías".*	D.O. 50.664, julio 24 de 2018
Resolución 903 del 08 de noviembre de 2018	*"Por medio de la cual se adiciona el Título 4 a la Parte 4 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a las condiciones para la habilitación y permiso de operación de empresas fluviales extranjeras que presten servicio entre puertos extranjeros y puertos colombianos en los ríos limítrofes".*	D.O. 50.776, noviembre 13 de 2018
	"Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se adiciona el Capítulo 9	

Resolución 922 del 13 de noviembre de 2018	*al Título 1 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente al establecimiento de directrices para elaborar y aprobar procedimientos de muestreo, ensayo y control del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse".*	D.O. 50.777, noviembre 14 de 2018
Resolución 003 del 04 de enero de 2019	*"Por medio de la cual se modifican e incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se modifican unos artículos del Título 2 de la Parte 5 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a la política de acceso, intercambio, uso de datos y productos de información oceanográfica y marino costera".*	D.O. 50.942, mayo 3 de 2019
Resolución 019 del 22 de enero de 2019	*"Por medio de la cual se adiciona un artículo al Título 3° Parte 2 "Seguridad Marítima" del REMAC 4 expedido por la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018, en lo concerniente al establecimiento de medidas de facilitación para el Puerto de Buenaventura".*	D.O. 50.896, marzo 15 de 2019
Resolución 130 del 23 de febrero de 2019	*"Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se adiciona el Título 4 a la Parte 4 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", el cual se denominará "Transporte Marítimo de Mercancías Peligrosas".*	D.O. 50.896, marzo 15 de 2019
Resolución 264 del 08 de abril de 2019	*"Por medio de la cual se adiciona el Título 6 a la Parte 5 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a la organización del Servicio Hidrográfico Nacional".*	D.O. 50.923, abril 11 de 2019
Resolución 418 del 31 de mayo de 2019	*"Por medio de la cual se adiciona el capítulo 10 al Título 1 de la parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo referente a la adopción del Código Internacional de Estabilidad sin Avería, 2008 (CÓDIGO IS 2008)".*	D.O. 50.975, junio 5 de 2019
Resolución 556 del 2 de julio de 2019	*"Por la cual se modifica el Capítulo 1 del Título 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas" en lo concerniente a la información y especificaciones técnicas requeridas en el Plan General para la Instalación de Ayudas a la Navegación y boyas de amarre".*	D.O. 51.010, julio 10 de 2019
Resolución 575 del 09 de julio de 2019	*"Por la cual se modifica el Anexo 7 del REMAC 4 "Actividades Marítimas" en lo concerniente al equipamiento mínimo de seguridad para las naves catalogadas como deportivas o de recreo según el área de navegación".*	D.O. 51.010, julio 10 de 2019

Resolución 750 del 16 de agosto de 2019	*"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 2 al Título 2 de la Parte 4 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a la definición y fijación de los requisitos para el reconocimiento de la repotenciación o reparación de motores fuera de borda, utilizados en naves destinadas al Servicio Público de Transporte Marítimo de Pasajeros en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura".*	D.O. 51.064, setiembre 2 de 2019
Resolución 849 del 16 de septiembre de 2019	*"Mediante la cual se modifica la Parte 1 "Definiciones Generales" del REMAC 4 y se modifica el Capítulo 1 del Título 5 de la Parte 3 del Reglamento Marítimo Colombiano número 4 (REMAC 4), expedido por la Resolución número 135 del 27 de febrero de 2018".*	D.O. 51.083, septiembre 21 de 2019
Resolución 882 de 1 de octubre de 2019	*"Por medio de la cual se adiciona el Título 8 de la Parte 2 "Seguridad Marítima " REMAC 4 "Actividades Marítimas", mediante el cual se acogen unas recomendaciones, manuales y directrices de la Asociación Mundial de Infraestructura del Transporte Acuática, (en inglés: Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC)."*	D.O. 51.258, marzo 16 de 2020
Resolución 885 del 01 de octubre de 2019	*"Por medio de la cual se modifica el artículo 4.2.7.1A.3 del REMAC 4: en lo concerniente a "Inspecciones de actividades marítimas".*	D.O. 51.100, octubre 8 de 2019
Resolución 887 del 01 de octubre de 2019	*"Mediante la cual se modifica una definición de la Parte 1 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se adiciona el Título 4 "Sucesos de Contaminación Marina" de la Parte 2 del REMAC 5 "Protección del Medio Marino y Litorales" expedido por la Resolución número 135 del 27 de febrero de 2018, en lo concerniente a establecer las disposiciones para la notificación de eventos y potenciales sucesos de contaminación marina".*	D.O. 51.109, octubre 17 de 2019
Resolución 914 de 2019	*"Por medio de la cual se modifica el Título 3 de la Parte 5 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", referente al Esquema de Cartografía Náutica Nacional (ECNN) y se dictan otras disposiciones".*	D.O. 51.109, octubre 17 de 2019
Resolución 922 del 17 de octubre de 2019	*"Por medio de la cual se modifica la Parte 1 "Definiciones del REMAC 4 y se modifica el Título 1 Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo (SITMAR) de la Parte 4 "Transporte Marítimo" del REMAC 4".*	D.O. 51.137, noviembre 14 de 2019
	"Mediante la cual se adiciona el Capítulo 13 al Título 1 de la Parte 2 del Reglamento Marítimo	

Resolución 1016 del 18 de noviembre de 2019	*Colombiano número 4 (REMAC 4), expedido por la Resolución número 135 del 27 de febrero de 2018 en lo referente a adoptar el Código Internacional para la aplicación de procedimientos de ensayos de exposición al fuego, 2010".*	D.O. 51.145, noviembre 22 de 2019
Resolución 1018 del 18 de noviembre de 2019	*"Mediante la cual se adiciona el Capítulo 12 al Título 1 de la Parte 2 del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 4), expedido por la Resolución número 135 del 27 de febrero de 2018 en lo referente a adoptar el Código Internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS)".*	D.O. 51.145, noviembre 22 de 2019
Resolución 1124 del 18 de diciembre de 2019	*"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 11 al Título 1 de la Parte 2 del Reglamento Marítimo Colombiano número 4 (REMAC 4) "Actividades Marítimas" en lo referente a la adopción del Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código Internacional de Gaseros - CIG)".*	D.O. 51.172, diciembre 19 de 2019
Resolución 1125 del 18 de diciembre de 2019	*"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 12 al Título 1 de la Parte 2 del Reglamento Marítimo Colombiano número 4 (REMAC 4) "Actividades Marítimas" en lo referente a la adopción del Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código Internacional de Quimiqueros - CIQ) de la Organización Marítima Internacional (Resolución MSC.6 (48) adoptada el 17 de junio de 1983 y sus enmiendas".*	D.O. 51.172, diciembre 19 de 2019
Resolución 1143 del 30 de diciembre de 2019	*"Mediante la cual se adiciona el Capítulo 3 al Título 6, de la Parte 2 del Reglamento Marítimo Colombiano número 4 (REMAC 4), expedido por la Resolución número 135 del 27 de febrero de 2018, en lo referente a adoptar las guías de Evaluación de Protección Instalación Portuaria y Plan de Protección Instalación Portuaria".*	D.O. 51.245, marzo 3 de 2020
Resolución 024 del 3 de febrero de 2020	*"Por medio de la cual se adiciona el Título 7 a la Parte 5 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a la organización del Servicio Meteorológico Marino Nacional de la Dirección General Marítima"*	D.O. 51.247, marzo 5 de 2020
Resolución 111 del 18 de marzo de 2020	*"Por medio de la cual se modifica la Resolución número 1125 del 18 de diciembre de 2019, en el sentido de indicar que se adiciona el Capítulo 12A al Título 1 de la parte 2 del Reglamento Marítimo Colombiano número 4 (REMAC 4) "Actividades*	

	Marítimas" en lo referente a la adopción del Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código Internacional de Quimiqueros - CIQ)".	D.O 51,260, marzo 18 de 2020
Resolución 134 del 30 de marzo de 2020	*"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 16 al Título 1 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a la adopción del Código de Prácticas de Seguridad para el Transporte de Cargas y Personas en Buques de Suministro Mar Adentro (CÓDIGO BSMA) y sus enmiendas"*	D.O. 51.279, abril 6 de 2020
Resolución 142 del 03 de abril de 2020	*"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 17 al Título 1 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a la adopción del Código para la Construcción y el Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro, 2009 (Código MODU 2009) y sus enmiendas".*	D.O. 51.279, abril 6 de 2020
Resolución 094 del 9 de marzo de 2020	*"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 8 del Título 2 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo referente a las disposiciones de seguridad y especificaciones técnicas para la señalización de las zonas de playas turísticas bajo jurisdicción de la Dirección General Marítima".*	D.O. 51.258, marzo 16 de 2020
Resolución 136 del 30 de marzo de 2020	*"Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 del REMAC 4 y se adiciona el Capítulo 2 al Título 4 de la Parte 4 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a la adopción de directrices para el transporte y manipulación en Buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias liquidas a granel potencialmente peligrosas."*	D.O. 51.279, abril 6 de 2020
Resolución 221 del 01 de junio de 2020	*"Por medio de la cual se adiciona el Título 9 a la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a acoger en el ámbito nacional las Resoluciones emitidas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional y por la Conferencia de 1995 de los Gobiernos contratantes de dicho convenio, las que a su vez modifican el Capítulo II - 1 Construcción y el Capítulo II -1 Construcción - estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana*	D.O. 51.333, junio 2 de 2020

	en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980".	
Resolución 345 del 23 de julio de 2020	*"Por medio de la cual se suprimen, modifican e incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se modifica el Título 2 de la Parte 5 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente al establecimiento de la política de acceso, intercambio y uso de datos e información, técnicos y científicos de la Dirección General Marítima".*	D.O. 51.388, julio 27 de 2020
Resolución 350 del 23 de julio de 2020	*"Por medio de la cual se modifica el Título 9 de la Parte 2 "Seguridad Marítima" REMAC 4 "Actividades Marítimas" y se adicionan unos artículos a dicho Título, en lo concerniente a acoger unas resoluciones emitidas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional y por la Conferencia de 1995 de los Gobiernos contratantes de dicho convenio, las que a su vez modifican los Capítulo II-2 Construcción - prevención, detección y extinción de incendios, Capítulo III Dispositivos y medios de salvamento y el Capítulo IV Radiocomunicaciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS 74 enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980"*	D.O. 51.385, julio 24 de 2020
Resolución 460 del 27 de agosto de 2020	*"Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1, y se adiciona el Capítulo 14 al Título 1 de la Parte 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", en lo concerniente al establecimiento de medidas de seguridad para la sujeción de la carga en naves y artefactos navales".*	D.O. 51.420, agosto 28 de 2020
Resolución 580 del 23 de septiembre de 2020	*"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 4 al Título 5 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas" en lo concerniente al establecimiento de especificaciones técnicas y el equipo mínimo de seguridad de las naves dedicadas al buceo recreativo y deportivo con fines comerciales".*	D.O. 51.446, septiembre 24 de 2020
Resolución 603 de 30 de septiembre de 2020	*"Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se adiciona el Capítulo 2 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", en lo concerniente a la Investigación Técnica de Siniestros Marítimos y se acoge el Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos*	

	Marítimos (Código de Investigación de Siniestros), en consonancia con las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 y del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966."	D.O. 51.454, octubre 1° de 2020
Resolución 633 del 5 de octubre de 2020	*"Por medio de la cual se adiciona la sección 9 al Capítulo 1 del Título 5 de la parte 3 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente al establecimiento de las directrices para las maniobras de ingreso, atraque y zarpe de naves con arqueo bruto superior a 2000, por el canal de acceso al puerto de Tumaco."*	D.O. 51.459, octubre 6 de 2020
Resolución 704-2020 de 2020	*"Por medio de la cual se adiciona el Título 8 a la Parte 5 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a la organización del Centro Colombiano de Datos Oceanográficos (CECOLDO)"*	D.O. 51.479, octubre 26 de 2020
Resolución 303-2020 de 2020	"Por medio de la cual se adiciona la Sección 4 al Capítulo 4 del Título 5 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo referente a las disposiciones de seguridad marítima y asignación de las áreas autorizadas para la permanencia temporal de naves y zonas para la práctica de actividades marítimas recreativas, específicamente en la Ciénaga de Cholón – Barú, en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena."	D.O. 51.480. octubre 27 de 2020
Resolución 729-2020 de 2020	"Por medio de la cual se adicionan unos artículos al Capítulo 1 del Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", en lo concerniente a acoger en el ámbito nacional las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima y de la Conferencia de los Estados Parte de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se modifican los capítulos V sobre seguridad de la navegación, VI respecto al transporte de cargas y combustible líquido y VII en lo relacionado al transporte de mercancías peligrosas, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado)."	D.O. 51.483, octubre 30 de 2020
Resolución 728-2020 de 2020	"Por medio de la cual se adicionan unos artículos al Capítulo 1 del Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", en lo concerniente a acoger en el ámbito nacional las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima y por la Conferencia de los Estados Parte de dicho Convenio, por medio de las cuales se modifican los Capítulo IX en lo relacionado a la Gestión de la Seguridad operacional de los buques, el Capítulo X respecto a las Medidas de Seguridad aplicable a las naves de	D.O. 51.483, octubre 30 de 2020

	gran velocidad, el Capítulo XI-1 concerniente a las Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima, y el Capítulo XI-2 relativo a las Medidas especiales para incrementar la protección marítima, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado)."	
Resolución 727-2020 de 2020	"Por medio de la cual se adicionan unos artículos al Capítulo 1 del Título 9 de la parte 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", en lo concerniente a acoger en el ámbito nacional las resoluciones del comité de Seguridad Marítima y por la Conferencia de los Estados Parte de dicho Convenio, por medio de las cuales se adicionan y modifican el Capítulo XII en lo relacionado a las Medidas de Seguridad adicionales para graneleros, el capítulo XIII relativo a la Verificación de cumplimiento, y el capítulo XIV referente a las Medidas de seguridad para buques que operan en aguas polares marítima al anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. SOLAS (enmendado)."	D.O. 51.483, octubre 30 de 2020
Resolución 760 del 9 de noviembre de 2020	"Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se adiciona el Título 10 a la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas" en lo concerniente a implementar la expedición del Certificado de Seguridad y Riesgos para la Operación Marítima de las instalaciones portuarias que efectúan cargue y descargue de hidrocarburos y sus derivados, productos líquidos y gaseosos a granel."	D.O. 51.537, diciembre 23 de 2020
Resolución 828-2020 de 2020	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 4 al Título 4 de la Parte 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas" en lo referente al Modelo de Gestión de Seguridad en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura."	D.O. 51.537, diciembre 23 de 2020
Resolución 852-2020 de 2020	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 3 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acogen unas resoluciones de la Organización Marítima Internacional, a través de las cuales se adopta y modifica el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (IGS), del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."	D.O. 51.517, diciembre 3 de 2020
Resolución 853-2020 de 2020	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 6 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acoge la Resolución A. 1049 (27) adoptada el 30 de noviembre de 2011, por la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se	D.O. 51.517, diciembre 3 de 2020

	adopta el Código Internacional sobre el Programa Mejorado de Inspecciones durante los Reconocimientos de Graneleros y Petroleros, 2011 (CÓDIGO ESP 2011) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."	
Resolución 866-2020 de 2020	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 10 del Título 9 de la Parte 2 "Seguridad Marítima "REMAC 4 "Actividades Marítimas", mediante el cual se acogen unas resoluciones del Comité de Protección del Medio Marino y de la conferencia de 1994 de las Partes en el Convenio Internacional para prevenir la contaminación de 1973, modificado por el Protocolo de 1978, ,en lo relativo al Protocolo I "Disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales", Anexo I "Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos", Anexo II "Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas liquidas transportadas a granel, Anexo III "Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos", Anexo IV "Reglas para prevenir la contaminación por aguas sucias de los buques", Anexo V "Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques", por medio de las cuales se modifican el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques, 73/78, incorporado a la legislación nacional mediante Ley 12 de 1981."	D.O. 51.521, diciembre 7 de 2020
Resolución 867-2020 de 2020	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 8 del Título 9 de la Parte 2 "Seguridad Marítima "REMAC 4 "Actividades Marítimas", mediante el cual se Adopta la Resolución emitida por la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se enmienda el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 5 de 1974"	D.O. 51.521, diciembre 7 de 2020
Resolución 868-2020 de 2020	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 7 del Título 9 de la Parte 2 "Seguridad Marítima "REMAC 4 "Actividades Marítimas", mediante el cual se acogen Resoluciones emitidas por la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se enmienda al Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir abordajes en el mar, (COLREGS 72) incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 13 de 1981."	D.O. 51.521, diciembre 7 de 2020
Resolución 332 del 20 de abril de 2021	"Por medio de la cual se modifica el Título 9 a la Parte 5 del REMAC 4: Actividades Marítimas, en lo concerniente a la creación y organización de la Infraestructura de Datos Espaciales - IDE Marítima, fluvial y costera de Colombia."	D.O. 51.661, abril 30 de 2021

Resolución 054 del 21 de abril de 2021	"Por medio de la cual se adiciona el Título 9 a la Parte 5 del REMAC 4: Actividades Marítimas, en lo concerniente a la creación y organización de la Infraestructura de Datos Espaciales - IDE Marítima, fluvial y costera de Colombia."	D.O. 51.597, febrero 23 de 2021
Resolución 692 del 03 de agosto de 2021	"Por medio de la cual se modifica la Sección 3 del Capítulo 4 "De la Seguridad Marítima en las Naves de Bandera Colombiana que efectúan navegación Nacional e Internacional", del Título 1, de la Parte 2 "Seguridad Marítima" del REMAC 4 "Actividades Marítimas" en lo concerniente a la asignación del número de identificación de naves y artefactos navales."	D.O. 51.771, agosto 19 de 2021
Resolución 703 del 04 de agosto de 2021	"*Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 12 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acoge una Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se adoptan las Normas para la Inspección y el Mantenimiento de las Tapas de Escotilla de Graneleros por Parte del Propietario, de Obligatorio Cumplimiento por Prescripciones del Capítulo XII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980.*"	D.O. 51.792, septiembre 9 de 2021
Resolución 752 del 19 de agosto de 2021	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 18 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acoge una resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se adopta las Prescripciones Sobre el Mantenimiento, Examen Minucioso, Prueba de Funcionamiento, Revisión y Reparación de los Botes Salvavidas y los Botes de Rescate, Dispositivos de Puesta a Flote y Aparejos de Suelta (Las Prescripciones), de obligatorio cumplimiento por prescripciones del Capítulo III del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8a de 1980."	D.O. 51.848, noviembre 8 de 2021
Resolución 789 del 30 de agosto de 2021	"*Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 14 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acoge una Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se adopta el Código Sobre Niveles de Ruido*	

	a Bordo de los Buques, de obligatorio cumplimiento por prescripciones del Capítulo II-1 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."	D.O. 51.792, septiembre 9 de 2021
Resolución 790 del 30 de agosto de 2021	*"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 4 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acogen unas Resoluciones de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se adopta y modifica el Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (Código IMSBC), de obligatorio cumplimiento por prescripciones del Capítulo VI del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980".*	D.O. 51.792, septiembre 9 de 2021
Resolución 702 del 04 de agosto de 2021	*"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 5 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acoge una Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se adopta el Código Internacional Para el Transporte sin Riesgo de Grano a Granel (Código GRAIN), de obligatorio cumplimiento por prescripciones del Capítulo VI del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."*	D.O. 51.792, septiembre 9 de 2021
Resolución 701 del 30 de agosto de 2021	*"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 13 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acoge una resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se adoptan las normas relativas a las estructuras laterales de los graneleros de forro sencillo en el costado y los criterios de renovación de cuadernas y cartabones del forro exterior de los graneleros de forro sencillo en el costado, no construidos conforme a las normas relativas a las estructuras laterales de los graneleros de forro sencillo en el costado, de obligatorio cumplimiento por prescripciones del Capítulo XII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana*	D.O. 51.792, septiembre 9 de 2021

	en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980".	
Resolución 693 del 03 de agosto de 2021	*"Por medio de la cual se incorporan unos artículos al Capítulo 1. del Título 3 de la Parte 3 del REMAC 4 Actividades Marítimas", en lo correspondiente al "uso obligatorio de la cartografía náutica oficial en las naves y artefactos navales de bandera colombiana y en los buques extranjeros que transiten y /o permanezcan en aguas marítimas jurisdiccionales de Colombia."*	D.O. 51.810 septiembre de 2021
Resolución 458 del 20 de mayo de 2021	*"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 9 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acoge la Resolución A.534 (13) adoptada el 17 de noviembre de 1983, por la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional, la Resolución MSC.266(84) adoptada el 13 de mayo de 2008, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, Resolución MSC.299(87) adoptada el 14 de mayo de 2010, por el Comité de Seguridad Marítima, la Resolución MSC.408(96) adoptada el 13 de mayo de 2016, por el Comité de Seguridad Marítima, y la Resolución MSC.445(99) adoptada el 24 de mayo de 2018, por el Comité de Seguridad Marítima, por medio de las cuales se adopta y enmienda el Código de Seguridad aplicable a los Buques para Fines Especiales ,2008 (Código SPS 2008), del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."*	D.O. 51.790, septiembre 7 de 2021
Resolución 414 del 11 de mayo de 2021	*"Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1, y se adiciona el Título 6 de la Parte 3 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", en lo concerniente al establecimiento de criterios técnicos y procedimentales para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques y artefactos navales."*	D.O. 51.687 27 de mayo de 2021
Resolución 840 del 16 de septiembre de 2021	"Por medio de la cual se modifica Artículo 4.4.3.1.2. del Capítulo 1 "De las Operaciones de Transporte de Hidrocarburos a Granel en Áreas Bajo la Jurisdicción de la Dirección General Marítima", Título 3 Transporte de Hidrocarburos, Parte 3 "Naves y Artefactos navales" del REMAC 4: "Actividades Marítimas".	D.O. 51.818, octubre 5 de 2021

Resolución 1096 del 09 de diciembre de 2021	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 19 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acogen unas resoluciones de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se adopta y se modifica las Disposiciones Técnicas Relativas a los Medios de Acceso para las Inspecciones, de obligatorio cumplimiento por prescripciones del Capítulo II-1 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974 enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."	D.O. 51.902, diciembre 29 de 2021
Resolución 1095 del 09 de diciembre de 2021	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 21 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acogen unas resoluciones de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se adopta y modifica el Código Internacional de Sistemas de Seguridad contra Incendios Código SSCI, de obligatorio cumplimiento por prescripciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974 enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."	D.O. 51.902, diciembre 29 de 2021
Resolución 1094 del 09 de diciembre de 2021	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 18 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", referente al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel, Código CIG, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."	D.O. 51.902, diciembre 29 de 2021
Resolución 1093 del 09 de diciembre de 2021	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 23 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acoge una resolución de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se adoptan las Normas Internacionales de Construcción de Buques Basadas en Objetivos para Graneleros y Petroleros, de obligatorio cumplimiento por prescripciones del Capítulo II-1 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."	D.O. 51.902, diciembre 29 de 2021

Resolución 1092 del 09 de diciembre de 2021	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 20 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acoge una resolución de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se adopta la Norma de Rendimiento de los Medios Alternativos de Protección contra la Corrosión de los Tanques de Carga de Hidrocarburos de los Petroleros para Crudos, de obligatorio cumplimiento por prescripciones del Capítulo II-1 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."	D.O. 51.902, diciembre 29 de 2021
Resolución 1091 del 09 de diciembre de 2021	"Por medio de la cual se modifica el Capítulo 22 del Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", referente al Código Internacional para la Seguridad del Transporte de Combustible Nuclear Irradiado, Plutonio y Desechos de Alta Actividad en Bultos a Bordo de los Buques, Código CNI, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."	D.O. 51.902, diciembre 29 de 2021
Resolución 1090 del 09 de diciembre de 2021	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 15 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", que acoge unas resoluciones de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales se adopta y modifica el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel Código CGrQ, de obligatorio cumplimiento por las prescripciones del Anexo II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques de 1973 modificado por el Protocolo de 1978, incorporados a la legislación nacional mediante la Ley 12 de 1981."	D.O. 51.902, diciembre 29 de 2021
Resolución 1103 del 13 de diciembre de 2021	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 21 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acogen unas resoluciones de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se adopta y se modifica la Norma de Rendimiento de los Revestimientos Protectores de los Tanques de Carga de Hidrocarburos de los Petroleros para Crudos, de obligatorio cumplimiento por prescripciones del	D.O. 51.903, diciembre 30 de 2021

	Capítulo II-1 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974 enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."	
Resolución 1118 del 14 de diciembre de 2021	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 18 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", referente al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel, Código CIG, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."	D.O. 51.902, diciembre 29 de 2021
Resolución 022 del 19 de enero de 2022	"Por la cual se incorpora una definición a la parte 1 del REMAC 4 "Actividades Marítimas" y se modifican las secciones 1 y 2 del Capítulo 4 "De la Seguridad Marítima en las Naves de Bandera Colombiana que efectúan navegación Nacional e Internacional", del Título 1, de la Parte 2 "Seguridad Marítima" del REMAC 4 "Actividades Marítimas" en lo concerniente al establecimiento de criterios para la expedición del Registro Sinóptico Continuo del buque."	D.O. 51.930, enero 27 de 2022
Resolución 052 de 2022	"Por medio de la cual se modifica el artículo 4.5.3.6 del Título 3 de la Parte 5 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", referente al Esquema de Cartografía Náutica Nacional (ECNN)."	D.O. 51.942, febrero 8 de 2022
Resolución 123 de 2022	"Por medio de la cual se adicionan unas definiciones a la Parte 1 del REMAC 4, y se modifica el Título 1 de la Parte 5 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", en lo concerniente a la adopción del dátum vertical para el sector del Río Magdalena entre el KM0+000 y el KM27+000 y las aguas jurisdiccionales del Caribe y Pacífico colombiano."	D.O. 51.951, febrero 17 de 2022
Resolución 132 de 2022	"Por medio de la cual se adicionan y modifican unas definiciones de la Parte 1 del REMAC 4 y se modifica el Capítulo 1 del Título 10 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas" en lo concerniente a implementar la expedición del Certificado de Seguridad y Riesgos para la Operación Marítima de las instalaciones portuarias que efectúan cargue y descargue de hidrocarburos y sus derivados, productos líquidos y gaseosos a granel."	D.O. 51.956, febrero 22 de 2022

Resolución 419 del 31 de mayo de 2022	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 16 al Título 9 de la Parte 2 del Reglamento Marítimo Colombiano número 4 (REMAC 4) "Actividades Marítimas" en lo concerniente a la adopción de la Resolución A. 1138(31), de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se establecen los Procedimientos para la Supervisión por el Estado Rector del Puerto."	D.O. 52.059, junio 8 de 2022
Resolución 505 del 6 de julio de 2022	"Por la cual se adiciona la Parte 3A del REMAC 4 "Actividades marítimas", en lo concerniente al establecimiento de los criterios para la matrícula y registro de naves y artefactos navales en la Dirección General Marítima."	D.O. 52.093, julio 12 de 2022
Resolución 678 del 5 de septiembre de 2022	"Por la cual se modifica el Capítulo 3 del Título 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas" en lo concerniente a la información que establecen las especificaciones técnicas mínimas que deben reunir las boyas de señalización o ayudas flotantes a la navegación utilizadas en los canales públicos navegables, en los canales de acceso a las instalaciones portuarias y en general a nivel nacional."	D.O. 52.169, septiembre 26 de 2022
Resolución 795 del 3 de octubre de 2022	"Por medio de la cual se modifican e incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se modifica el Título 2 de la Parte 5 del REMAC 4: 'Actividades Marítimas', en lo concerniente a la 'política de acceso, intercambio y uso de datos e información, técnicos y científicos de la Dirección General Marítima."	D.O. 52.184, octubre 11 de 2022
Resolución 1013 de 2022	"Por medio de la cual se adicionan unas definiciones a la parte 1 del REMAC 4 y se modifica el Capítulo 1 del Título 1 de la Parte 5 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", en lo concerniente a la determinación de las especificaciones técnicas para la realización de levantamientos hidrográficos y generación de información batimétrica en los espacios marítimos y fluviales colombianos bajo la jurisdicción de la Dirección General Marítima."	D.O. 52.250, diciembre 16 de 2022
Resolución 527 de 2023	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 1" Zonas de Provisión de Servicios Radioeléctricos para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima" y el Título 11" Provisión de Servicios Radioeléctricos para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima" a la Parte 2 "Seguridad Marítima" del REMAC 4 "Actividades Marítimas" en lo concerniente al establecimiento de las zonas	D.O. 52.489 agosto 16 de 2023

	marítimas A1, A2 y A3 de acuerdo a lo establecido en la Resolución A.801(19) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional."	
Resolución 502 del 28 de julio de 2023	"Por medio del cual se adiciona el Capítulo 4 al Título 6 "Protección de buques e instalaciones portuarias" y se adiciona el artículo 4.2.9.1.27 al Capítulo 1° del Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", en lo concerniente a acoger en el ámbito nacional la Resolución MSC 147(77) adoptada el 29 de mayo de 2003, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI)."	D.O. 52.503 agosto 30 de 2023
Resolución 527 de 2023 (agosto 1°)	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 1" Zonas de Provisión de Servicios Radioeléctricos para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima" y el Título 11 " Provisión de Servicios Radioeléctricos para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima" a la Parte 2 "Seguridad Marítima" del REMAC 4 "Actividades Marítimas" en lo concerniente al establecimiento de las zonas marítimas A1, A2 y A3 de acuerdo a lo establecido en la Resolución A.801(19) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional."	D.O. 52.489, agosto 16 de 2023
Resolución 878 de 2023	*"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 25 al Título 9 de la parte te 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se adopta la Resolución A.1156(32) del 15 de diciembre de 2021, emitida por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional mediante la cual se acogen las "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC)".*	D.O. 52.604, diciembre 09 de 2023
Resolución 136 de 2024	"Por medio de la cual se modifica el Capítulo 16 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas" en el sentido de acoger una resolución de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional A.1155(32), por medio de la cual se establecen los "Procedimientos para la Supervisión por el Estado Rector del Puerto."	D.O 52.687, marzo 03 de 2024
Resolución 166 de 2024	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 26 al Título 9 de la Parte 2 "Seguridad Marítima" del REMAC 4 "Actividades marítimas", mediante el cual se adopta la Resolución A.1047(27) de 30 de noviembre de 2011 emitida por la Asamblea de la	D.O. 52.702, marzo 18 de 2024

	Organización Marítima Internacional, mediante la cual se determinan los "Principios relativos a la dotación mínima de seguridad"	
Resolución 192 de 2024	"Por medio del cual se adiciona el Capítulo 5 al Título 4 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a establecer las condiciones técnicas, operacionales, náuticas y de seguridad para las operaciones excepcionales de aligeramiento de carga en zonas de fondeo en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla."	D.O. 52.715, abril 2 de 2024
Resolución 215 de 2024	*"Por medio se modifica el Titulo 1* "Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional" *de la Parte 6 del REMAC 4:" Actividades Marítimas"; en lo concerniente al Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo."*	D.O. 52.716, abril 3 de 2024
RESOLUCIÓN 368 DE 2024	*"Por medio de la cual se modifica el Capítulo 16 del Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4"Actividades Marítimas," en el sentido de acoger una resolución de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional A.1185(33), por medio de la cual se establecen los Procedimientos para la Supervisión por el Estado Rector del Puerto".*	D.O. 52.757, mayo 15 de 2024
Resolución 417 de 2024	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 17 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas," en el sentido de acoger la Resolución MEPC.237(65) del Comité de Protección del Medio Marino y la Resolución MSC 349(92) del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se establece el Código para las Organizaciones Reconocidas (CÓDIGO OR)."	D.O. 52.765, mayo 23 de 2024
Resolución 452 De 2024	"Por medio de la cual se modifican unos artículos y se adiciona un artículo al Capítulo 1 del Título 9 de la Parte 2 "*Seguridad Marítima* "REMAC 4 "*Actividades Marítimas*", mediante el cual se acogen unas resoluciones del Comité de Seguridad Marítima por medio de las cuales se adicionan y modifican unos capítulos del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."	D.O. 52.774, junio 01 de 2024
	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 27 al Título 9 "*Instrumentos Internacionales de la OMI*" 1 a la Parte 2 "*Seguridad Marítima* del "REMAC 4	

Resolución 579 de 2024	"*Actividades Marítimas*", mediante el cual se acogen unas resoluciones del Comité de Seguridad Marítima por las cuales se adopta y modifica el Código Internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF)."	D.O. 52.800, junio 26 de 2024.
Resolución 589 de 2024	"Por medio de la cual se modifica el Capítulo 10 del Título 1 de la Parte 2 "*Seguridad Marítima* "REMAC 4 "*Actividades Marítimas*", en lo relacionado con el Código Internacional de Estabilidad sin Avería, 2008 (CÓDIGO IS 2008)."	D.O. 52.803, junio 30 de 2024
Resolución 590 de 2024	"Por medio de la cual se modifica la Sección 1 del Capítulo 13 del Título 1 de la Parte 2 "*Seguridad marítima*" del REMAC 4 "*Actividades Marítimas*", mediante el cual se acogen unas resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, las que establecen el "*Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego, 2010*" (Código PEF 2010)."	D.O. 52.802, junio 29 de 2024
Resolución 732 de 2024	"Por medio de la cual se modifica el Capítulo 4 del Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (Código IMSBC)."	D.O. 52.849, agosto 15 de 2024
Resolución 729 de 2024	"Por medio de la cual se modifica el Capítulo 6 del Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acoge el Código Internacional sobre el Programa Mejorado de Inspecciones durante los Reconocimientos de Graneleros y Petroleros, 2011 (Código ESP 2011)."	D.O. 52.856, agosto 22 de 2024
Resolución 756 de 2024	*"Por medio de la cual se modifica el Capítulo 12 del Título 1 de la Parte 2 "Seguridad Marítima "REMAC 4 "Actividades Marítimas", mediante el cual se acogen unas resoluciones del Comité de Seguridad Marítima por medio de las cuales se adopta y modifica el Código Internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS)."*	D.O. 52.849, agosto 15 de 2024
Resolución 847 de 2024	*"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 28 al Título 9 de la Parte 2 "Seguridad Marítima" del REMAC 4 "Actividades Marítimas", mediante el cual se acogen unas resoluciones por medio de las cuales se adopta y modifica el Código de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, Código de Formación, de obligatorio cumplimiento por disposiciones de la ley 35 de 1981,*	D.O. 52.871, septiembre del 06/09/2024

	mediante la cual se adoptó el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, enmendado."	
Resolución 848 de 2024	*"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 29 al Título 9 de la Parte 2 "Seguridad Marítima" del REMAC 4 "Actividades Marítimas", mediante el cual se acogen unas resoluciones del Comité de Seguridad Marítima y de las Conferencias de las Partes por medio de las cuales se modifican el Convenio Internacional para la Formación, Titulación y Guardia de la gente de mar, 1978, enmendado, en lo relativo al Anexo."*	D.O. 52.871, septiembre 06 de 2024
Resolución 1163 de 15 de noviembre de 2024	*"Por la cual se adiciona un artículo a la Sección 2 del Capítulo 1 de la Parte 3A del Reglamento Marítimo Colombiano 4 – REMAC 4 "Actividades Marítimas", en lo concerniente al establecimiento de los criterios para la matrícula y registro de naves y artefactos navales en la Dirección General Marítima"*	D.O. 52.961, diciembre 05 2024
Resolución 1167 del 19 de noviembre de 2024	*"Por medio de la cual se adiciona el capítulo 30 al Título 9 de la Parte 2 "Seguridad Marítima "REMAC 4 "Actividades Marítimas", mediante la cual se determinan las prescripciones de los instrumentos internacionales que se dejan "a juicio de la administración"*	D.O. 52.948, noviembre 22 de 2024
Resolución 329 del 13 de marzo de 2025	*"Por medio de la cual se modifica el Capítulo 5 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acoge una Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se adopta el Código Internacional Para el Transporte sin Riesgo de Grano a Granel (Código GRAIN), de obligatorio cumplimiento por prescripciones del Capítulo VI del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980"*	D.O. 53.064, marzo 20 de 2025
Resolución 332 del 13 de marzo de 2025	*"Por medio de la cual se modifica el Capítulo 12 del Título 1 de la Parte 2 "Seguridad Marítima" del REMAC 4 "Actividades Marítimas", en el cual se acogen unas resoluciones del Comité de Seguridad Marítima en lo concerniente a la adopción y modificación del Código Internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS)"*	D.O. 53.064, marzo 20 de 2025

Resolución 335 del 13 de marzo de 2025	*"Por medio de la cual se modifica el artículo 4.2.9.6.2 del Capítulo 6 del Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", mediante el cual se acoge el Código Internacional sobre el Programa Mejorado de Inspecciones durante los Reconocimientos de Graneleros y Petroleros, 2011 (Código ESP 2011) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980".*	D.O. 53.064, marzo 20 de 2025
Resolución 336 del 13 de marzo de 2025	*"Por medio de la cual se modifica un artículo del Capítulo 18 "Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel, Código CIG" del Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", en el sentido de acoger unas resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional".*	D.O. 53.064, marzo 20 de 2025
Resolución 462 de 2025	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 31 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en el cual se acogen unas resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, mediante las cuales se adoptan y enmiendan el Código Internacional de Seguridad para las Naves de Gran Velocidad 1994 – Código NGV 1994, y el Código Internacional de Seguridad para las Naves de Gran Velocidad 2000 – Código NGV 2000, los cuales son de obligatorio cumplimiento por las prescripciones del Capítulo X del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980."	D.O. 53.102, abril 28 de 2025
Resolución 581 de 2025	"Por medio de la cual se adicionan unas definiciones a la Parte 1 y se modifica el Capítulo 1A del Título 3 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente al establecimiento del Servicio de Tráfico Marítimo".	D.O. 53.146, junio 13 de 2025
Resolución 733 de 2025	"Por medio de la cual se sustituye el Título 5 "De la Seguridad para el ejercicio de las" Actividades Marítimas de Recreación y Deportes Náuticos" del REMAC 4 "Actividades Marítimas"	D.O. 53.164, junio 27 de 2025
	"Por medio de la cual se modifica el artículo 4.2.9.28.1.del Capítulo 28 del Título 9 de la parte 2 seguridad Marítima del REMAC 4 "Actividades	

Resolución 1083 de 2025	Marítimas", mediante el cual se acogen unas resoluciones del Comité de Seguridad Marítima en el sentido de adicionar una resolución que modifica la parte A del Código de Formación, del Convenio Internacional para la Formación, Titulación y Guardia de la gente de mar 1978,enmendado",expedida por la Dirección Marítima General- DIMAR.	D.O. 53.254, septiembre 25 de 2025
Resolución 1286 de 2025	"Por medio de la cual se modifica el artículo 4.4.3.2.1 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente al establecimiento de una excepción, por razones sociales, a algunas naves y artefactos navales que realizan transporte de hidrocarburos en el Litoral Pacífico colombiano"	D.O. 53.309, noviembre 19 de 2025
Resolución 147 de 2026	"*Por la cual se modifica parcialmente el artículo 4.3.5.1.3.5. del capítulo 1, Titulo 5, Sección 3 de la parte 3 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", referente a las comunicaciones durante la existencia de maniobras de practicaje, previamente determinadas por la Jurisdicción de la Dirección General Marítima*"	D.O. 53.408, febrero 23 de 2026
Resolución 250 de 2026	"*Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se adiciona el Capítulo 18 al Título 1 la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a las medidas de seguridad y demás lineamientos para el desarrollo de operaciones especiales de cargue, descargue y almacenamiento de gases licuados entre naves y/o artefactos navales en zonas de fondeo autorizadas en aguas jurisdiccionales colombianas*."	D.O. 53.434, marzo 20 de 2026
resolución 537 de 2026	"Por la cual se modifica el artículo 4.3A.1.2.6. a Parte 3A del REMAC 4 "Actividades marítimas", en lo concerniente al plazo establecido para reserva de matrícula y nombre de naves y artefactos navales"	D.O. 53.511, junio 03 de 2026
Resolución 548 de 2026	"Por la cual se adiciona la sección 6 al Capítulo 1 del Título 1 de la Parte 3 del REMAC 4, en lo concerniente a los criterios para la autorización y el control de las inspecciones del exterior de la obra viva con el buque a flote (IOVA)"	D.O. 53.517, junio 09 de 2026
Resolución 549 de 2026	"Por medio de la cual se adicionan unas definicion parte 1 del REMAC 4 y se modifica el Capítulo 3 ' criterios y las condiciones para el cálculo del arqu naves y artefactos navales de bandera colombiar Título 2 "Arqueo y Francobordo de naves y arte navales" de la Parte 3 "Naves y Artefactos Navc REMAC 4 "Actividades Marítimas"	D.O. 53.513, junio 05 de 2026

Resolución No. 936 del 28 de agosto de 2026	*"Por medio de la cual se modifica el REMAC 1 "Instrumentos Internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI)" y se deroga el Capítulo 1 "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar" del Título 9 "Instrumentos Internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Parte 2 "Seguridad Marítima" del REMAC 4 "Actividades Marítimas"*	D.O. 53.615, septiembre 4 de 2026
Resolución No. 968 del 04 de septiembre de 2026	"Por medio de la cual se modifica el Capítulo 1 del Título 2 de la Parte 3 del REMAC 4 "Actividades Marítimas" en el sentido de determinar los criterios y las condiciones para el cálculo de francobordo de las naves y artefactos navales de bandera colombiana y se dictan otras disposiciones"	D.O. 53.623, septiembre 11 de 2026.
Resolución No. 1071 del 22 de septiembre de 2026	"Por medio de la cual se adicionan unas definiciones a la Parte 1, del REMAC 4"Actividades Marítimas" y se modifica el Capítulo 2 del Título 5 "Seguridad en la práctica de deportes náuticos y actividades recreativas" a la Parte 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas" en lo referente al equipo obligatorio de seguridad de los Jet Car y Jet Board"	D.O. 53.643, septiembre 30 de 2026.

TABLA DE CONTENIDO

PARTE 1: DEFINICIONES GENERALES

PARTE 2: SEGURIDAD MARÍTIMA.

- **TÍTULO 1:** Seguridad marítima de naves, artefactos navales y demás unidades móviles

    - **CAPÍTULO 1:** De la norma nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y artefactos navales, y la prevención de la contaminación.

        - **SECCIÓN 1:** Generalidades
        - **SECCIÓN 2:** Norma simplificada de gestión de la seguridad para naves con arqueo bruto inferior a 150 – Norma NSGS
        - **SECCIÓN 3:** Norma simplificada de gestión de la seguridad para naves con arqueo bruto superior a 150 – Norma NSGS
        - **SECCIÓN 4:** Certificación y cumplimiento.

    - **CAPÍTULO 2:** Del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance –LRIT.
    - **CAPÍTULO 3:** Del control y vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales.

        - **SECCIÓN 1:** Disposiciones generales
        - **SECCIÓN 2:** De la inmovilización
        - **SECCIÓN 3:** De la visita
        - **SECCIÓN 4:** Disposiciones operativas.

    - **CAPÍTULO 4:** De la seguridad marítima en las naves de bandera colombiana que efectúan navegación internacional.

        - **SECCIÓN 1:** Generalidades.
        - **SECCIÓN 2:** Registro sinóptico continuo.
        - **SECCIÓN 3:** Número de identificación del buque.
    - **CAPÍTULO 5:** De las medidas de seguridad, condiciones y procedimientos para el desarrollo de las operaciones de unidades móviles, buques de apoyo y buques de suministro que se realicen costa afuera.

        - **SECCIÓN 1:** Generalidades.
        - **SECCIÓN 2:** De las unidades móviles, buques de apoyo y buques de suministro costa afuera nacionales.
        - **SECCIÓN 3:** De las unidades móviles, buques de apoyo y buques de suministro costa afuera extranjeros.
        - **SECCIÓN 4:** Operaciones con unidades móviles.
        - **SECCIÓN 5:** Operación de buques de apoyo y buques de suministro costa afuera.

- **SECCIÓN 6:** Disposiciones especiales.

  - **CAPÍTULO 6:** De la verificación de la masa bruta de contenedores con carga de exportación.
  - **CAPÍTULO 7:** Del sistema de identificación del casco para naves menores.
  - **CAPÍTULO 8:** De la dotación mínima de seguridad.
  - **CAPÍTULO 9:** De las directrices para elaborar y aprobar procedimientos de muestreo, ensayo y control del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse.
  - **CAPÍTULO 10:** Código Internacional de Estabilidad sin Avería.
  - **CAPÍTULO 11:** (derogado res 336 de 2025)
  - **CAPÍTULO 12:** Código Internacional de dispositivos de salvamento (CÓDIGO IDS).
  - **CAPÍTULO 12 A:** Código Internacional de Quimiqueros (Código CIQ).
  - **CAPÍTULO 13:** Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayos de exposición al fuego (Código PEF 2010).
  - **CAPÍTULO 14:** Medidas de seguridad para la sujeción de la carga en naves y artefactos navales.
  - **CAPÍTULO 15:**
  - **CAPÍTULO 16:** Código de Prácticas de Seguridad para el Transporte de Cargas y Personas en Buques de Suministro Mar Adentro (CÓDIGO BSMA) y sus enmiendas.
  - **CAPÍTULO 17:** Código para la Construcción y el Equipo para las Unidades de Perforación Mar Adentro (Código MODU 2009) y sus enmiendas.
  - **CAPÍTULO 18:** De las medidas de seguridad y condiciones técnicas para operaciones especiales de gases licuados entre naves y/o artefactos navales en zonas de fondeo autorizadas en aguas jurisdiccionales colombianas.

- **TÍTULO 2:** Señalización marítima.

  - **CAPÍTULO 1:** De la información y especificaciones técnicas requeridas en el plan general para la instalación de ayudas a la navegación.
  - **CAPÍTULO 2:** Del código de destellos.
  - **CAPÍTULO 3:** De las especificaciones técnicas para las ayudas de la navegación
  - **CAPÍTULO 4:** De las especificaciones técnicas para las boyas o ayudas flotantes especiales.
  - **CAPÍTULO 5:** Del alcance nominal mínimo de los faros.
  - **CAPÍTULO 6:** De las linternas de tecnología LED en las ayudas a la navegación en aguas jurisdiccionales colombianas.
  - **CAPÍTULO 7:** De las áreas de seguridad a lo largo de los tendidos de cables submarinos en aguas jurisdiccionales colombianas.

- **CAPÍTULO 8:** De las disposiciones de seguridad y especificaciones técnicas para la señalización de las zonas de playas turísticas.

- **TÍTULO 3:** Servicio y control del tráfico marítimo.
  - **CAPITULO 1A:** Del servicio de control de tráfico marítimo y fluvial en la jurisdicción de la autoridad marítima nacional.
    - **SECCIÓN 1:** De la prestación del servicio de tráfico Marítimo STM.
    - **SECCIÓN 2:** Sistemas de reportes y suministro de información durante la llegada, estadía y salida de participantes.
    - **SECCIÓN 3:** Coordinación y articulación con otros sistemas de asistencia, control y atención de emergencias y/o reporte de sucesos marítimos.
    - **SECCIÓN 4:** Comunicaciones del servicio móvil marítimo.

  - **CAPÍTULO 1:** Del arribo voluntario de naves de recreo y deportivas de bandera extranjera a puerto colombiano.
  - **CAPÍTULO 2:** Del zarpe de naves menores dedicadas al servicio de transporte turístico de pasajeros que operen dentro de una misma jurisdicción.
  - **CAPÍTULO 3:** Del zarpe de naves menores dedicadas al servicio de transporte turístico en jurisdicción de las capitanías de puerto de San Andrés y providencia.
  - **CAPÍTULO 4:** Del zarpe de lanchas dedicadas a la pesca artesanal costera y de bajura en jurisdicción de las capitanías de puerto de San Andrés y Providencia.
  - **CAPÍTULO 5:** De la obligación de instalar y mantener en funcionamiento el dispositivo de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite.
  - **CAPÍTULO 6:** Del sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite.
    - **SECCIÓN 1:** Disposiciones generales.
    - **SECCIÓN 2:** Requisitos del sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite.
    - **SECCIÓN 3:** De la información.
    - **SECCIÓN 4:** De las estaciones controladoras.
    - **SECCIÓN 5:** De la certificación e instalación de dispositivos.
    - **SECCIÓN 6:** Disposiciones varias.

  - **CAPÍTULO 7:** De la frecuencia de transmisión del reporte básico por tipo de transporte marítimo, tipo de flota y de dispositivo.
  - **CAPÍTULO 8:** De la actividad de servicio y el control del tráfico marítimo en jurisdicción de las capitanías de puerto de Cartagena, Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta.

- **CAPÍTULO 9:** Del control del tráfico marítimo en la navegación náutica en jurisdicción de la capitanía de puerto de Barranquilla.
  - **SECCIÓN 1:** Ámbito de aplicación.
  - **SECCIÓN 2:** Sectorización.
  - **SECCIÓN 3:** Maniobras.
  - **SECCIÓN 4:** Disposiciones varias.

- **TÍTULO 4:** Seguridad en jurisdicción de las capitanías de puerto.

  - **CAPITULO 1:** Del margen de seguridad para la navegación y las maniobras en el área marítima y fluvial de practicaje de la jurisdicción de la capitanía de puerto de Barranquilla.
  - **CAPITULO 2:** De las medidas de seguridad en el área circundante de los buques ubicados en zonas de fondeo, en aguas bajo la jurisdicción de la capitanía de puerto de turbo.
  - **CAPITULO 3:**
  - **CAPITULO 4:** Modelo de gestión de seguridad marítima en la jurisdicción de la capitanía de puerto de buenaventura.
  - **CAPÍTULO 5:** Condiciones técnicas, operacionales, náuticas y de seguridad para las operaciones excepcionales de aligeramiento de carga en zonas de fondeo en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

- **TÍTULO 5:** Seguridad en la práctica de deportes náuticos y actividades recreativas.
  - **CAPITULO 1:** De las disposiciones de seguridad para el ejercicio de las actividades marítimas de recreación y deportes náuticos.
  - **CAPITULO 2:** Del equipo obligatorio de seguridad que deben llevar a bordo las naves catalogadas como de recreo o deportivas.
  - **CAPITULO 3:** Especificaciones técnicas y equipo mínimo de seguridad para naves dedicadas al buceo recreativo y deportivo con fines comerciales.

- **TÍTULO 6:** Protección de buques e instalaciones portuarias.
  - **CAPITULO 1:** De los niveles de protección aplicables en buques e instalaciones portuarias.
  - **CAPITULO 2:** De los equipos de inspección no intrusiva en los esquemas de la protección marítima de las instalaciones portuarias que interactúen con buques de tráfico internacional.
  - **CAPITULO 3:** Guías de evaluación de protección instalación portuaria y plan de protección instalación portuaria.
  - **CAPITULO 4:** Sistemas de Alerta de Protección del Buque

- **TÍTULO 7:** Inspecciones.

- **CAPITULO 1A:** Del servicio de inspecciones y auditorías.
- **CAPITULO 1:** De las inspecciones de navegación y prevención de la contaminación.
- **CAPITULO 2:** De las inspecciones efectuadas en jurisdicción de las capitanías de puerto de San Andrés y Providencia.

- **TÍTULO 8:** Recomendaciones, manuales y directrices de la asociación mundial de infraestructura del transporte acuática.

- **TÍTULO 9:** Instrumentos Internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI).
  - **CAPITULO 1:** Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).
  - **CAPITULO 2:** Directrices y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos.
  - **CAPITULO 3:** Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (IGS).
  - **CAPITULO 4:** Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (Código IMSBC).
  - **CAPITULO 5:** Código Internacional Para el Transporte sin Riesgo de Granel (GRAIN).
  - **CAPITULO 6:** Código Internacional sobre el Programa Mejorado de Inspecciones durante los reconocimientos de Graneleros y Petroleros, 2011 (Código ESP 2011).
  - **CAPITULO 7:** Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir abordajes en el mar, (COLREGS 72).
  - **CAPITULO 8:** Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques.
  - **CAPITULO 9:** Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales 2008 (Código SPS 2008) y sus enmiendas.
  - **CAPITULO 10:** Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 modificado por el protocolo de 1978.
  - **CAPITULO 11:** Prescripciones Sobre el Mantenimiento, Examen Minucioso, Prueba de Funcionamiento, Revisión y Reparación de los Botes Salvavidas y los Botes de Rescate, Dispositivos de Puesta a Flote y Aparejos de Suelta (Las Prescripciones).
  - **CAPITULO 12:** Normas para la Inspección y el Mantenimiento de las Tapas de Escotilla de Graneleros por Parte del Propietario.
  - **CAPITULO 13:** Normas Relativas a las Estructuras Laterales de los Graneleros de Forro Sencillo en el Costado, y los Criterios de Renovación de Cuadernas y Cartabones del Forro Exterior de los Graneleros de Forro Sencillo en el Costado, no Construidos Conforme a las Normas Relativas a las Estructuras Laterales de los Graneleros de Forro Sencillo en el Costado.
  - **CAPITULO 14:** Código sobre Niveles de Ruido a Bordo de los Buques.

- **CAPITULO 15:** Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel Código CGrQ.
- **CAPITULO 16:** Procedimientos para la Supervisión por el Estado Rector del Puerto.
- **CAPITULO 17:** Código para las Organizaciones Reconocidas (CÓDIGO OR.)
- **CAPITULO 18:** Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel, Código CIG.
- **CAPITULO 19:** Disposiciones Técnicas Relativas a los Medios de Acceso para las Inspecciones.
- **CAPITULO 20:** Norma de Rendimiento de los Medios Alternativos de Protección contra la Corrosión de los Tanques de Carga de Hidrocarburos de los Petroleros para Crudos.
- **CAPITULO 21:** Código Internacional de Sistemas de Seguridad contra Incendios - Código SSCI.
- **CAPITULO 22:** Código Internacional para la Seguridad del Transporte de Combustible Nuclear Irradiado, Plutonio y Desechos de Alta Actividad en Bultos a Bordo de los Buques, Código CNI.
- **CAPITULO 23:** Normas Internacionales de Construcción de Buques Basadas en Objetivos para Graneleros y Petroleros.
- **CAPITULO 24:** Norma de Rendimiento de los Revestimientos Protectores de los Tanques Dedicados a Lastre de Agua de Mar de todos los Tipos de Buques y los Espacios del Doble Forro en el Costado de los Graneleros.
- **CAPITULO 25:** Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC).
- **CAPITULO 26:** Principios relativos a la dotación mínima de seguridad
- **CAPITULO 27:** Código Internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF).
- **CAPITULO 28:** Código de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, Código de Formación, de obligatorio cumplimiento por disposiciones de la ley 35 de 1981, mediante la cual se adoptó el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, enmendado.
- **CAPITULO 29:** Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 29 al Título 9 de la Parte 2 "Seguridad Marítima "del REMAC 4 "Actividades Marítimas", mediante el cual se acogen unas resoluciones del Comité de Seguridad Marítima y de las Conferencias de las Partes por medio de las cuales se modifican el Convenio Internacional para la Formación, Titulación y Guardia de la gente de mar, 1978, enmendado, en lo relativo al Anexo.
- **CAPITULO 30:** Prescripciones de los instrumentos internacionales que se dejan "a juicio de la administración"
- **CAPITULO 31:** Se adoptan y enmiendan el Código Internacional de Seguridad para las Naves de Gran Velocidad 1994 – Código NGV 1994, y

el Código Internacional de Seguridad para las Naves de Gran Velocidad 2000 – Código NGV 2000, los cuales son de obligatorio cumplimiento por las prescripciones del Capítulo X del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980.

- **TÍTULO 10:** Seguridad Marítima En La Interfaz Buque – Puerto.

    - **CAPITULO 1:** Certificado de Seguridad y Riesgos para la Operación Marítima de las Instalaciones Portuarias que Efectúan Cargue y Descargue de Hidrocarburos y sus Derivados, Productos Líquidos y Gaseosos a Granel.

        - **SECCIÓN 1:** Generalidades.
        - **SECCIÓN 2:** Auditorías e Inspecciones.
        - **SECCIÓN 3:** Disposiciones finales.

- **TÍTULO 11:** Provisión de Servicios Radioeléctricos para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad.

    - **CAPITULO 1:** Zonas de Provisión de Servicios Radioeléctricos para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.

PARTE 3: NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

- **TÍTULO 1:** Catalogación, inspección y certificación de naves y artefactos navales.

    - **CAPITULO 1:** Del reglamento nacional de catalogación, inspección y certificación de naves y artefactos navales de bandera colombiana.
        - **SECCIÓN 1:** Generalidades.
        - **SECCIÓN 2:** De la catalogación.
        - **SECCIÓN 3:** De las inspecciones.
        - **SECCIÓN 4:** De la certificación.

- **TÍTULO 2:** Francobordo y arqueo de naves y artefactos navales.

    - **CAPITULO 1:** Del francobordo para naves y artefactos navales.
    - **CAPITULO 3:** De los criterios y las condiciones para el cálculo del arqueo de naves y artefactos navales de bandera colombiana.

- **TÍTULO 3:** Documentación obligatoria a bordo.

    - **CAPITULO 1:** Del uso obligatorio de la cartografía náutica oficial.

- **CAPITULO 2:** De la obligación de mantener a bordo de las naves y artefactos navales de bandera colombiana, la edición oficial de los convenios internacionales SOLAS, MARPOL y STCW.

- **TÍTULO 4:** Patente de navegación.

  - **CAPITULO 1:** De la eliminación de la patente de navegación.

- **TÍTULO 5:** Remolcadores.

  - **CAPITULO 1:** De los criterios técnicos y de seguridad para los servicios que prestan los remolcadores.
    - **SECCIÓN 1:** Generalidades
    - **SECCIÓN 2:** De los remolcadores.
    - **SECCIÓN 3:** De los servicios de asistencia en maniobras de practicaje.
    - **SECCIÓN 4:** De los servicios de remolque.
    - **SECCIÓN 5:** De los servicios de atención de emergencias y asistencia marítima.
    - **SECCIÓN 6:** De los servicios de asistencia en mantenimiento de instalaciones marinas, apoyo en dragado y manejo de anclas y muertos de boyas.
    - **SECCIÓN 7:** De los servicios de apoyo costa afuera.
    - **SECCIÓN 8:** Consideraciones finales.
    - **SECCIÓN 9:** Directrices para las maniobras de ingreso, atraque y zarpe de naves con arqueo bruto superior a 2000, por el canal de acceso al puerto de Tumaco.

PARTE 3A: MATRÍCULA Y REGISTRO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES.

- **CAPITULO 1:** Criterios para la matrícula y el registro de naves y artefactos navales sección 1 disposiciones generales.
  - **SECCIÓN 1:** Disposiciones generales.
  - **SECCIÓN 2:** Procedimiento para la matrícula y registro de naves y artefactos navales.
  - **SECCIÓN 3:** Traspaso del derecho de dominio de naves y artefactos navales.
  - **SECCIÓN 4:** Inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de la nave o artefacto naval
  - **SECCIÓN 5:** Cancelación de matrícula de naves y artefactos navales.
  - **SECCIÓN 6:** Otras disposiciones.

PARTE 4: TRANSPORTE MARÍTIMO.

- **TÍTULO 1:** Sistema integrado de tráfico y transporte marítimo (SITMAR).

- **TÍTULO 2:** Transporte público de pasajeros marítimo (TPPM).

    - **CAPITULO 1:** De las condiciones, los procedimientos y las medidas de seguridad para el transporte público de pasajeros marítimo (TPPM) de Cartagena.
        - **SECCIÓN 1:** Generalidades.
        - **SECCIÓN 2:** Empresas de transporte público de pasajeros marítimo (TPPM) de Cartagena.
        - **SECCIÓN 3:** De las naves del transporte público de pasajeros marítimo de Cartagena.
        - **SECCIÓN 4:** De los embarcaderos del transporte público de pasajeros marítimo de Cartagena.
        - **SECCIÓN 5:** Disposiciones generales de seguridad en la operación.
        - **SECCIÓN 6:** Disposiciones especiales.

    - **CAPITULO 2:** De los requisitos para el reconocimiento de la repotenciación o reparación de motores fuera de borda, utilizados en naves destinadas al servicio público de transporte marítimo de pasajeros en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

- **TÍTULO 3:** Transporte de hidrocarburos.

    - **CAPITULO 1:** De las operaciones de transporte de hidrocarburos a granel en áreas bajo la jurisdicción de la Dirección General Marítima.
    - **CAPITULO 2:** Del transporte de hidrocarburos en el litoral pacífico colombiano.

- **TÍTULO 4:** Servicio público de transporte prestado por empresas fluviales extranjeras.

    - **CAPITULO 1:** De las condiciones para la habilitación y permiso de operación de empresas fluviales extranjeras que presten servicio entre puertos extranjeros y puertos colombianos en los ríos limítrofes.

- **TÍTULO 5:** Transporte marítimo de mercancías peligrosas.

    - **CAPITULO 1:** Criterios y procedimiento para la aprobación y certificación de embalajes/ envases, recipientes intermedios para gráneles (RIG) y embalajes/envases de gran tamaño, utilizados en el transporte marítimo de mercancías peligrosas.

- **CAPITULO 2:** Transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias liquidas a granel potencialmente peligrosas.

PARTE 5: ASUNTOS HIDROGRAFICOS, BATIMETRICOS, OCEANOGRAFICOS, METROLOGICOS Y CENTIFICOS.

- **TÍTULO 1:** De los levantamientos hidrográficos y la generación de información batimétrica en espacios marítimos y fluviales colombianos.

- **TÍTULO 2:** De la política de acceso, intercambio y uso de datos e información, técnicos y científicos de la Dirección General Marítima.

- **TÍTULO 3:** Del esquema de cartografía náutica nacional (ECNN).

- **TÍTULO 4:** De las cartas náuticas.

    - **CAPITULO 1:** De las cartas náuticas oficiales.
    - **CAPITULO 2:** De las cartas náuticas oficiales electrónicas.
    - **CAPITULO 3:** De las cartas temáticas.

- **TÍTULO 5:** De la agenda de investigación científica 2016-2030 de la Dirección General Marítima.

- **TÍTULO 6:** Servicio hidrográfico nacional.

- **TÍTULO 7:** Servicio meteorológico marino nacional (SMMN)

- **TÍTULO 8:** Centro Colombiano de Datos Oceanográficos (CECOLDO).

PARTE 6: BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO.

- **TÍTULO 1:** Sistema de búsqueda y salvamento marítimo nacional.

- **TÍTULO 2:** Regiones, subregiones y centros coordinadores de salvamento.

PARTE 7: ASTILLEROS Y TALLERES DE REPARACION NAVAL.

- **TÍTULO 1:** Normas técnicas para la construcción, expedición de la licencia de explotación comercial, registro y funcionamiento de astilleros y talleres de reparaciones navales.

    - **SECCIÓN 1:** Generalidades.

- **SECCIÓN 2:** De la infraestructura y equipos de astilleros y talleres de reparación naval.
- **SECCIÓN 3:** Sistemas de gestión.
- **SECCIÓN 4:** Disposiciones especiales.

PARTE 8: ANEXOS.

- **ANEXO No. 1:**

  - **Parte 1:** Norma Simplificada de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto inferior a 150 - Norma NSGS.
  - **Parte 2:** Norma Nacional de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto igual o superior a 150 - Norma NGS.
  - **Parte 3:** Certificación y verificación.
  - **Parte 4:** Modelo de los Certificados.

- **ANEXO No. 2:** Certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible.
- **ANEXO No. 3:** Certificado concerniente al registro de motor.
- **ANEXO No. 4:** Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional.
- **ANEXO No. 5:** Tabla No. 1: Estación seca (Sector interior del canal – Sector exterior del canal)
- **ANEXO No. 6:** Tabla No. 2: Estación húmeda (Sector interior del canal – Sector exterior del canal)
- **ANEXO No. 7:** Equipamiento mínimo de seguridad para naves catalogadas como deportivas o de recreo según el área de navegación.
- **ANEXO No. 8:** Zonificación de aguas marítimas.
- **ANEXO No. 9:** Zonas de embarque y desembarque – Sector de Puerto Velero.
- **ANEXO No. 10:** Zonas de embarque y desembarque – Pescadores.
- **ANEXO No. 11:** Sistema de boyado.
- **ANEXO No. 12:** Equipamiento de las naves y artefactos navales.
- **ANEXO No. 13:** Certificados estatutarios.
- **ANEXO No. 14:** Grupos y subgrupos.
- **ANEXO No. 18:** Directrices para efectuar la inspección inicial.
- **ANEXO No. 19:** Directrices de renovación.
- **ANEXO No. 19-A:** Directrices para la inspección anual.
- **ANEXO No. 20:** Facilitación de zarpe de naves menores dedicadas al servicio de transporte turístico en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de San Andrés y providencia
- **ANEXO No. 21:** Facilitación de zarpe de naves menores dedicadas al servicio de transporte turístico en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de San Andrés y providencia

- **ANEXO No. 22:** Facilitación de zarpe de lanchas dedicadas a la pesca artesanal costera y de bajura, en jurisdicción de la capitanía de puerto de San Andrés y Providencia.
- **ANEXO No. 23:** Facilitación de zarpe de lanchas dedicadas a la pesca artesanal costera y de bajura, en jurisdicción de la capitanía de puerto de San Andrés y Providencia.
- **ANEXO No. 24:**
  - **Parte 1:** Procedimiento para la aprobación de equipos que sean parte del sistema de posicionamiento automático de naves pesqueras.
  - **Parte 2:** Procedimiento para la aprobación de la Instalación del dispositivo del sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite.
  - **Parte 3:** Solicitud de certificación de dispositivos para el sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite.
- **ANEXO No. 25:**
  - **Parte 1:** Tablas para determinar la capacidad mínima de Bollard Pull y número mínimo de remolcadores para el servicio de asistencia, por puerto".
  - **Parte 2:** El procedimiento para determinar la capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull).
  - **Parte 2 – Apéndice 1:** Informe de condiciones y resultados de la prueba de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard pull).
  - **Parte 3:** Criterios y consideraciones técnicas para la prestación del servicio de Escolta.
  - **Parte 4:** Directrices de seguridad.
  - **Parte 5:** Formato de registro de operación con líneas de maniobra y remolque.
  - **Parte 6:** Matriz de equipamiento según el servicio del remolcador.
  - **Parte 6 – Apéndice 1:** Sistemas externos de lucha contra incendios.
  - **Parte 7:** Directrices de seguridad para operaciones de remolque.
- **ANEXO No. 26:** Sector No. 1 – Comprendido entre la zona de embarque de pilotos hasta el kilómetro 8.
- **ANEXO No. 27:** Sector No. 2 - Comprendido entre el kilómetro 8 hasta el kilómetro 16.
- **ANEXO No. 28:** Sector No. 3 - Comprendido entre el kilómetro 16 hasta el kilómetro 22.
- **ANEXO No. 29:** Sector No. 4 – Comprendido entre el kilómetro 22 (Puente Laureano Gómez) hasta aguas arriba.
- **ANEXO No. 30:** Zona de giro prado.
- **ANEXO No. 31:** Zona de giro paraíso y zona de giro barrio.
- **ANEXO No. 32:** Área de fondeo sector "A".
- **ANEXO No. 33:** Área de fondeo sector "B".
- **ANEXO No. 34:** Área de fondeo sector "C".
- **ANEXO No. 35:** Área de fondeo sector "D".
- **ANEXO No. 36:** Área para inspecciones subacuáticas.
- **ANEXO No. 37:** Zonas de vuelta encontrada.

- **ANEXO No. 38:** Equipamiento para naves de transporte público marítimo de Cartagena y Certificados estatutarios para naves de transporte público marítimo de pasajeros.
- **ANEXO No. 39:** Anexo técnico sobre el transporte de hidrocarburos a granel en áreas bajo la jurisdicción de la Dirección General Marítima.
- **ANEXO No. 40:** Ilustración de los términos empleados en las definiciones.
- **ANEXO No. 43:** Formato certificado de seguridad para buques pesqueros con eslora menor de 24 metros que tengan cubierta.
- **ANEXO No. 44:**
  - **Parte 1:** Procedimiento para determinar la carga máxima de una embarcación que no tenga cubierta.
  - **Parte 2:** Procedimiento para realizar la prueba de flotación con inundación a una embarcación que no tenga cubierta.
  - **Parte 3:** Procedimiento para realizar la prueba de estabilidad con inundación a una embarcación que no tenga cubierta.
- **ANEXO No. 45:** Certificado nacional de arqueo para naves y artefactos navales de bandera colombiana.
- **ANEXO No. 46:** Figuras mencionadas en la definición "*Espacios excluidos*", establecida en el artículo 4.1.1 del presente REMAC, sobre *Definiciones.*
- **ANEXO No. 47:** Certificado internacional de arqueo para buques (1969).
- **ANEXO No. 48:** Modelo de los certificados.
- **ANEXO No. 49:** Directrices para presentar la propuesta a la autoridad marítima respecto a la dotación mínima de seguridad para buques de bandera colombiana.
- **ANEXO No. 50:** Caracterización del buque.
- **ANEXO No. 51**: Directrices para elaborar y aprobar procedimientos de muestreo y ensayo del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse.
- **ANEXO No. 52**: Suministro de información.
- **ANEXO No. 53**: Certificado de aprobación concedido de conformidad con las disposiciones del párrafo 4.3.3 del Código IMSBC.
- **ANEXO No. 54**: Declaración del expedidor del contenido de humedad.
- **ANEXO No. 55**: Informe trimestral de carga sólida a granel que puede licuarse transportada.
- **ANEXO No. 55**: Criterios y procedimiento para la aprobación y certificación de embalajes/envases, recipientes intermedios para gráneles (RIG) y embalajes/envases de gran tamaño.
- **ANEXO No. 56:** Modelo de certificado de aprobación para embalajes/envases.
- **ANEXO No. 57:** Modelo de certificado de aprobación para recipientes intermedios para gráneles.
- **ANEXO No. 58**: Modelo de certificado de aprobación para embalajes/envases de gran tamaño.

- **ANEXO No. 59:** Modelo de certificado de homologación de embalajes/envases, recipientes intermedios para gráneles y embalajes/envases de gran tamaño para el transporte marítimo de mercancías peligrosas.
- **ANEXO 60:** Guía Elaboración Plan de Protección de la Instalación Portuaria.
- **ANEXO 61:** Guía Elaboración Evaluación Protección de la Instalación Portuaria
- **ANEXO No. 62:**
  - **Parte 1:** Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias liquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas.
  - **Parte 2:** Tabla de cargas permitidas.
  - **Parte 3:** Modelo de certificado de aptitud.
- **ANEXO No. 63:** Modelo e instrucciones para la elaboración del manual simplificado de sujeción de la carga**.**
- **ANEXO No. 73:** Incorporará el Anexo A de la presente resolución.
- **ANEXO No. 74:** Incorporará el Anexo B de la presente resolución sobre Rumbos y Derrotas para Tránsito de Naves de Transporte Mixto y Pesca de Bandera Nacional.
- **ANEXO No. 75:** Incorporará el Anexo C de la presente resolución sobre Zonificación del Puerto de Buenaventura para Efectos del Servicio del Control del Tráfico Marítimo.
- **ANEXO No. 76:** Incorporará el Anexo D de la presente resolución sobre Zonas de Reporte de las Naves.
- **ANEXO No. 77:** Incorporará el Anexo E de la presente resolución sobre Áreas de Fondeo en el Puerto de Buenaventura.
- **ANEXO No. 78:** Incorpora anexos de la Resolución 192 de 2024 condiciones técnicas, operacionales, náuticas y de seguridad para las operaciones excepcionales de aligeramiento de carga en zonas de fondeo en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

➢ **Anexo a:** Matriz de parámetros Meteorológicos
➢ **Anexo b:** Planes de operaciones de aligeramiento
➢ **Anexo c**: Valoración del riesgo

REMAC 4
ACTIVIDADES MARÍTIMAS

PARTE 1
DEFINICIONES GENERALES

Artículo 4.1.1. Definiciones. Para los efectos del REMAC 4, los siguientes términos tendrán el significado definido a continuación:

Accidente: Suceso que altera el orden regular de la actividad asociada, que genera o representa una amenaza de daños a las personas, el medio ambiente y/o bienes. (Definición incorporada por la Resolución 760 de 2020, artículo 1°)

Administrador del Sistema: La Dirección General Marítima como Autoridad marítima Nacional será el ente encargado de realizar la función de administrador.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 038 de 2003, artículo 2°)

Agua de lastre: Agua con las materias en suspensión que pueda contener, cargada a bordo de una nave o artefacto naval para controlar su asiento, escora, calado, estabilidad y esfuerzos estructurales.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

Aguas no protegidas: Son las áreas parcialmente abrigadas donde las condiciones promedio del mar (viento y olas), oscilan entre 2 y 3 de acuerdo con la escala de Beaufort. En ningún caso podrán superar las 6 millas náuticas medidas desde la línea de costa.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Aguas protegidas: Son las áreas marítimas como bahías interiores, esteros u otras de configuración geográfica que hacen que las condiciones del mar promedio (viento y olas), oscilen entre 0 y 1 de acuerdo con la escala de Beaufort.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Alcance luminoso: Es la máxima distancia a la que una determinada señal luminosa puede ser vista por el ojo del observador en un momento dado, dependiendo de la visibilidad meteorológica que haya en ese instante. Su cálculo se ve afectado por la altura de la luz, la altura del ojo del observador y la curvatura de la tierra. *(Definición aplicable para efectos de la Resolución 023 de 2011, artículo 1°)*

Alcance nominal: Es el alcance luminoso cuando la visibilidad meteorológica es de 10 millas náuticas, lo que equivale a un factor de transmisión de T=0.74. Generalmente son los datos que se utilizan en las documentaciones oficiales, tales como cartas náuticas, listado de luces, etc. La definición de alcance nominal supone que la luz se observa sobre fondo oscuro, sin luminosidad de fondo.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 023 de 2011, artículo 1°)

Aligeramiento. - Es el proceso de transferencia de carga entre naves o una nave y/o un artefacto naval con el fin de disminuir calado de la nave descargadora y pueda ingresar a una instalación portuaria.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución192 DE 2024, artículo 1°).

Análisis preventivo de seguridad: Análisis y evaluación de las operaciones de las actividades marítimas, con el propósito de generar recomendaciones de seguridad que se conviertan en acciones preventivas y correctivas en el desarrollo de las operaciones, a fin de fortalecer los esquemas de seguridad y protección del medio marino la interior de las actividades marítimas nacionales.
(Definición aplicable para efectos de la *Resolución 603 del 30 de septiembre de 2020*)

Área de aligeramiento: área de jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla en la que se autorizan operaciones excepcionales de aligeramiento de carga.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución192 DE 2024, artículo 1°).

Área de vela o superficie vélica (*Wind Área*): Altura del francobordo, más la altura de la carga sobre cubierta y de la superestructura, multiplicado por la eslora total.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Arqueo: Es la expresión que se refiere a la capacidad de una nave y/o artefacto naval determinada en función del volumen de sus espacios cerrados. Esta capacidad se expresará en Unidades de Arqueo "UA", siendo la sigla "UAB" la utilizada para representar el Arqueo Bruto y la sigla "UAN", el Arqueo Neto.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Artefacto naval: Es la construcción flotante que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación. Cuando el artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 674 de 2012, artículo 3°)

Asistencia en maniobras de practicaje: Servicio que presta un remolcador a una nave o artefacto naval, de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales certificadas por la Autoridad Marítima, para mejorar su desempeño o reducir el riesgo de accidente durante una maniobra de practicaje, sea para su atraque, desatraque, abarloamiento, acoderamiento, cambio de muelle, fondeo, cambio de fondeadero, reviro, entrada y salida de diques, amarre a boya, duque de

alba o piña, movimientos dentro de áreas de maniobrabilidad restringida, zarpe, escolta, o para realizar apoyos auxiliares y complementarios.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Asistencia en mantenimiento de instalaciones marinas, apoyo en dragado y, manejo de anclas y muertos de boyas: Servicio que puede prestar un remolcador de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales, certificadas por la Autoridad Marítima, realizando funciones de apoyo en operaciones de dragado, acompañamiento en maniobras de posicionamiento y tendido de tuberías, y/o de mantenimiento de instalaciones marinas que involucre trabajos de buceo, y/o en operaciones donde deba usar de manera continuada sus equipos de levantamiento de cargas pesadas como grúas y/o winches para el movimiento de tuberías, anclas y muertos de boyas.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Asistente de la Persona que ejerce el control consultivo: Persona con reconocida calidad de Gente de Mar, en nivel de gestión y especialidad de puente, independiente de la tripulación que asiste a la Persona que Ejerce el Control Consultivo – (POAC) a fin de asegurar la continuidad operativa de la supervisión, velando por la correcta gestión de la fatiga y asegurando que las operaciones especiales de cargue, descargue y almacenamiento de gases licuados autorizadas se desarrollen bajo estándares de seguridad y eficiencia.
(Definición incorporada por la Resolución 250 de 2026, artículo 1°)

Astillero: Es la instalación Industrial que posee un sistema de varada o puesta a flote y tiene capacidades e instalaciones para diseñar, construir, convertir, reparar, modificar, modernizar, desguazar, reciclar, naves, artefactos navales, plataformas y estructuras flotantes o fijas en el agua, el suelo y subsuelo marinos, así como para la instalación, mantenimiento y reparación de los diferentes sistemas principales y auxiliares de las unidades mencionadas.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 509 de 2016, artículo 2°)

Atención de emergencias y asistencia marítima: Servicio que presta un remolcador de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales certificadas por la Autoridad Marítima, con el fin de auxiliar en el menor tiempo posible a una nave o artefacto naval en circunstancias que representen riesgo o peligro para la vida humana, el medio ambiente, la navegación y la nave o artefacto naval mismos, tales

como: el combate de incendios, control de derrame de hidrocarburos y sustancias nocivas, búsqueda y rescate, y salvamento y asistencia marítima.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Atlas: Conjunto de mapas que han sido editados y publicados de manera conjunta en un libro o colección.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)
Auditor de Protección Marítima: Persona designada por la Autoridad Marítima para realizar un proceso sistemático, independiente y documentado, para obtener evidencias y evaluarlas objetivamente a fin de determinar hasta qué punto los criterios de auditoría se cumplen, en relación con lo establecido en el Código PBIP y el Plan de Protección aprobado del buque y/o la IP.
(Definición incorporada por la Resolución 614 de 2018, artículo 1°)

Auditoría: proceso sistemático, independiente y documentado para obtener registros, declaraciones de hechos u otras informaciones pertinentes, que permite determinar el cumplimiento de una norma específica.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 499 de 2018, artículo 1°)

Aviso de Arribo: Es el anuncio que debe efectuar todo participante de tráfico internacional través del SITMAR o la plataforma establecida por la Autoridad Marítima Colombiana.
(art 1 Resolución 581 de 2025)

Avisos a los navegantes: Es el aviso publicado periódicamente o en forma ocasional por las oficinas hidrográficas o por otras autoridades competentes con el fin de brindar al navegante toda información de utilidad relacionada con las modificaciones operadas en las ayudas a la navegación, los peligros para la navegación, nuevos sondajes de importancia y, de una manera más general, de toda información que afecte a las cartas náuticas, los derroteros, las listas de faros y a otras publicaciones náuticas. Enlace de consulta https://www.dimar.mil.co/avisos-los-navegantes
(Definición aplicable para los efectos de la *Resolución 693 de 2021*)

Ayuda a la navegación: Boyas, faros, balizas, señales de niebla, luces, radiofaros, señales de enfilación, sistemas de radio posicionamiento fijos y en general, cualquier otro elemento publicado en cartas o publicaciones, que sirva para la seguridad de la navegación.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 078 de 2000, considerando)

Barcaceo: Movilización de uno o varios artefactos navales en canales fluviales o aguas protegidas utilizando como medio de propulsión uno o varios remolcadores o empujadores.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)
Barco o buque: Nave con cubierta y superestructura permanente.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°).

Buque: Es cualquier embarcación a la que se aplique lo dispuesto en el capítulo VI del Convenio Internacional SOLAS. Esta definición no incluye los buques de transbordo rodado, destinados a viajes internacionales cortos en los que los contenedores se transportan sobre un chasis o en un remolque. Se embarcan y desembarcan conducidos a o desde uno de estos buques.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 004 de 2016, artículo 2°)

Buque de apoyo: Es la nave que, sin estar catalogada como buque de suministro costa afuera, ocasionalmente puede cumplir tareas de llevar pertrechos, materiales, equipo y consumibles necesarios para la operación de las estructuras marinas o unidades móviles. Así como la prestación de cualquier otro servicio a estas últimas, incluyendo el tendido y manipulación de cables y líneas, el soporte a actividades de buceo, a vehículos de operación remota y operaciones de sísmica.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 674 de 2012, artículo 3°)

Buque de suministro costa afuera: Es la nave construida para llevar pertrechos, materiales, equipo y consumibles necesarios para la operación de las estructuras marinas o unidades móviles. Su disposición se compone de superestructuras, que son los alojamientos y el puente en la parte proel de la nave, con una cubierta de carga expuesta a la intemperie en la parte popel, para la manipulación de la carga en la mar.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 674 de 2012, artículo 3°)

Buque pesquero: Es el buque utilizado para la captura de peces y otras especies vivas de la fauna y flora marina.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 228 de 2002, artículo 1°)

Búsqueda del fondo marino: Es el método sistemático para explorar el fondo marino para detectar rasgos sobre el fondo marino, utilizando sistemas adecuados de detección, procedimientos y personal entrenado.

(Definición aplicable para efectos de la Resolución 157 de 2011, artículo 2°)

Calado de tránsito: Es el calado del buque en agua dulce, desde su ingreso al canal de navegación hasta el sitio de finalización de la maniobra. Para los efectos de lo contenido en el presente REMAC, especialmente en las disposiciones emanadas de la Resolución 578 de 2015, esta definición se denominará "calado".
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 578 de 2015*, artículo 2°)*

Calado: Es la distancia vertical que media desde la línea de quilla a media eslora hasta la flotación que se considere.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Capacidad de empuje: Es la capacidad que un empujador o un remolcador puede aplicar a una nave o artefacto naval expresado en toneladas métricas. Para el caso de la presente resolución la capacidad de empuje será equivalente a la capacidad de Tracción a Punto Fijo o Bollard Pull.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull): Es la máxima fuerza que un remolcador es capaz de aplicar en un trabajo de remolque, expresada en toneladas métricas y medida por medio de un dinamómetro o celda eléctrica de carga, la cual está hecha firme a un punto de prueba fijo en tierra, que por lo general es una bita o bolardo del puerto, construidos o avalados para ese propósito.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Capitán de Amarre (Mooring Master): Es la persona con reconocida calidad como gente de mar en el nivel de gestión y especialidad de puente, encargada de supervisar y coordinar las maniobras de amarre y desamarre de buques en terminales marítimos, fondeaderos o sistemas de monoboya (SBM), unidades flotantes de almacenamiento (FSU) y unidades flotantes de almacenamiento y regasificación (FSRU).
(Definición incorporada por la Resolución 250 de 2026, artículo 1°)

Capitán de carga o Loading Master: Persona calificada, designada por la instalación portuaria, que asesorará al capitán del buque en lo que concierne a la supervisión de la seguridad en la transferencia de productos líquidos y gaseosos a granel, durante el pre – arribo, amarre, permanencia y desamarre/desatraque del buque en la instalación portuaria, durante las operaciones en aguas interiores donde se vaya a

hacer transferencia de hidrocarburos, carga liquida al granel que pudiera contaminar o gases (LNG, LPG) o donde lo disponga la Autoridad Marítima su servicios a bordo del buque debe ser constante. Aplica para operaciones STS (Ship to Ship Transfer), cuando así lo defina la Dirección General Marítima.
(Definición incorporada por la Resolución 132 de 2022, artículo 1°)
Carga de cubierta: Se entiende por carga de cubierta aquella mercancía estibada en las cubiertas de intemperie de un buque para su transporte entre dos puntos geográficos determinados. Dicha carga es desembarcada en su unidad de transporte original —cuando corresponda— sin ser sometida a procesos de transformación, acondicionamiento ni utilización a bordo. Es pertinente señalar que el método o sistema de sujeción empleado no constituye un criterio para definir si un elemento se clasifica como carga de cubierta.

Cargas que pueden licuarse: Cargas que contienen cierta porción de partículas finas y cierta cantidad de humedad. Pueden licuarse si se embarcan con un contenido de humedad superior al límite de humedad admisible a efectos de transporte.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2018, artículo 1°)

Carga sólida a granel: cualquier carga no líquida ni gaseosa constituida por una combinación de partículas, gránulos o trozos más grandes de materias, generalmente de composición homogénea, y que se embarca directamente en los espacios de carga del buque sin utilizar para ello ningún elemento intermedio de contención.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2018, artículo 1°)

Carta 001: Es el documento matriz que compila la simbología útil en las cartas náuticas publicadas en el país y elaboradas con base en las especificaciones cartográficas de la OHI, siguiendo el formato adoptado y aprobado por esta entidad que permite una fácil interpretación de todas las cartas náuticas publicadas por el CIOH. Esta publicación puede utilizarse para interpretar aquellas cartas publicadas por otros servicios hidrográficos que hayan adoptado los símbolos recomendados por la OHI. Enlace de consulta: http://tienda.dimar.mil.co/store/es/catalog/category/Cartografia-Nautica
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 693 de 2021, definiciones)

Carta náutica: Es la representación gráfica de las características del fondo de un cuerpo acuoso (mar, rio, laguna, etc.), la cual contiene medidas de profundidad, tipo de fondo, elevaciones, configuración y características de la costa, peligros y ayudas a la navegación, cuyo propósito es proporcionar información *necesaria para permitir al navegante planificar y ejecutar una navegación segura. Publicado oficialmente* a

través del Servicio Hidrográfico Nacional. La carta náutica es una publicación cartográfica que a diferencia del mapa describe las características bajo la superficie o espejo de agua.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 693 de 2021, definiciones)

Carta náutica electrónica (ENC): Consisten en datos digitalizados conforme a la especificación de producto ENC S-57 de la OHI, que recoge todos los elementos relevantes de la cartografía necesarios para la seguridad de la navegación, como línea de costa, batimetría, balizamiento, luces etc. Enlace de consulta: https://www.cioh.org.co/index.php /es/cartas-electronicas.html
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 693 de 2021, definiciones)

Carta náutica por puntos (Carta RASTER): Es una carta náutica en papel transmitida por facsímil digital, proporcionada y distribuida por el servicio hidrográfico nacional.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 078 de 2000, considerandos)

Cartografía náutica oficial: La constituyen todas las cartas náuticas de papel y las Cartas Náuticas Electrónicas (ECN's) que elabora y distribuye la Dirección General Marítima a través del Servicio Hidrográfico Nacional incluidas dentro del Esquema de Cartografía Náutica Nacional de Colombia (ECNN).
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 693 de 2021, definiciones)

Catalogación: Tipificación de las naves y artefactos navales, con el objeto de aplicar, de manera eficiente, las disposiciones de seguridad y protección del ambiente, derivadas del cumplimiento de la normatividad nacional e internacional que el Estado ha adoptado.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

CDI – Marina: Instituto de Distribución Química.
(Definición incorporada por la Resolución 250 de 2026, artículo 1°)

Centro coordinador de salvamento marítimo: Es el centro encargado de promover la buena organización de servicios de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento marítimo dentro de una región de búsqueda y salvamento marítimo.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 614 de 2014, artículo 1°)

Certificación: Es el proceso que conlleva obtener un certificado específico bajo los criterios determinados en la normatividad vigente, el cual consta de un procedimiento de inspección y de la certificación propiamente dicha.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Certificado de exención: Certificado expedido por la Dirección General Marítima o por una organización reconocida con vigencia limitada, a través del cual se exime a una nave o artefacto naval del cumplimiento de alguna de las disposiciones de la normativa nacional o internacional adoptada por el país.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Certificado de Gestión de la Seguridad (CGS): Documento expedido a una nave en el cual consta que la compañía y su gestión a bordo cumplen con la Norma Nacional de Gestión de la Seguridad.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 499 de 2018, artículo 1°)

Certificado de Matrícula: Documento mediante el cual la Dirección General Marítima certifica que una nave o artefacto naval autorizado ha sido inscrito en el Libro de Registro correspondiente, de conformidad con el Código de Comercio.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Certificado de Seguridad de Operación: Documento oficial emitido por la Autoridad Marítima, mediante el cual certifica que la instalación portuaria se encuentra "habilitado" y cumple con la normativa de seguridad exigida para tal efecto.
(Definición incorporada por la Resolución 760 de 2020, artículo 1°)

Certificado estatutario: Certificado obligatorio que deben portar las naves o artefactos navales, puede ser permanente o definitivo, establecido por los convenios internacionales o por la Autoridad Marítima Nacional, expedido por esta o por una organización reconocida delegada por la Dirección General Marítima para tal fin.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Certificados estatutarios: Son los documentos que expide la Autoridad Marítima Nacional a naves y artefactos navales de matrícula colombiana, con el fin de certificar el adecuado estado de las mismas en lo referente a seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación, de conformidad con las normas técnicas vigentes.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 520 de 1999, artículo 1° y Resolución 014 de 2003, artículo 2°)

Certificado estatutario condicional: Documento que se expide con una vigencia máxima de tres (03) meses y que como resultado de la inspección se determinó que algunos requisitos o requerimientos no se están cumpliendo, los cuales no comprometen la vida y seguridad de la tripulación, ni el ambiente, pero permite el proceso de matrícula o la operación de la nave o artefacto naval, mientras los corrige y son verificados mediante una inspección adicional o de seguimiento, para luego expedir el certificado definitivo.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Certificado estatutario definitivo: Documento que se expide con una vigencia determinada como evidencia del cumplimiento de las disposiciones emanadas de la Dirección General Marítima relativas a la seguridad y protección del ambiente, derivadas de la ejecución de la normatividad nacional e internacional adoptada por el país.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Certificado estatutario interino: Documento que se expide con una vigencia máxima de seis (06) meses una vez concluida la inspección de manera satisfactoria frente a los requerimientos verificados, con el propósito de facilitar la operación de la nave o artefacto naval, mientras culmina el procedimiento de evaluación del reporte y se expide el certificado definitivo.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Certificado estatutario permanente: Documento que no requiere ser renovado mientras la nave o artefacto naval conserve la matrícula colombiana y las características estructurales, de maquinaria, propietario, tipo de navegación, tráfico y servicios certificados inicialmente.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Certificado del contenido de humedad: Certificado normalizado (por ASMT o ISO) del resultado del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse. En ningún caso el intervalo que medie entre el muestreo/ensayo y el embarque excederá de siete días y será expedido por la Dirección General Marítima o una organización reconocida debidamente autorizada por esta.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2018, artículo 1°)

Certificado del límite de humedad admisible a efectos de transporte (LHT o TML): Certificado donde figurará el resultado del ensayo para determinar el TML de las cargas sólidas a granel dentro de un plazo de seis meses antes de la fecha de embarque de la carga y será expedido por la Dirección General Marítima o una organización reconocida debidamente autorizada por esta.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2018, artículo 1°)

CNMVM: Se refiere al Centro Nacional de Monitoreo y Vigilancia Marítima, hace parte del STM, donde se centraliza la información generada por el SICTVM y se reportan las novedades presentadas en las ECTVMF.
(art 1 Resolución 581 de 2025)

Código de Formación: Es el código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW por sus siglas en Ingles) 1978, de la Organización Marítima Internacional (OMI), aprobado por Colombia mediante la Ley 35 de 1981.
(Definición incorporada por el artículo 1° de la Resolución 529 de 2018, y aplicable para los efectos de ella)

Código IMSBC: Código Marítimo Internacional de cargas sólidas a granel, adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional mediante la resolución MSC.268 (85), según sea enmendado por la Organización.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2018, artículo 1°)

Código de Seguridad Marítima del Puerto (CSMP): Documento que tiene como finalidad proporcionar un estándar nacional en todos los aspectos relacionados con la seguridad marítima del puerto y de la interfaz buque - instalación portuaria, que se gestionen los riesgos y se eviten lesiones personales o pérdidas de vidas humanas, daños al medio ambiente marino, a las infraestructuras portuarias y del transporte marítimo.
(Resolución 132 de 2022, artículo 1)

Comisión de Inspección: *Conjunto interdisciplinario de inspectores de la Dirección General Marítima que concurren a inspeccionar una instalación portuaria.*
(Definición incorporada por la Resolución 760 de 2020, artículo 1°)

Compañía: Es el propietario del buque o cualquier otra organización o persona. Por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la

responsabilidad de la explotación del buque, haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS).
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 354 de 2003, artículo 3°)

Compañía Es el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código internacional para la gestión de la seguridad o en el Reglamento nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y prevención de la contaminación.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 499 de 2018, artículo 1°)

Conexión Camlock: *Sistema de conexión rápida mediante acoplamiento de levas, objeto unir en forma rápida y segura la línea de transferencia al múltiple de la nave y así mismo poder desconectar de manera rápida y segura en caso de emergencia.*
(Definición incorporada por la Resolución 760 de 2020, artículo 1°)

Contenedor: Es un elemento de equipo de transporte:

A. De carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido.
B. Especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga.
C. Construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin.
D. De un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea: i) por lo menos de 14 m2 (150 pies cuadrados); o ii) por lo menos de 7 m2 (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores.

El término "contenedor" incluye los contenedores cisterna, los contenedores plataforma, los contenedores para gráneles, etc. También incluye los contenedores que se transporten sobre un chasis o en un remolque, excepto cuando estos contenedores son conducidos a ó desde un buque de transbordo rodado destinado a viajes internacionales cortos. Esta definición no incluye ningún tipo de vehículo. Tampoco incluye los contenedores para instalaciones mar adentro.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 004 de 2016, artículo 2°)

Contenedor lleno: Hace referencia al contenedor cargado ("rellenado" o "completo") de líquidos, gases, sólidos, bultos y elementos de la carga, como las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 004 de 2016, artículo 2°)

Contenido de humedad: Parte de una muestra característica que consiste en agua o hielo u otro líquido, que se expresa como porcentaje de la masa total de dicha muestra en estado húmedo.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2018, artículo 1°)

Conversión & Modernización: Proceso que contempla la intervención significativa de renovación de aceros o materiales de la estructura del casco y/o cambio del sistema de propulsión, tal que extienden la vida útil de la nave o artefacto naval.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 509 de 2016, artículo 2°)

Coordinador de la búsqueda de superficie: Buque que no sea una de las unidades de salvamento, designado para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento que se lleven a cabo en la superficie dentro de un área de búsqueda especificada.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 614 de 2014, artículo 1°)

Corrección: Cantidad que se aplica a una observación o a una función derivada de la misma, para disminuir o minimizar los efectos de errores y obtener un valor mejorado. También se aplica para reducir una observación a un cierto estándar arbitrario. La corrección corresponde a un error computado de la misma magnitud, pero de signo opuesto.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 157 de 2012, artículo 2°)

Costos de reproducción: Todos aquellos valores directos que son necesarios para obtener la información pública que el peticionario haya solicitado, excluyendo el valor del tiempo que ocupe el servidor público, empleado o contratista para realizar la reproducción. (Decreto 103 de 2015, Título III, Capítulo Único, artículo 20 – Compilado en el Decreto Único 1081 de 2015).

(Definición modificada por el artículo 2° de la Resolución 795 de 2022, la definición inicial se encontraba contenida en el artículo 3° de la Resolución 268 de 2017)

Daño importante al medio ambiente: Daño al medio ambiente que, evaluado por el Estado o Estados afectados, o en su caso por el Estado de abanderamiento, produce efectos nocivos sustanciales en el medio ambiente.

(Definición aplicable para efectos de la *Resolución 603 del 30 de septiembre de 2020*)

Daños materiales: Para los efectos del presente capítulo, se consideran como daños materiales aquellos que:

a) Afectan considerablemente a la integridad estructural, el funcionamiento o las características operacionales de un buque o de la infraestructura marítima; y requieren reparaciones o sustitución de componentes importantes; o
b) La destrucción del buque o de la infraestructura marítima.

(Definición aplicable para efectos de la *Resolución 603 del 30 de septiembre de 2020)*

Datos abiertos: Son todos aquellos datos primarios o sin procesar, que se encuentran en formatos estándar e interoperables que facilitan su acceso y reutilización, los cuales están bajo la custodia de las entidades públicas o privadas que cumplen con funciones públicas y que son puestos a disposición de cualquier ciudadano, de forma libre y sin restricciones, con el fin de que terceros puedan reutilizarlos y crear servicios derivados de los mismos (Ley 1712 de 2014, artículo 6°, literal j).
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 268 de 2017, artículo 3°)
Datos en modo diferido: Datos que se obtienen del análisis de muestras de agua o sedimento en laboratorio, por estimación visual o mediante sensores, y cuyas mediciones no están automáticamente disponibles al usuario.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 268 de 2017, artículo 3°)

Datos en tiempo real (TR): Datos que se entregan inmediatamente después de la adquisición, es decir, no hay retraso en la entrega de los mismos.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 2°)

Datos en Tiempo Cercano al Real (TCR): Entrega de los datos con una latencia determinada, referido este último como el tiempo de retraso introducido entre la ocurrencia de un evento y la disponibilidad de los datos, por ejemplo, para fines de visualización y control.
(Definición incorporada por la Resolución No. 795 de 2022, artículo 2°)

Datos en Tiempo Cuasi Real (TCR): Entrega de los datos con una latencia determinada, referido este último como el tiempo de retraso introducido entre la ocurrencia de un evento y la disponibilidad de los datos, por ejemplo, para fines de visualización y control.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

Datum del sondaje: El datum vertical al cual se reducen los sondajes en un levantamiento hidrográfico.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 157 de 2011, artículo 2°)

Datos sinópticos. Datos utilizados para analizar y pronosticar el clima desde los niveles de meso escala hasta la escala planetaria, incluyendo bases de datos operacionales, conjuntos estandarizados de mapas, entre otros productos y material auxiliar (Adaptado de OMM-número 1083).
(Definición incorporada por la Resolución No. 795 de 2022, artículo 2°)

Datum Vertical: Superficie de nivel que es utilizado para reconocer alturas o profundidades. Un dátum de nivel de agua es llamado un "datum de marea" cuando está definido en términos de una cierta fase de marea.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 123 de 2022, artículo 1°)

Declaración del contenido de humedad: Documento donde figurará una declaración del expedidor en la que este manifieste que el contenido de humedad es, a su leal saber y entender, el contenido medio de humedad de la carga al tiempo de hacer entrega de la declaración al capitán.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2018, artículo 1°)

Deportes náuticos y actividades recreativas. Son las comprendidas bajo las siguientes modalidades:

I. A nivel del agua: Comprende, entre otros, la navegación de recreo o deportiva a vela, en bote, canoas, jet-ski, kayak, bicicletas marinas, pesca deportiva, natación, waterpolo y rafting.
II. Por encima del nivel del agua: Comprende, entre otros, el kitesurf (navegar en una tabla impulsado por una vela o ala similar al utilizado en parapente); parasailing (volar sobre el espejo de agua utilizando un paracaídas halado por una lancha); fly board (volar sobre el espejo de agua utilizando el chorro de agua expedido por el motor propulsor de la moto náutica); rafting; remolque de gusano o donas; esferas inflables; inflables tipo tobogán o inflables utilizados para escalada.
III. Por debajo del nivel del agua: Comprende, entre otros, el buceo recreativo con equipo autónomo o semiautónomo, buceo en apnea y natación subacuática. Las regulaciones a aplicar para este tipo de actividades quedarán sujetas a las normas superiores que para tal fin se expidan.

Para la práctica de deportes náuticos de carácter competitivo, deberá informarse a la respectiva capitanía de puerto, así como cumplir con los requisitos establecidos en la normatividad aplicable para la organización de esa clase de eventos.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 408 de 2015, artículo 3°)

Derrotero: Son documentos que contienen información general escrita y gráfica, con la descripción de las costas e islas y las características principales de cada puerto, información de la lista de ayudas a la navegación, localización de peligros para la navegación, reseña sobre las condiciones de vientos, mareas y corrientes de la zona; instrucciones para recalar y entrar a los principales puertos y otros datos de interés general para el navegante, que no son incluidos en las cartas náuticas, siendo el complemento de ellas.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 693 de 2021, definiciones)

Desguace: Proceso de retirar todos los aparatos y equipos de a bordo y desmantelar la estructura de una nave o artefacto naval, para reciclar o hacer otra destinación que garantice la adecuada disposición final de estos materiales.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 509 de 2016, artículo 2°)

Dique: Estructura fija o flotante que hace parte de la infraestructura de un astillero, con instalaciones y características apropiadas, donde se construyen, reparan o se realizan trabajos de mantenimiento de naves o artefactos navales. Por sus características pudieran ser:

1. Dique Flotante: Artefacto naval, provisto de instalaciones de bombeo y de una serie de tanques que puedan ser llenados o achicados con agua, para hacer que la estructura se sumerja o emerja, con o sin naves o artefactos navales en su cubierta principal.
2. Dique Seco: Instalación construida en un litoral o ribera con características estancas o sobre el nivel del agua para varar naves y/o artefactos navales, con el fin de efectuarles los trabajos requeridos.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 509 de 2016, artículo 2°)

Director de la unidad móvil: Es la persona natural designada por el propietario o la empresa explotadora de la unidad móvil, responsable de todas las actividades que se realicen a bordo, que ejerce el mando total y definitivo de la unidad y ante quien responde todo el personal a bordo.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 674 de 2012, artículo 3°)

Dispositivo de Posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite o dispositivo: Conjunto de elementos o Equipo que incluya los elementos necesarios para funcionar a bordo de las naves dentro del sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite y que tiene como fin procesar y trasmitir la información de posicionamiento de la nave por medio de una tecnología de comunicaciones aprobada en Colombia por la Autoridad Competente.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 038 de 2003, artículo 2°)

Dispositivo de posicionamiento y seguimiento remoto: Sistema integral conformado por un dispositivo instalado a bordo de los buques, el cual permite el posicionamiento geográfico y su despliegue remoto, utilizando tecnología satelital del Sistema de Posicionamiento Global –GPS–.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 228 de 2002, artículo 1°)

DMS: Dotación Mínima de Seguridad. Es la tripulación mínima suficiente y capacitada para atender las funciones básicas de operación de una nave o artefacto naval que garanticen la seguridad de la nave o artefacto naval, la tripulación, y a prevenir la contaminación del medio marino.
(Definición incorporada por el artículo 1° de la Resolución 529 de 2018, y aplicable para los efectos de ella)

Documento de cumplimiento: Registro documental que se expide a una nave o artefacto naval cuando por solicitud del armador, se requiere certificar que cumple con aspectos de normas internacionales que el país no ha adoptado.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Documento de Cumplimiento (DC): Documento expedido a una compañía que cumple los requisitos de la Norma Nacional de Gestión de la Seguridad.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 499 de 2018, artículo 1°)

Documento de expedición: Documento que utiliza el expedidor para comunicar la masa bruta verificada del contenedor lleno. Este documento puede incluirse entre las instrucciones del transporte dadas a la compañía naviera, o constituir una comunicación aparte, por ejemplo, una declaración en la que se incluya el certificado de peso expedido por un punto de pesaje.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 004 de 2016, artículo 2°)

Documento de inscripción: Documento que expide la Dirección General Marítima donde se describen los aspectos generales de la propiedad y características de las naves y artefactos navales menores no dedicadas al transporte marítimo que, por sus condiciones de construcción y operación, no ameritan su registro y la respectiva expedición del certificado de matrícula.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Documentos pertinentes: Entiéndase como el conjunto de documentos expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o Local, así como los avalados o admitidos por las mismas, habiendo sido expedidos por una Autoridad Marítima extranjera o por alguna Organización Reconocida. Este tipo de documentos, varían de acuerdo a la clase de nave y serán objeto de verificación en las inspecciones que se practiquen a las naves. Los documentos pertinentes respecto a las naves y artefactos de matrícula nacional son:

a. Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación.
b. Patente emitida por la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca (AUNAP), tratándose de naves pesqueras.
c. Resolución de autorización o registro de ruta (Según el tráfico que realice la nave).
d. Documento de zarpe y demás documentos exigidos por las normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.
e. Certificado de matrícula, o en su defecto, el pasavante.
f. Certificado de registro de motor.
g. Certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible.
h. Certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación.
i. Autorización especial para tránsito expedida por la capitanía de puerto, de conformidad con lo previsto en los literales f y g del artículo 2 de la *Resolución 520 de 1999*.

Los documentos pertinentes respecto a las naves y artefactos de matrícula extranjera son:

a. Licencias de navegación de la totalidad de la tripulación.
b. Patente del Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura – INPA (Hoy Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca –AUNAP–), tratándose de naves pesqueras.
c. Resolución de autorización o registro de ruta (según el tráfico que realice la nave).

d. Documento de zarpe y demás documentos exigidos por las normas de la marina mercante vigentes, de acuerdo con la clase de nave.
e. Certificado de matrícula.
f. Certificado de registro de motor.
g. Certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad, dotación mínima y prevención de la contaminación.
h. Autorización especial para tránsito expedida por la capitanía de puerto de conformidad con lo previsto en los literales f y g del artículo 2 de la *Resolución 520 de 1999*

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 520 de 1999, artículo 1°)

Documentos pertinentes: Es el conjunto de documentos expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o Local, así como los avalados o admitidos por la mismas, habiendo sido expedidos por una Autoridad Marítima extranjera o por alguna Organización Reconocida, los cuales varían de acuerdo a la clase de nave y serán objeto de verificación en las inspecciones que se practiquen a las naves.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 014 de 2003, artículo 2°)

Dotación: Son los tripulantes o gente de mar con los niveles de competencia necesarios para el desempeño de todas las funciones relativas a la seguridad del buque, nave o artefacto naval, en adelante el buque, así como de protección y preservación del medio marino. La máxima dotación estará limitada por la capacidad de acomodación del buque para el viaje previsto, y se integrará por la Dotación Mínima de Seguridad y la Dotación de Explotación.
(Definición incorporada por el artículo 1° de la Resolución 529 de 2018, y aplicable para los efectos de ella)

ECTVM: Se refiere a las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial, hacen parte del STM y se desempeñan como Puestos de Alerta (PA) del Servicio de Búsqueda y Salvamento; cuentan con personal capacitado y calificado, y con los equipos, sistemas y sensores requeridos para su adecuado desempeño.
(Definición incorporada por la Resolución 581 de 2025, artículo 1°.)

Embarcadero: Infraestructura especialmente adecuada y autorizada para el embarque y desembarque seguro de los pasajeros del TPPM de Cartagena.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 576 de 2015, artículo 3°)

Empresas de Transporte Público de Pasajeros Marítimo (TPPM) de Cartagena: Empresas habilitadas y con permiso de operación expedido por la Autoridad Marítima para prestar el servicio de transporte público de pasajeros marítimo en Cartagena.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 576 de 2015, artículo 3°)
Empresa de servicios marítimos para certificación del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse: Empresa catalogada de acuerdo con la Resolución 361 de 2015 o norma que la modifique o sustituya, delegada por la Dirección General Marítima para realizar el muestreo y el ensayo del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse y emitir el certificado del contenido de humedad y del límite de humedad admisible a efectos de transporte.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2018, artículo 1°)

Espacio para pasajeros: Se entiende por espacio para pasajeros todo recinto destinado de forma exclusiva al uso y permanencia de los pasajeros. Este tipo de espacios incluye, sin carácter limitativo, camarotes, servicios sanitarios, bibliotecas, salas de escritura, salones, comedores, salas de fumadores y áreas recreativas u otros espacios equivalentes destinados al esparcimiento y bienestar de los pasajeros.

Equipo calibrado y certificado: Hace referencia a toda balanza, báscula puente, equipo de izada o cualquier otro dispositivo que permita determinar la masa bruta real de un contenedor lleno, o de bultos y elementos de la carga, paletas, madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción, que cumpla con las normas y prescripciones sobre precisión, establecidas por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio, o las autoridades que hagan sus veces.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 004 de 2016, artículo 2°)

Equipo de remolque: Medios principales y auxiliares de fuerza, elementos y suplementos de sujeción y conexión a bordo tanto del remolcador como de la nave o artefacto naval a ser remolcado, utilizados en la operación de remolque.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Equipo salvavidas: Elemento de flotación utilizado para preservar la vida humana en el mar, en caso que sea necesario abandonar la nave por una emergencia o por la caída accidental de uno o más pasajeros o tripulantes al agua.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 576 de 2015, artículo 3°)

Equipos: Unidad integral que es capaz de operar independientemente para cumplir una función específica, siempre que sea alimentado o activado según sus requerimientos de diseño (motor, válvulas, manómetros, entre otros).
(Definición incorporada por la *Resolución 760 de 2020,* artículo 1°)
Error: La diferencia entre un valor observado o computado de una cantidad y el valor verdadero.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 157 de 2011, artículo 2°)

Escala de Beaufort: Escala usada en navegación marítima para catalogar la fuerza del viento y la altura de las olas. En dicha escala se establece el cero (0) para las condiciones más calmadas, hasta doce (12) para describir las condiciones generadas por un huracán.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Eslora total: Longitud horizontal de una nave o artefacto naval, medida entre los puntos más salientes del casco en la proa y en la popa.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Estación húmeda: Periodo meteorológico que generalmente se presenta en los meses de mayo, junio, septiembre, octubre y noviembre. Se caracteriza por fuerte corriente del río magdalena, baja intensidad del viento y baja altura de las olas en el sector exterior del canal.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 578 de 2015, artículo 2°)

Estación seca: Periodo meteorológico que generalmente se presenta en los meses de diciembre, enero, febrero, marzo, abril, julio y agosto. Se caracteriza por baja velocidad de la corriente del río magdalena, fuertes vientos y fuerte oleaje en el sector exterior del canal.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 578 de 2015, artículo 2°)

Estaciones de Control: Estaciones de seguimiento, control y vigilancia de la actividad marítima, a través del sistema, ubicados en dependencias de la Dirección General Marítima y de la Armada Nacional.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 038 de 2003, artículo 2°)

Estado con intereses de consideración: Un Estado:

1. Que es el Estado de abanderamiento de un buque involucrado en un siniestro o suceso marítimo; o
2. Que es el Estado ribereño involucrado en un siniestro o suceso marítimo; o
3. Cuyo medio ambiente ha resultado dañado de forma importante o significativa por un siniestro marítimo (incluido el medio ambiente de su territorio y sus aguas así reconocidos de conformidad con el derecho internacional); o
4. En el que las consecuencias de un siniestro o suceso marítimo hayan causado o supuesto una amenaza de graves daños, incluidas las islas artificiales, instalaciones o estructuras sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción; o
5. En el que, como resultado de un siniestro marítimo, los nacionales del mismo hayan perdido la vida o sufrido lesiones graves; o
6. Que disponga de información importante que el Estado o Estados responsables de la investigación consideren de utilidad para la investigación; o
7. Que por algún otro motivo haga valer un interés que el Estado o Estados responsables de la investigación consideren importante.

(Definición aplicable para efectos de la Resolución 603 del 30 de septiembre de 2020)

Exactitud: El grado al cual un valor medido o enumerado concuerda con el valor asumido o aceptado.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 157 de 2011, artículo 2°)
Expedición científica: Es una forma organizada de investigación científica de campo que puede incluir investigación geográfica, geológica, oceanográfica, hidrológica, entre otras disciplinas.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

Expedidor: Es la persona natural o jurídica nombrada en el conocimiento de embarque, carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente, como expedidor, remitente o embarcador y/o persona que haya concertado, o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya celebrado un contrato de transporte de mercancías con una compañía naviera.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 004 del 2016, artículo 2°)

Expedidor: Persona natural o jurídica nombrada en el conocimiento de embarque o carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente, como expedidor, remitente o embarcador y/o toda persona que haya concertado o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya concertado un contrato de transporte de mercancías por mar con un transportista, o toda persona que efectivamente entregue

o en cuyo nombre o por cuenta de la cual efectivamente se entreguen las mercancías al transportista en virtud del contrato de transporte por mar.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2018, artículo 1°)

Fecha de aniversario: Fecha en la que se cumple el periodo para hacer la inspección anual a la nave o artefacto naval para refrendo de los certificados. Para establecer la fecha de aniversario se tomará como referencia el día y mes de la fecha de expiración final de cada certificado expedido por periodos mayores a un año.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Fecha de vencimiento anual: el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado o documento de que se trate.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 499 de 2018, artículo 1°)

Formato estándar e interoperable. Formato de archivo que permite el uso, reutilización y aprovechamiento de los datos abiertos sin restricciones legales y bajo software de licencia abierta. Los más comunes son CSV (Valores Separados por Coma), XML (Lenguaje Etiquetado Extensible), RDF (Infraestructura para Descripción de Recursos), RSS (Sindicación Realmente Sencilla), JSON (Notación de objetos Javascript), PDF (Formato de Documento Portátil), WMS (Servicio Web de Mapas), WFS (Servicio Web de Características), WMTS (Servicio Web de Mosaico de Mapas) y WCS (Servicio Web de coberturas).
(Definición incorporada por la Resolución No. 795 de 2022, artículo 2°)

Francobordo: Es la distancia que media entre la cara inferior de la cubierta de trabajo en el costado y una flotación, medida perpendicularmente a esta flotación, más el grosor mínimo de cubierta.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Frecuencia de Transmisión: Periodicidad con la cual se transmite el reporte básico, por parte de la nave a la estación controladora.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 038 de 2003, artículo 2°)

Gasero: Nave de carga construida o adaptada para el transporte a granel de cualquier gas licuado u otro producto de naturaleza inflamable enumerado en el capítulo 19 del Código Internacional de Gaseros (Código CIG).
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Grupo A: cargas que pueden licuarse si se embarcan con un contenido de humedad superior a su límite de humedad admisible a efectos de transporte.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2018, artículo 1°)

Grupo B: cargas que entrañan un riesgo de naturaleza química a causa del cual pueden originar una situación de peligro a bordo de los buques.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2018, artículo 1°)

Grupo C: cargas que no son susceptibles de licuarse (Grupo A) ni entrañan riesgos de naturaleza química (Grupo B).
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2018, artículo 1°)

Hawsers: *Cabo utilizado para el amarre de un buque tanque a una monoboya.*
(Definición incorporada por la Resolución 760 de 2020, artículo 1°)

Hidrocarburos: El petróleo en todas sus manifestaciones y los productos de su refinación, tal como se relacionan en la lista de hidrocarburos del Anexo I del Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques de 1973, Convenio MARPOL enmendado.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

High Water (HW): La altura máxima alcanzada por una pleamar. La marea alta se debe a las fuerzas periódicas de las mareas y los efectos de las condiciones meteorológicas, hidrológicas y/o oceanográficas.
(Definición incorporada por la Resolución 123 de 2022, artículo 1°)

ICS: Cámara Naviera Internacional.
(Definición incorporada por la Resolución 250 de 2026, artículo 1°)

Incertidumbre: El intervalo, sobre un valor dado, que contendrá el valor verdadero de la medición en un nivel específico de confianza. Denominado también intervalo de confianza.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 157 de 2012, artículo 2°)

Incidentes Marítimos: Cualquier suceso relacionado con la utilización de una nave, distinto de un accidente, que afecte o pueda afectar a la seguridad de su utilización.

(Definición aplicable para efectos de la *Resolución 603 del 30 de septiembre de 2020*)

Incumplimiento: una situación observada en la que hay pruebas objetivas de que no sea cumplido una determinada prescripción.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 499 de 2018, artículo 1°)

Incumplimiento grave: discrepancia identificable que constituye una amenaza grave para la seguridad del personal o la nave o entraña un riesgo grave para el medio ambiente, que exige medidas correctivas inmediatas o la ausencia de aplicación efectiva y sistemática de una prescripción de la Norma NGS.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 499 de 2018, artículo 1°)

Industria Naval: Industria de síntesis en la cual confluyen diversas ramas del conocimiento integradas desde la ingeniería naval y la arquitectura naval; comprende las actividades de diseño, construcción, modificación, reparación, modernización de naves, artefactos navales, plataformas y estructuras flotantes o fijas en el agua, el suelo y subsuelo marinos. Hacen parte de la industria naval los astilleros, y talleres de reparaciones navales.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 509 de 2016, artículo 2°)

Información: Se refiere a un conjunto organizado de datos contenido en cualquier documento que los sujetos obligados generen, obtengan, adquieran, transformen o controlen (Literal a) del artículo 6° de la Ley 1712 de 2014).
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

Información preliminar: También denominado documento en construcción o información preliminar y no definitiva, propia del proceso deliberatorio de un sujeto obligado en su calidad de tal (Literal k) del artículo 6° de la Ley 1712 de 2014).
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

Información pública clasificada: Es aquella información que estando en poder o custodia de un sujeto obligado en su calidad de tal, pertenece al ámbito propio, particular y privado o semiprivado de una persona natural o jurídica por lo que su acceso podrá ser negado o exceptuado, siempre que se trate de las circunstancias legítimas y necesarias y los derechos particulares o privados consagrados en el artículo 18 de esta ley (Literal c) del artículo 6° de la Ley 1712 de 2014).
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 268 de 2017, artículo 3°)

Información pública reservada: Es aquella información que estando en poder o custodia de un sujeto obligado en su calidad de tal, es exceptuada de acceso a la ciudadanía por daño a intereses públicos y bajo cumplimiento de la totalidad de los requisitos consagrados en el artículo 19 de esta ley (Literal d) del artículo 6° de la Ley 1712 de 2014).
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 268 de 2017, artículo 3°)

Información pública: Es toda información que un sujeto obligado genere, obtenga, adquiera, o controle en su calidad de tal (Literal b) del artículo 6° de la Ley 1712 de 2014).
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 268 de 2017, artículo 3°)

Información semiprivada: Corresponde a aquella información que no es pública, pero que se encuentra sometida a algún grado de limitación para su acceso de manera que se trata de información que sólo puede accederse por orden de autoridad judicial o administrativa y para los fines propios de sus funciones, o a través del cumplimiento de los principios de administración de datos personales (Sentencia C-602 de 2016 Corte Constitucional).
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

Inspección: Actividad de comprobar que la nave o artefacto naval, sus aparatos y dispositivos, elementos, materiales o equipos, su tripulación, su maquinaria e instalaciones, la documentación y sus procedimientos operativos, reúnen, respecto al fin al que se destinan, las prescripciones y condiciones aplicables de la normatividad nacional e internacional vigente en el país, en materia de seguridad de la vida humana en el mar, protección del ambiente y condiciones de navegabilidad de la nave o artefacto naval.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Inspector de Actividades Marítimas (IDAM): Persona con la debida competencia para realizar inspecciones y controles, así como conceptos para la autorización de exenciones y equivalencias relacionadas con el cumplimiento de la normatividad nacional e internacional.
(Definición incorporada por la Resolución 614 de 2018, artículo 1°)

Instalación de reciclaje de buques y artefactos navales: zona definida y habilitada por DIMAR, que constituye un lugar, un astillero o una instalación para el reciclaje de buques y artefactos navales.

(Definición incorporada por la *Resolución 414 de 2021,* artículo 1°)

Investigación sobre seguridad marítima: Investigación o averiguaciones (o tal como se denominen en cada país) sobre un siniestro o suceso marítimo realizadas con el objetivo de evitar en el futuro siniestros y sucesos marítimos. Esta investigación incluye la recogida y el análisis de pruebas, la determinación de los factores casuales y la formulación de las recomendaciones de seguridad que sean necesarias.
(Definición aplicable para efectos de la *Resolución 630 del 30 de septiembre de 2020)*

Jefe en el lugar del siniestro: El Jefe de una unidad de salvamento designado para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de un área de búsqueda especificada.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 614 de 2014, artículo 1°)

Jet Car: Es nave menor de recreo motorizada, que combina propulsión por chorro (tipo jet) o motor fuera de borda, con una carrocería de un automóvil deportivo lujo.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 1071 de 2026, artículo 1°)

Jet Board: Es una nave menor en forma de tabla de surf de alto rendimiento con motor de gasolina, e integrado con una turbina que impulsan la tabla.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 1071 de 2026, artículo 1°)

Lancha: Nave sin cubierta principal ni cabinas habitables permanente y con propulsión mecánica.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Lesiones graves: Las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en la que se hayan producido las lesiones.
(Definición aplicable para efectos de la *Resolución 603 del 30 de septiembre de 2020)*

Licencia de datos. Son una forma de protección de los derechos de autor y de apoyo al dominio público de las obras protegidas por este, fomentando el acceso a la información pública. Una licencia de datos especifica qué se puede hacer o no con los datos y con la información asociada a estos.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

Licenciatario: Persona, natural o jurídica, a quien se le otorga licencia de uso, beneficiándose con ello del valor útil que se desprende de los datos e información entregados. Para lo cual él, licenciatario, se encuentra obligado a acatar los deberes que emanan de la licencia de uso.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

Libre Plática: Es la autorización otorgada por la autoridad marítima en coordinación con las demás autoridades competentes a una nave, para que ingrese a puerto a embarcar o desembarcar pasajeros o tripulantes, descargar o cargar suministros o mercancía, iniciar reparaciones o para el inicio de actividades especiales que hayan sido autorizadas previamente.
(Definición incorporada por la Resolución 434 de 2018, artículo 1°, y aplicable para los efectos de ella.)

Línea de maniobra: Línea o cabo que el remolcador pasa a la nave asistida.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Límite de humedad admisible en la carga para efectos de transporte - LHT (Transportable Moisture Limit - TML): con respecto a una carga que puede licuarse, es el contenido máximo de humedad de la carga que se considera seguro para el transporte en buques que no cumplen con las disposiciones especiales de la subsección 7.3.2 del Código IMSBC. Se determina mediante los procedimientos de ensayo aprobados por una autoridad competente, como los estipulados en el párrafo 1 del apéndice 2, del Código IMSBC.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2018, artículo 1°)

Lista de faros: Publicación que enumera las luces de navegación con sus posiciones, sus intensidades luminosas en candelas, sus características, etc., con el fin de ayudar a la identificación de las mismas y que brinda información sobre detalles de cualquier señal de niebla asociada a dichas luces. Una lista de faros puede contener otra información que resulte de utilidad para el navegante. También llamado "light list".
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 078 de 2000, considerando)

Lista de Luces: En esta publicación el navegante encontrará toda la información que corresponde a las principales características de los faros, boyas, balizas y demás ayudas a la navegación con que cuenta la infraestructura marítima de Colombia, manteniendo actualizado al navegante sobre los cambios y adiciones, que por diversos factores puedan sufrir los sistemas de señalización marítima de las costas colombianas. Enlace: http://tienda.dimar.mil.co/store/es/catalog/category/Cartografia-Nautica
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 693 de 2001, definiciones)

Lista de pasajeros: La lista de pasajeros es el documento básico en el que figuran los datos referentes a los pasajeros, requerido para la entrada o salida de la nave de puerto.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 014 de 2003, artículo 2°)

Lista de tripulación: Es el documento básico en el que figuran los datos referentes al número y composición de la tripulación requeridos para la entrada o la salida de la nave de puerto.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 014 de 2003, artículo 2°)

Literatura Gris: También llamada no convencional, semi-publicada, invisible, menor o informal, es cualquier tipo de documento que no se difunde por los canales ordinarios de publicación comercial, y que por tanto plantea problemas de acceso. Algunas características de la llamada literatura gris son: i) en el caso de documentos impresos son de producción limitada y tienen tiradas de pocos ejemplares; ii) no siguen necesariamente normas de las ediciones tradicionales como los libros y las revistas; ii) el contenido está dirigido a lectores especializados; y iii) no se ajusta a las normas de control bibliográfico (ISBN, ISNN, Índices de Impacto).
(Definición aplicable para los afectos de la Resolución 003 de 2019, artículo 1°)

Loading Master: Persona designada por la instalación portuaria que se desempeña a bordo del buque tanque, asesorando al Capitán de la nave en lo que concierne a la supervisión de la seguridad en la transferencia de productos líquidos y gaseosos a granel, durante el pre–arribo, amarre, permanencia y desamarre/desatraque de la nave del terminal marítimo. Es obligatorio su servicio permanente a bordo del buque tanque, en aguas interiores donde se vaya a hacer transferencia de hidrocarburos, carga liquida al granel que pudiera contaminar o gases (LNG, LPG) o donde lo disponga la Dirección General Marítima. Aplica para operaciones STS (Ship to Ship Transfer), cuando así lo defina la Dirección General Marítima.
(Definición incorporada por la Resolución 760 de 2020, artículo 1°)

Low Water (LW): La altura mínima alcanzada por una bajamar. La bajamar se debe a las fuerzas periódicas de las mareas y los efectos de las condiciones meteorológicas, hidrológicas y/o oceanográficas.
(Definición incorporada por la Resolución 123 de 2022, artículo 1°)

Manga: Es la medida en el punto medio o media cubierta hasta la línea de trazado de la cuaderna si el buque es de forro metálico y hasta la superficie exterior del casco si el buque es de forro de cualquier otro material.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Mantenimiento: Intervención de carácter periódico para asegurar el buen funcionamiento de los equipos y componentes de una nave o artefacto naval.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 509 de 2016, artículo 2°)

Mantenimiento: Todas aquellas acciones llevadas a cabo para mantener los materiales en una condición adecuada o los procesos para que un elemento continúe cumpliendo su cometido. Incluyen acciones de inspección, comprobaciones, clasificación, reparación, etc.
(Definición incorporada por el artículo 1° de la Resolución 529 de 2018, y aplicable para los efectos de ella)

Manual de Operaciones Marítimas: *Documento elaborado por la instalación portuaria respectiva, que considerará procedimientos, prácticas y acciones relevantes para una instalación portuaria específica. Asimismo, debe definir roles y responsabilidades del personal que opera en la interfaz buque – puerto y los procedimientos asociados con emergencias tales como incendio, derrames, colisión u otros.*
(Definición incorporada por la Resolución 760 de 2020, artículo 1°)

Material peligroso: todo material o sustancia que pueda ocasionar riesgos para la salud de los seres humanos y/o para el medio ambiente.
(Definición incorporada por el artículo 1° de la Resolución 414 de 2021.)

Mapa: Representación gráfica a escala y simplificada de la superficie terrestre, generalmente sobre una superficie plana, utilizando una proyección cartográfica.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

Marca de identificación: Es la señal que tiene como objeto identificar a las naves de registro nacional, excepto las de guerra. La marca de identificación debe reunir las siguientes características:

a. Ubicación: Debe estar ubicada en las amuras de la nave o del artefacto naval, en la popa (espejo) en sitios destacados de la caseta de gobierno y en la parte superior de la cabina de control o superestructura, o en su defecto, sobre la

cubierta principal. Las naves de construcción primitiva solamente llevaran la marca de identificación en las amuras.

b. Información: Para embarcaciones cuyo francobordo mínimo sea inferior o igual a cuarenta (40) centímetros, debe figurar en sentido horizontal en una misma línea (en la parte más superior del casco en la sección de las amuras y la popa), el nombre de la nave, seguido por un guion (-), el indicativo de la capitanía de puerto correspondiente, seguido por un guion (-) y el número de la matrícula asignado por la misma. Para embarcaciones con francobordo mayor a cuarenta (40) centímetros, debe figurar en sentido horizontal el nombre de la nave y debajo el indicativo de la capitanía de puerto correspondiente, seguido por un guion (-) y el número de matrícula asignado por la misma. Para las naves dedicadas al transporte turístico, recreo, deporte o pesca y matriculadas para realizar este servicio, se registrará una letra "T", "R", "D" o "P" respectivamente, antecedida por un guion (-), que se ubicará al final del número de matrícula. Para las naves que presten el transporte de pilotos prácticos, éstas deberán contar además con la palabra "piloto" en mayúscula, ubicado en el centro de los costados de la nave.
c. Tamaño: Cada letra o número deberá colocarse en tamaño proporcional al francobordo y a la eslora, de acuerdo con el porte de la nave o artefacto naval.
d. Apariencia: Debe estar grabada en alto relieve en el material del casco de la nave, siempre y cuando éste sea de fibra de vidrio o metal, y su francobordo mínimo no exceda los noventa (90) centímetros. Además, de lo anterior, debe estar pintada en un color que se resalte sobre el color del mismo, permitiendo su visibilidad e identificación clara, utilizando pintura reflectiva o fluorescente resistente a la intemperie y de larga duración.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 520 de 1999, artículo 1°)

Marea: Este término se usa para referirse al movimiento vertical periódico del agua. Estos movimientos periódicos tienen una amplitud coherente y una relación de fase con alguna fuerza geofísica periódica.
(Definición incorporada por el artículo 1° de la Resolución 123 de 2022).

Marea Mixta: El tipo de marea mixta se define como aquella en la que dos pleamares y dos bajamares ocurren en un día de lunar, pero con una marcada desigualdad diurna. Solo cuando los dos constituyentes armónicos diarios y semidiarios no difieren mucho en magnitud, la marea resultante revela claramente la presencia de ambos componentes y se emplea el término "marea mixta".
(Definición incorporada por el artículo 1° de la Resolución 123 de 2022).

Margen de seguridad: Es la distancia vertical entre la parte más baja del casco del buque y el fondo del mar o el río, según sea el caso.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 578 de 2015, artículo 2°)

Marina o club náutico: Es la empresa que presta servicios marítimos a naves de recreo o deportivas y a sus ocupantes, con instalaciones en tierra y/o en agua.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 408 de 2015, artículo 3°)

Masa bruta: Es la suma de la masa de la tara del contenedor y las masas de todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción que se carguen en el contenedor.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 004 de 2016, artículo 2°)

Masa bruta verificada: Corresponde a la masa bruta total de un contenedor lleno obtenida mediante uno de los métodos descritos en el artículo 9 de la *Resolución 004 de 2016.*
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 004 de 2016, artículo 2°)

Masa de la tara: Corresponde a la masa de un contenedor vacío, que no contiene ningún bulto, elemento de la carga, paleta, madera de estiba, ni ningún material de embalaje/ envasado, ni de sujeción.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 004 de 2016, artículo 2°)

Mecanismo de liberación rápida: Gancho o artefacto diseñado para facilitar la liberación de la línea de remolque cuando la actividad se encuentre en riesgo para garantizar la seguridad del remolcador y el personal.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Metadato: Es información acerca de los datos, para hacer que estos sean reconocibles, utilizables y comprensibles. Describen el contenido, calidad, condición y otras características de los datos.
(Definición aplicable para los afectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 2°)

Monitoreo: Consiste en observar y verificar una situación cuidadosamente por un período de tiempo para descubrir algo al respecto.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

Nave: Construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación acuática.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Nave artesanal: Es una nave no construida en serie, en material de madera, plástico reforzado en fibra de vidrio o cualquier otro material, sin cubierta principal ni cabinas habitables, y su sistema de propulsión puede ser a remo, vela o motor fuera de borda.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Nave descargadora: Nave desde el cual se realiza la transferencia de carga.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución192 DE 2024, artículo 1°)

Nave de pasaje: Es la diseñada y equipada para prestar el servicio de transporte de personas, con fines comerciales, incluyendo los turísticos y/o deportivos.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 408 de 2015, artículo 3°)

Nave de pasaje: Diseñada y equipada para prestar el servicio de transporte de personas, con fines comerciales, incluyendo los turísticos y/o deportivos.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5° y Resolución 408 de 2015, artículo 3°).

Nave de pasaje del operador: Nave diseñada y equipada para prestar el servicio de transporte público de pasajeros marítimo en Cartagena.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 576 de 2015, artículo 3°)

Nave de recreo o deportiva: Es la utilizada exclusivamente para actividades de deportes náuticos, pesca deportiva o recreación.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 415 de 2014, artículo 1° y Resolución 408 de 2015, artículo 3°)

Nave de servicios especiales: La que por sus características de construcción y servicio no puede ser catalogada dentro de cualquiera de los otros grupos.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Nave de transporte mixto: Nave con arqueo superior a veinticinco (25) UAB apta para el intercambio comercial, transportando pasajeros y carga.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Nave pesquera: Es la utilizada comercialmente para la captura de recursos vivos del mar.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Nave o artefacto que maniobra: Nave o artefacto naval que realiza aproximación a la nave descargadora para abarloarse.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución192 DE 2024, artículo 1°)

Nave tanquera: Nave de carga construida o adaptada para el transporte a granel de cargamentos líquidos o gaseosos de naturaleza inflamable.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Nave o artefacto receptor: Nave o artefacto naval o convoy de artefactos navales al que se transfiere carga desde el buque descargador.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución192 DE 2024, artículo 1°)

Navegación costanera o viajes próximos a la costa: Es la que se efectúa hasta una distancia máxima de 25 millas náuticas de la línea de costa, en la cual la posición de la nave se determina tomando puntos de referencia sobre la misma.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Navegación de altura, oceánica o viajes no próximos a la costa: Es la que se efectúa a distancias superiores a 25 millas náuticas de la línea de costa, en la cual la posición de la nave solamente puede determinarse por observación astronómica o ayudas satelitales.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Navegación internacional: Es la navegación comercial de personas y/o mercancías entre puertos marítimos de diferentes países o la que se realiza en parte o hacia aguas jurisdiccionales de un país diferente a Colombia.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 354 de 2003, artículo 3°)

Navegación marítima: Es la que se realiza fuera de aguas protegidas y abarca los viajes próximos y no próximos a la costa.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Navegación nacional: Es la navegación comercial de personas y/o mercancías sin salir de las aguas jurisdiccionales colombianas, realizado por naves de bandera nacional.

(Definición aplicable para efectos de la Resolución 354 de 2003, artículo 3°)

Nivel del agua: Es el nivel de agua observado, que es el resultado de la suma de la marea astronómica, es decir el cambio periódico del nivel del mar, principalmente por las fuerzas gravitacionales que ejercen la Luna y el Sol y por otros fenómenos como la marea meteorológica, en los que se destaca la variación de la presión atmosférica.
(Definición incorporada por la Resolución 123 de 2022, artículo 1°)

Nombre de expedición de la carga a granel - NECG (Bulk Cargo Shipping Name-BCSN): Identifica una carga a granel durante su transporte por mar. Cuando una carga esté enumerada en el Código, el nombre de expedición de la carga a granel se identifica mediante letras mayúsculas en las fichas correspondientes a cada carga o en el índice. Cuando se trate de una mercancía peligrosa definida en el Código IMDG, según se define en la regla VII/1.1 del Convenio SOLAS, el nombre de expedición de esa carga es el nombre de expedición de la carga a granel.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2018, artículo 1°)

Nueva Construcción: Se refiere al proceso de realizar la construcción de una nave o artefacto naval.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 509 de 2016, artículo 2°)

Observación: una exposición de hechos formulada durante una auditoría de la gestión de la seguridad, y justificada con pruebas objetivas.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 499 de 2018, artículo 1°)

(OCIMF) Oil Companies International Marine Forum: Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras.
(Definición incorporada por la Resolución 760 de 2020, artículo 1°)

OCIMF: Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (Oil Companies International Marine Forum).
(Definición incorporada por la Resolución 250 de 2026, artículo 1°)

Oficial Inspector del Estado de Abanderamiento (OFIAB): Persona designada por la Autoridad Marítima para efectuar reconocimientos, inspecciones y auditorías a naves y artefactos navales de bandera colombiana y emitir los certificados pertinentes.
(Definición incorporada por la Resolución 614 de 2018, artículo 1°)

Oficial Supervisor por el Estado Rector del Puerto (OSERP): Persona designada por la Autoridad Marítima Nacional para efectuar inspecciones de buques extranjeros en puertos nacionales, con el propósito de verificar las condiciones del buque, su equipo y si su tripulación cumple con los requisitos exigidos en los Convenios Internacionales.
(Definición incorporada por la Resolución 614 de 2018, artículo 1°)

Operador: Es la persona natural o jurídica a la que se le autoriza la actividad de exploración y/o explotación de los espacios marítimos jurisdiccionales, a través de una unidad móvil.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 674 de 2012, artículo 3°)

Operador: Es la persona jurídica responsable ante la Autoridad Marítima por la operación especial de gases licuados en las aguas marítimas jurisdiccionales. Se encarga de realizar la operación logística, administrativa y los aspectos tendientes a la seguridad y protección marítima.
(Definición incorporada por la Resolución 250 de 2025, artículo 1°)

Operaciones Especiales: Para efectos del presente capítulo se entiende como operaciones especiales el cargue, descargue y almacenamiento de gases licuados entre naves y/o artefactos navales en zonas de fondeo autorizadas en aguas jurisdiccionales.
(Definición incorporada por la Resolución 250 de 2026, artículo 1°)

Operación estadística. Aplicación de un proceso estadístico sobre un objeto de estudio que conduce a la producción de información estadística.
(Definición incorporada por la Resolución No. 795 de 2022, artículo 2°)

Organización reconocida: Entidad delegada por la Dirección General Marítima para realizar reconocimientos, inspecciones, auditorias, expedir y refrendar certificados estatutarios y aprobar planes a nombre de la Administración.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Participantes del Servicio de Tráfico Marítimo °. *Se refiere a las naves, embarcaciones, artefactos navales, plataformas fijas y flotantes y las unidades móviles de perforación mar adentro que transiten u operen en aguas de jurisdicción de la Autoridad Marítima. (art 1 Resolución 581 de 2025)*

Pasajero: Toda persona que no sea el capitán, un miembro de la tripulación u otra persona empleada u ocupada a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo, y todo niño menor de un año.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Patrimonio cultural sumergido: Integrado por todos aquellos bienes producto de la actividad humana que sean representativos de la cultura que se encuentran permanentemente sumergidos en aguas internas, fluviales y lacustres, en el mar territorial, en la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental e insular, y otras áreas delimitadas por líneas de base. Hacen parte de este patrimonio los restos orgánicos e inorgánicos, los asentamientos, cementerios y toda evidencia física de grupos humanos desaparecidos, restos humanos, las especies náufragas constituidas por las naves o artefactos navales y su dotación, sus restos o partes, dotaciones o elementos yacentes dentro de estas, cualquiera que sea su naturaleza o estado, y cualquiera sea la causa de la inmersión, hundimiento, naufragio o echazón (Artículo 2° de la Ley 1675 de 2013).
Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

(PERC) Power Emergency Release Coupling*: Válvula de emergencia con desacople automático.*
(Definición incorporada por la Resolución 760 de 2020, artículo 1°)

Periodo de embargo: Tiempo transcurrido entre la fecha de depósito de datos o productos de información en los sistemas de información de Dimar, hasta la disponibilidad de estos como datos abiertos.
(Definición aplicable para los afectos de la Resolución 003 de 2019, artículo 2°)

Persona que Ejerce el Control Consultivo – (POAC): Es la persona con reconocida calidad de Gente de Mar en el nivel de gestión y en la especialidad de puente, independiente de la tripulación de los buques que intervienen en la operación. Es el responsable total sobre las operaciones especiales de cargue, descargue y almacenamiento de gases licuados, encargado de la planificación, coordinación y ejecución conforme a los más altos estándares de seguridad marítima, protección del medio ambiente y eficiencia operacional.
(Definición incorporada por la Resolución 250 de 2026, artículo 1°)

Petrolero: Nave o artefacto naval construido o adaptado para transportar hidrocarburos a granel en sus espacios de carga. Este término comprende las naves de

carga combinados y "naves tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas", tal como se definen estos últimos en el Anexo II del Convenio MARPOL, cuando estén transportando cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Piloto Practico: Persona autorizada por la Dirección General Marítima, quien se desempeña a bordo del buque tanque, asesorando al Capitán de la nave en lo concerniente a las operaciones y maniobras de atraque/zarpe, amarre y desamarre de buques, tránsito por canales y maniobras en dársenas de maniobra. Es obligatorio su servicio en aguas interiores o donde lo disponga la Dirección General Marítima. Aplica para operaciones STS (Ship to Ship Transfer), cuando así lo defina la Reglamentación expedida en la materia. El Piloto Practico debe permanecer abordo todo el tiempo que el buque tanque este amarrado a la facilidad portuaria costa afuera monoboya o multiboya.
(Definición incorporada por la *Resolución 760 de 2020,* artículo 1°)

Plan de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional: Documento elaborado por la autoridad o autoridades competentes, donde se registra la forma como está organizado El Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo colombiano, sus componentes, las comunicaciones que utiliza, la forma como se efectúan las operaciones SARM, y todas las actividades que deben desarrollarse para garantizar la efectividad de este servicio incluyendo si es del caso las actividades administrativas y logísticas.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 614 de 2014, artículo 1°)

Plan de Protección de la Nave o Artefacto Naval: Conforme al Código Internacional para la Protección de Embarcaciones y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), se trata de un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo de la nave o artefacto naval, de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de abordo o la nave o artefacto naval, de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.
(Definición incorporada por el artículo 1° de la Resolución 529 de 2018, y aplicable para los efectos de ella)

Plan de gestión de datos: Es un documento formal que describe cómo manejar los datos recopilados o generados en el curso de un proyecto de investigación y qué sucede con estos datos durante su ciclo de vida. El objetivo del plan de gestión de

datos es garantizar que los datos se recopilen, documenten, hagan accesibles y conserven adecuadamente para su futuro uso.
(Definición aplicable para los afectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 2°)

Plan de Operación Conjunta (POC): Es el plan detallado, acordado entre los participantes que describe todas las fases de las operaciones especiales de cargue, descargue y almacenamiento en fondeo entre naves y/o artefactos navales de gases licuados. Su objetivo es garantizar que la operación se realice de manera segura, controlada y conforme a las mejores prácticas internacionales.
(Definición incorporada por la Resolución 250 de 2026, artículo 1°)

Profundidades estándar: Profundidades expresadas en metros correspondientes a los niveles definidos para el intercambio internacional de mediciones oceanográficas en la columna de agua. Estas son: 0, 10, 20, 30, 50, 75, 100, 125, 150, 200, 250, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 900, 1000, 1100, 1200, 1300, 1400, 1500, 1750, 2000, 2500, 3000, 3500, 4000, 4500, 5000 y 5500 m.
(Definición aplicable para los afectos de la Resolución 003 de 2019, artículo 2°)

Profundidades reducidas: Las profundidades observadas incluyendo las correcciones relacionadas con el levantamiento hidrográfico, el proceso posterior y la reducción del datum vertical usado.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 157 de 2011, artículo 2°)

Propulsión azimutal: La que utiliza toberas giratorias a 360°, con hélices de paso fijo o de paso controlable, el cual no requiere de timón.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Pruebas Objetivas: Información cuantitativa o cualitativa, registros o exposiciones de hechos relativos a la seguridad o a la existencia y aplicación de un elemento del sistema de gestión de la seguridad, basados en observaciones, medidas o ensayos y que puedan verificarse.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 499 de 2018, artículo 1°)

Publicaciones Náuticas: Son las que elabora y distribuye la Dirección General Marítima como Servicio Hidrográfico Nacional, en las que están incluidos los Derroteros de las Costas y Áreas Insulares del Caribe y Pacífico Colombiano, Lista de Luces de las Costas y Áreas Insulares del Caribe y Pacífico Colombiano y la Carta 001 Símbolos, Abreviaturas y Términos Usados en las Cartas Náuticas Colombianas.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 693 de 2021)

Puntal de trazado: Distancia vertical medida desde la línea de quilla hasta la cara alta del bao de la cubierta de trabajo en su intersección con el costado. En los buques cuyo regala sea redondeada, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de las líneas de trazado de la cubierta con la chapa de cierre lateral del forro, prolongándose las líneas como si la regala fuera de diseño angular. Cuando la cubierta de trabajo tenga saltillo y su parte elevada se extienda por encima del punto en que deba determinarse el puntal de trazado, éste se medirá hasta una línea de referencia que esté en la prolongación ideal de la parte inferior de la cubierta paralela a la parte elevada.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Quimiquero: Nave construida o adaptada para el transporte a granel de cualquiera de los productos líquidos enumerados en el capítulo 17 del Código Internacional de Quimiqueros.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Rasgo: Cualquier objeto, ya sea artificial o no, que se proyecte sobre el fondo marino que puede ser un peligro para la navegación de superficie.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 157 de 2011, artículo 2°)

Raster: Representación gráfica y continua de la realidad por medio de celdas regulares (generalmente cuadrícula) en una matriz. Cada una de las celdas representa un atributo por medio de un valor.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

Reciclaje seguro y ambientalmente racional de buques y artefactos navales: actividad de desmantelamiento total o parcial de un buque o artefacto naval en una instalación de reciclaje de buques y artefactos navales con el fin de recuperar componentes y materiales para volver a procesarlos y/o utilizarlos, haciéndose cargo al mismo tiempo de los materiales peligrosos y de otro tipo, incluidas operaciones conexas tales como el almacenamiento y el tratamiento de los componentes y materiales en el propio lugar, o en otras instalaciones.
Definición aplicable para efectos de la Resolución 414 de 2021*, artículo 1°)*

Región de búsqueda y salvamento marítimo: Área de dimensiones definidas dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento marítimo.

(Definición aplicable para efectos de la Resolución 614 de 2014, artículo 1°)

Registro: Diligencia mediante la cual la Dirección General Marítima inscribe en el Libro de Registro las naves y artefactos navales autorizados para enarbolar la bandera colombiana, así como todos los actos, documentos y contratos relacionados con los mismos.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)
Registro administrativo: Conjunto de datos que contiene la información recogida y conservada por entidades u organizaciones en el cumplimiento de sus funciones o competencias misionales (Decreto 1743 de 2016).
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

Registro estadístico: Base de datos resultante de la transformación o integración de uno o varios registros administrativos que se hace para satisfacer fines estadísticos (Decreto 1743 de 2016).
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

Registro Sinóptico Continuo (RSC): Documento expedido por la Dirección General Marítima que registra el historial de la nave.
(*Resolución 022 de 2022,* artículo 1°)

Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación: Documento que establece las condiciones técnicas de operación de los puertos marítimos y aquellos puertos fluviales con vocación marítima ubicado en los últimos 30 kilómetros del rio Magdalena, con el propósito de optimizar la eficiencia y eficacia en las operaciones que se ejecuten en la infraestructura del sector portuario.
(Definición incorporada por la Resolución 760 de 2020, artículo 1°)

Remolcador: Nave diseñada y construida con las especificaciones necesarias de potencia, estructura y equipo para empujar o halar naves, artefactos navales, para apoyo portuario y otros servicios autorizados que pueda prestar conforme la normatividad vigente.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Remolcador de empuje o empujador (Pushboat/Towboat-Pusher): Nave diseñada y equipada para empujar artefactos navales en aguas protegidas, ríos y canales.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Remolcador stand by: Remolcador que se encuentra atento, listo y siempre disponible para intervenir o actuar de manera inmediata en una maniobra u operación determinada.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Remolque costanero: Operación de remolque realizada en áreas marítimas hasta una distancia máxima de 25 millas náuticas de la línea de costa.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Remolque en aguas no protegidas: Operación de remolque realizada en áreas marítimas parcialmente abrigadas donde las condiciones promedio del mar (viento y olas), oscilan entre 2 y 3 de acuerdo con la escala de Beaufort y la distancia a la línea de costa es menor a 6 millas náuticas.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Remolque, empuje y/o apoyo en aguas protegidas: Operación realizada en áreas marítimas como bahías interiores, esteros u otras de configuración geográfica que hacen que las condiciones del mar promedio (viento y olas), oscilen entre 0 y 1 de acuerdo con la escala de Beaufort.
Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Remolque oceánico o de altura: Operación de remolque donde la distancia a la línea de costa supera las 25 millas náuticas.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Reparación: Intervención a la nave o artefacto naval, en sus sistemas o componentes, para corregir una avería o daño.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 509 de 2016, artículo 2°)

Reporte Básico: Información generada por el dispositivo a bordo de la nave que permite el seguimiento de la navegación y posición de esta. Incluye por lo menos: el código de identificación de la nave, fecha de transmisión (día, mes, año): hora en que se efectúa la transmisión (hora y minuto), posición geográfica de la nave expresada en grados, minutos y segundos; velocidad y rumbo.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 038 de 2003, artículo 2°)

Respuesta a solicitud de acceso a información: Es aquel acto escrito mediante el cual, de forma oportuna, veraz, completa, motivada y actualizada, todo sujeto obligado

responde materialmente a cualquier persona que presente una solicitud de acceso a información pública. Su respuesta se dará en los términos establecidos por el artículo 14 de la Ley 1437 de 2011 (Decreto 1494 de 2015, artículo 26).
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 268 de 20017, artículo 3°)

Reutilización de datos: Es un concepto que implica el uso de datos para una actividad o un propósito diferente al que fue destinado originalmente.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)

Rutas del operador: Las autorizadas por la Autoridad Marítima para las naves del TPPM de Cartagena.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 576 de 2015, artículo 3°)

Salvamento y asistencia marítima: Servicio que puede prestar un remolcador de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales, certificadas por la Autoridad Marítima para ejecutar operaciones de desencallamiento, reflotamiento de naves o artefactos navales; recuperación de estructuras, carga, equipos, elementos sumergidos, y remolque de naves o artefactos navales averiados.
(Definición incorporada por la Resolución 849 de 2019, artículo 1°)

Sector exterior del canal: El comprendido entre el punto de embarque del piloto práctico en el mar y el kilómetro 2 del canal de acceso al puerto de Barranquilla, identificado dentro del plano batimétrico oficial MUZ-X6.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 578 de 2015, artículo 2°)

Sector interior del canal: El comprendido desde el kilómetro 2 del canal de navegación hasta el sitio de finalización de la maniobra del buque.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 578 de 2015, artículo 2°)

Señal de parar máquinas: Es la señal emitida por cualquier unidad de la Armada Nacional, con la cual se ordena al capitán de la nave, detener por completo la marcha de la misma. La señal consiste en tres (3) pitadas largas de cinco (5) segundos cada una, y puede estar acompañada de señales luminosas intermitentes dirigida hacia la nave en cuestión. Además, podrá ser complementada con la orden de detener la nave mediante comunicación a través del canal 16 V.H.F. - F.M. 9.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 520 de 1999, artículo 1°)

(SGSR) - Sistema de Gestión de Seguridad y Riesgo: Documento elaborado por la sociedad portuaria que administre y opere la instalación portuaria, que describe el conjunto ordenado de actividades sistemáticas, planificadas y debidamente formalizadas, que tienen por objeto controlar o eliminar los riesgos de accidentes en la instalación portuaria. El SGSR será aprobado y auditado cada año por DIMAR, quien expedirá un certificado de cumplimiento por 4 años.
(Definición incorporada por la *Resolución 760 de 2020,* artículo 1°)

Servicios Conexos: servicios distintos de los servicios de tráfico marítimo, como el practicaje, el remolque, relacionados con el paso seguro y eficiente de un buque a través de una zona de Servicio de Tráfico Marítimo.
(Art 1 Resolución 581 de 2025)

SIGTTO: Sociedad Internacional de Gaseros y Terminales (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators).
(Definición incorporada por la *Resolución 250 de 2026,* artículo 1°)

Siniestro Marítimo: Acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionados con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

1. La muerte o las lesiones graves de una persona;
2. La pérdida de una persona que estuviera a bordo;
3. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;
4. Los daños materiales sufridos por un buque;
5. La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;
6. Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o
7. Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.

(Definición incorporada por la *Resolución 828 de 2020,* artículo 1°)

Siniestro muy grave: Un siniestro marítimo que entraña la pérdida total de un buque, la pérdida de vidas humanas o daños graves para el medio ambiente.
(Definición aplicable para efectos de la *Resolución 603 del 30 de septiembre de 2020*)

Sistema: Conjunto de equipos que interactúan según procedimientos específicos, desarrollando una función integral, y que, operando en forma coordinada con otros sistemas, permite que el terminal realice la tarea para el cual fue diseñado (sistema de transferencia: motor, bomba, circuito, válvulas, medidores de presión, entre otros).
(Definición incorporada por la *Resolución 760 de 2020,* artículo 1°)

Sistema carta por puntos (Sistema RASTER): Es el sistema de información náutica que presenta la carta náutica por puntos, y sólo puede usarse conjuntamente con una carpeta adecuada de cartas de papel actualizadas.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 078 de 2000, considerando)

Sistema de carta electrónica (Sistema ECDIS): Es el sistema de información para navegación, considerado equivalente a la carta náutica, que exhibe en el monitor (pantalla) información seleccionada de una carta de navegación electrónica y está integrado con datos de posición y opcionalmente con otros sensores.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 078 de 2000, considerando)

Sistema de control de operación del TPPM: Sistema empleado por la empresa para el control de la operación de las naves del TPPM de Cartagena.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 576 de 2015, artículo 3°)

Sistema de Gestión de Seguridad Marítima y Riesgos (SGSMR): Sistema estructurado y basado en documentos, que permitan al personal de la instalación portuaria implementar los principios de seguridad y gestionar los riesgos propios de las operaciones marítimas y transferencia de la carga en la instalación portuaria.
(Definición incorporada por la Resolución 132 de 2022, artículo 1°)

Sistema de información y visualización de la carta electrónica (ECDIS): Se refiere a un sistema de información que despliega indicaciones seleccionadas extraídas de una Carta Náutica Electrónica (ENC), integrada con equipos y sensores para la navegación marítima.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 693 de 2021)

Sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite o Sistema: Conjunto de elementos, tales como equipos transmisores, satélites, estaciones de posicionamiento de información; configurados de manera tal que hacen posible el seguimiento permanente y en tiempo real de la posición geográfica de las naves, nacionales y extranjeras, que fueron consideradas en la *Resolución 228 de 2002,* cuando operan en

jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional, y fuera de ella previo el cumplimiento de los requisitos establecidos.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 038 de 2003, artículo 2°)

Sistema de Transporte Público de Pasajeros Marítimo (TPPM) de Cartagena: Conjunto de empresas de transporte público de pasajeros marítimo, de naves, embarcaderos, rutas, señalización de las mismas y su correspondiente control de tráfico marítimo.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 576 de 2015, artículo 3°)

Sistema mundial de socorro y seguridad marítima-SMSSM: (Global Maritime Distress Safety Systems, GMDSS, por su sigla en inglés): Es un sistema que contribuye con la seguridad de la vida humana en el mar, incorporando un elevado nivel de automatización en los procesos de transmisión y recepción de señales de socorro. El propósito de este sistema es el de alertar rápidamente a las autoridades encargadas de búsqueda, rescate y salvamento, así como también a otros buques que se encuentren en las cercanías del buque siniestrado, todo ello con la finalidad de asistir en una operación de rescate en el menor tiempo posible.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

SITMAR: Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo (SITMAR), para la racionalización de trámites y servicios relativos al tráfico y transporte marítimo nacional e internacional, como herramienta tecnológica y de información que brinde a los usuarios del sector marítimo procedimientos más ágiles, eficientes y oportunos.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 922 de 2019). Nota. La normatividad reglamentaria anterior era la contenida en la *Resolución 434 de 2018*, artículo 1°).

Sub-centro de salvamento: Centro subordinado a un centro coordinador de salvamento, establecido para completar la función de este último dentro de una parte especificada de una región de búsqueda y salvamento.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 614 de 2014, artículo 1°)

Suceso marítimo: Un acaecimiento, o serie de acaecimientos, distinto de un siniestro marítimo, que haya ocurrido habiendo una relación directa con las operaciones de un buque, que haya puesto en peligro o que, de no ser corregido, pondría en peligro la seguridad del buque, la de sus ocupantes o la de cualquier otra persona, o la del medio ambiente.
(Definición aplicable para efectos de la *Resolución 603 del 30 de septiembre de 2020)*

STM: Se refiere al Servicio de Tráfico Marítimo de Colombia.
(art 1 Resolución 581 de 2025)

Superficie de incertidumbre: Un modelo típicamente basado en una grilla que describe la incertidumbre de la profundidad del producto de un levantamiento sobre un área contigua a tierra.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 157 de 2011, artículo 2°)

Sustancia nociva líquida: Es la sustancia clasificada dentro de las categorías X, Y, Z y OZ, según lo definido en el apéndice I al Anexo II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Convenio Marpol 73/78) y cualquier sustancia provisionalmente clasificada en dichas categorías.
Definición aplicable para efectos de la Resolución 674 de 2012, artículo 3°)
Sustancia potencialmente peligrosa: Hace referencia a la sustancia que figura en el capítulo 17 del Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código Internacional de Quimiqueros o Código CIQ), o que represente un riesgo mayor que el de alguno de los criterios de peligrosidad mínimos, que figuran en los Criterios para la Evaluación de la Peligrosidad de los Productos Químicos a Granel, aprobados por la Organización Marítima Internacional (OMI).
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 674 de 2012, artículo 3°)

Taller de Reparaciones Navales: Empresa apta para efectuar reparaciones a sistemas, equipos o partes de naves y artefactos navales.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 509 de 2016, artículo 2°)

Tráfico internacional: El que no es tráfico nacional.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Tráfico nacional: Navegación realizada entre puertos Colombianos, sin salir de las aguas jurisdiccionales del país.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

Transporte marítimo: Es el traslado de un lugar a otro, por vía marítima, de personas o carga, separada o conjuntamente, utilizando una nave o artefacto naval.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 228 de 2002, artículo 1°)

Unidad de salvamento: Unidad compuesta por personal capacitado y dotada de equipo apropiado para ejecutar con rapidez operaciones de búsqueda y salvamento. *(Definición aplicable para efectos de la Resolución 614 de 2014, artículo 1°)*

Unidad de vigilancia de costas: Unidad terrestre, estacionaria o móvil, designada para velar, con su vigilancia, por la seguridad de los buques en zonas costeras.
(Definición aplicable para efectos de la Resolución 614 de 2014, artículo 1°)
Unidad flotante de almacenamiento GLP (FSO): Nave o artefacto naval diseñado para almacenar gas licuado de petróleo (GLP).
(Definición incorporada por la *Resolución 250 de 2026,* artículo 1°)

Unidad flotante de almacenamiento GNL (FSU): Nave o artefacto naval diseñado para almacenar gas natural licuado (GNL).
(Definición incorporada por la *Resolución 250 de 2026,* artículo 1°)

Unidad flotante de almacenamiento y regasificación (FSRU): Nave o artefacto naval diseñado para almacenar gas natural licuado (GNL) y convertirlo a su estado gaseoso mediante regasificación.
(Definición incorporada por la *Resolución 250 de 2026,* artículo 1°)

Unidad móvil: Es la nave o artefacto naval apta para realizar operaciones destinadas a la exploración y/o a la explotación de recursos naturales del suelo o subsuelo marinos. Pueden ser de diferentes tipos:

a. Plataforma de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD o FPSO - Floating production, storage and offloading ship, por sus siglas en inglés): Unidad con forma de buque o barcaza y casco de desplazamiento, ya sea el casco único o múltiple, destinada a operar a flote.
b. Plataforma autoelevadora: Unidad dotada con dispositivos mecánicos móviles, equipada con la capacidad para elevar y hacer descender la plataforma por encima del nivel del mar.

c. Plataforma estabilizada por columnas: Unidad cuya cubierta principal está conectada a la obra viva o a los pies de soporte, por medio de columnas o cajones.
d. Plataforma sumergible: Unidad con forma de buque o de gabarra, o con casco de diseño innovador (que no sea autoelevadora), destinada a operar mientras descansa sobre el fondo.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 674 de 2012, artículo 3°)

Uso no comercial: Significa que no se realiza con fines de lucro, recuperación de costos o reventa (p. ej. consultoría).
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)
Válvula Breakaway: Válvula que, intercalada en una línea de mangueras marinas, se separa en dos partes cuando la línea es sometida a esfuerzos de tracción o sobrepresión, cerrándose automáticamente ambas partes y sellando cada extremo de la línea y reduciendo así el riesgo de derrame de hidrocarburos.
(Definición incorporada por la *Resolución 760 de 2020,* artículo 1°)

Variables esenciales del océano. Son variables identificadas en el marco del Sistema Mundial de Observación de los Océanos (GOOS), por sus siglas en inglés), para abordar las observaciones oceánicas con un enfoque que permita evitar la duplicidad de esfuerzos en las plataformas y redes de monitoreo, así como adoptar estándares comunes para la recopilación y difusión de datos a fin de maximizar la utilidad de estos últimos.
(Definición incorporada por la Resolución No. 795 de 2022, artículo 2°)

Visita Oficial de Arribo: Es aquella que se realiza a la nave por las autoridades competentes, para que sea recibida oficialmente y otorgar la libre plática.
(Definición incorporada por la Resolución 434 de 2018, artículo 1°, y aplicable para los efectos de ella.)

Visita Única Oficial de Arribo: Es aquella que realizan las autoridades competentes a naves de carga de tráfico internacional únicamente en el primer puerto de arribo de aquellas que arribarán a dos o más puertos nacionales (sin intervención de puertos extranjeros, así como tampoco aplica para el área de San Andrés, Providencia y Santa Catalina).
(Definición incorporada por la Resolución 434 de 2018, artículo 1°, y aplicable para los efectos de ella.)

Varada: Acción de varar una nave o artefacto naval fuera del agua, para lograr condición en seco del casco, con el fin de realizar procesos de conversión, mantenimiento y/o reparaciones. La varada en condición seca se logra mediante alguno de los sistemas de varada existentes.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 509 de 2016, artículo 2°)

Vector: Representación gráfica de la realidad por medio de líneas, puntos y polígonos manteniendo relaciones geométricas de los elementos.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 3°)
Vértice Geodésico: Es aquella marca físicamente materializada en el terreno, o sobre una estructura fija a este, con un carácter permanente en el tiempo, al cual, se asocia una cartera de metadatos producto de un levantamiento realizado con técnicas geodésicas y topográficas, donde se tendrá una solución final de coordenadas asociada al marco internacional de referencia terrestre, con su respectiva equivalencia en los datum locales de los componentes horizontal y vertical.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 123 de 2022, artículo 1°)

Zona de reviro: son las zonas en el puerto donde los buques son asistidos por remolcadores y puedan realizar maniobras de reviro, bien sea para colocarse en posición de atraque, o tomar un rumbo específico hacia un canal o instalación portuaria en un sector de navegación restringida por sus condiciones físicas. *(Definición incorporada por la Resolución 828 de 2020, artículo 1°)*

Zonas marítimas de radiocomunicaciones: Las establecidas en el capítulo IV del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, Convenio SOLAS enmendado, las cuales se describen a continuación:

1. Zona marítima A1: comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de una estación costera de ondas métricas (VHF).
2. Zona marítima A2: comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de una estación costera de ondas hectométricas (MF/HF).
3. Zona marítima A3: comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geoestacionario.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

PARTE 2
SEGURIDAD MARÍTIMA

TÍTULO 1
SEGURIDAD MARÍTIMA DE NAVES, ARTEFACTOS NAVALES Y DEMÁS UNIDADES MÓVILES

CAPÍTULO 1
DE LA NORMA NACIONAL SOBRE GESTIÓN PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

Capítulo modificado por la Resolución 499 del 20 de junio de 2018. La normatividad reglamentaria anterior era la contendida en la Resolución 214 del 14 de mayo de 2013.

SECCIÓN 1
GENERALIDADES

ARTÍCULO 4.2.1.1.1.1. **Objeto.** Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer el reglamento sobre gestión para la seguridad operacional de naves y artefactos navales, y la prevención de la contaminación.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.1.2. ***Ámbito de aplicación*.** Las disposiciones contenidas en el presente capítulo se aplican de acuerdo el arqueo bruto de cada nave como se indica a continuación:

1. Norma Simplificada de Gestión de la Seguridad - Norma NSGS, aplica a naves con arqueo bruto inferior a 150.
2. Norma Nacional de Gestión de la Seguridad – Norma NGS, aplica a todas las naves con arqueo bruto igual o superior a 150.
3. La presente norma será aplicable a las naves con bandera extranjera que pretendan operar en áreas de jurisdicción marítima del país, al igual que a las compañías que actúen como sus operadores y/o propietarios.

PARÁGRAFO 1. El presente Capítulo no será aplicable a las naves de pesca de bajura, las naves de pesca artesanal, las naves de recreo o deportivas no dedicadas al tráfico comercial, los artefactos navales, las naves de la Armada Nacional que no cumplan actividades comerciales.

PARÁGRAFO 2. A las naves y compañías certificadas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad, Código IGS (Convenio SOLAS enmendado, Capítulo IX), no se les exigirá lo prescrito en el presente Capítulo.

PARÁGRAFO 3. A las naves, artefactos navales y compañías que demuestren el cumplimiento de los requisitos establecidos en el capítulo IX del Convenio Internacional SOLAS-enmendado, no se les exigirá lo prescrito en la Norma Nacional de Gestión de la Seguridad.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.1.3 Sistema de Gestión de la Seguridad. La compañía responsable por la operación y/o explotación de una o varias naves, debe elaborar y presentar para revisión y aprobación ante DIMAR un sistema de gestión de la seguridad que garantice la aplicación de sus principios de seguridad y protección del medio ambiente, que incluya las prescripciones enumeradas en cada sección, según corresponda:

1. Principios sobre seguridad y protección del medio ambiente;
2. Instrucciones y procedimientos que garanticen la seguridad operacional del buque y la protección del medio ambiente con arreglo a la legislación internacional y del Estado de abanderamiento;
3. Niveles definidos de autoridad y vías de comunicación entre el personal de tierra y de a bordo.
4. Procedimientos para notificar los accidentes y los casos de incumplimiento de las disposiciones del Código;
5. Procedimientos de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia; y
6. Procedimientos para efectuar auditorías internas y evaluaciones de la gestión.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

SECCIÓN 2
NORMA SIMPLIFICADA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD PARA NAVES CON ARQUEO BRUTO INFERIOR A 150 – NORMA NSGS

ARTÍCULO 4.2.1.1.2.1. Norma Simplificada de Gestión de la Seguridad. Las naves con arqueo bruto inferior a 150 deben dar cumplimiento a las prescripciones de la Norma Simplificada de Gestión de la Seguridad contenidas en el anexo No. 1- Parte 1: "*Norma Simplificada de Gestión de la Seguridad - Norma NSGS, para naves con arqueo bruto inferior a 150*", dispuesto en el presente REMAC.
(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.2.2. Certificación. A las naves con arqueo bruto inferior a 150 catalogadas en el Grupo I Pasaje Subgrupo 10 Crucero, Grupo II Transporte Mixto Subgrupos 5 Buque y 16 Ferry, y Grupo VII Remolcadores, se les expedirá un certificado de gestión de la seguridad.

PARÁGRAFO. A las demás naves con arqueo bruto inferior a 150 no se les expide certificado de gestión de la seguridad, dejándose constancia del cumplimiento de la Norma NSGS en el Certificado Nacional de Seguridad de la nave, mediante el registro del siguiente parágrafo: "Se certifica que el Manual NSGS de la nave cumple con la Norma Simplificada de Gestión de la Seguridad para Naves con Arqueo Bruto Inferior a 150 – Norma NSGS.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.2.3. Documento de Cumplimiento. A las compañías operadoras de naves con arqueo bruto inferior a 150 se les expedirá un Documento de Cumplimiento en los términos del anexo No. 1 – Parte 3: "*Certificación y Verificación*", dispuesto en el presente REMAC.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.2.4. Las naves con arqueo bruto inferior a 50 para efectos de lo prescrito en la presente sección, sólo deberán cumplir con lo siguiente:

1. Implementar un plan de mantenimiento preventivo para la nave que incluya como mínimo: casco, maquinaria, la totalidad de equipos a bordo incluyendo los dispositivos de prevención y control de incendios, los dispositivos y equipos para prevenir la contaminación y los dispositivos y medios de salvamento, en el cual se controle y documente el estado de los equipos y dispositivos. Este plan será verificado en las inspecciones estatutarias periódicas de la nave.

2. La compañía debe contar en tierra con mínimo un medio y una persona como contacto de comunicación permanente con la nave y las autoridades, quien deberá tener conocimiento del itinerario detallado que cumple la nave y el

procedimiento para informar a las autoridades en caso de que se pierda dicha comunicación y/o el itinerario no se cumpla.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

SECCIÓN 3
NORMA NACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD PARA NAVES CON ARQUEO BRUTO IGUAL O SUPERIOR A 150 – NORMA NGS

ARTÍCULO 4.2.1.1.3.1. *Norma Nacional de Gestión de la Seguridad.* Las naves con arqueo bruto igual o superior a 150 deben dar cumplimiento a las prescripciones de la Norma Nacional de Gestión de la Seguridad contenidas en el anexo No. 1 – Parte 2: "*Norma Nacional de Gestión de la Seguridad - Norma NGS, para naves con arqueo bruto igual o superior a 150*", dispuesto en el presente REMAC.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.3.2. *Requerimientos funcionales del sistema de gestión de seguridad.* La compañía elaborará, aplicará y mantendrá un sistema de gestión de la seguridad (SGS) que incluya las siguientes prescripciones de orden funcional:

1. Políticas sobre seguridad y protección del medio ambiente;
2. Instrucciones y procedimientos que garanticen la seguridad operacional de la nave y la prevención de la contaminación con arreglo a la legislación nacional;
3. Niveles definidos de autoridad y vías de comunicación entre el personal de tierra y de a bordo y en el seno de ambos colectivos;
4. Procedimientos para notificar los accidentes y los casos de incumplimiento de las disposiciones de la Norma Nacional de Gestión de la Seguridad (NGS);
5. Procedimientos de preparación claros, documentados y difundidos para hacer frente a situaciones de emergencia; y
6. Procedimientos para efectuar auditorías internas y evaluaciones de la gestión.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.3.3. *Responsabilidad de la Compañía***.** La compañía determinará y documentará la responsabilidad, autoridad e interdependencia de todo el personal que dirija, ejecute y verifique las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación.

La compañía será responsable de garantizar que se habilitan los recursos y el apoyo necesario en tierra para permitir a la persona designada ejercer sus funciones.

La compañía operadora de remolcadores debe incluir en su sistema de gestión de la seguridad los procedimientos para remolque y demás maniobras a realizar con artefactos navales, indicando claramente los roles y responsabilidades del capitán y su tripulación.

PARÁGRAFO. Si la entidad responsable de la explotación de la nave no es el propietario, este debe comunicar a la Dirección General Marítima, el nombre y demás datos de aquella.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

SECCIÓN 4
CERTIFICACIÓN Y CUMPLIMIENTO

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.1. *Expedición del documento de cumplimiento*. La Autoridad Marítima o una Organización Reconocida delegada por ella, expedirá a toda compañía que cumpla las prescripciones de la Norma NSGS o de la Norma NGS.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.2. *Vigencia del documento del cumplimiento*. Los documentos de cumplimiento serán expedidos con una vigencia cinco años.

La nave debe ser explotada por una compañía a la cual se le haya expedido el documento de cumplimiento o un documento provisional de cumplimiento.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.3. *Validez Documento de Cumplimiento*. El documento de cumplimiento sólo será válido para los tipos de naves que se indiquen expresamente en el documento.

Dicha indicación estará basada en los tipos de naves respecto de las cuales se hizo la verificación inicial. Sólo deben añadirse otros tipos de naves una vez verificada la capacidad de la compañía para cumplir las prescripciones de la Norma NSGS o de la Norma NGS aplicables a esos tipos de naves. A este respecto, los tipos de naves son los mencionados en el Reglamento nacional de catalogación, inspección y certificación de naves de bandera colombiana.

PARÁGRAFO. La validez de un documento de cumplimiento estará sujeta a una verificación anual, en los tres meses anteriores o posteriores a su fecha de vencimiento.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.4. *Pérdida de validez del documento de cumplimiento.* El Documento de cumplimiento perderá validez cuando no se solicite la verificación anual de qué trata el artículo anterior o si existen pruebas de incumplimiento grave al presente Reglamento.

PARÁGRAFO. En el caso de pérdida de validez del documento de cumplimiento, también la perderán los certificados de gestión de la seguridad, certificados provisionales de gestión de la seguridad o el certificado nacional de seguridad a las naves con arqueo bruto inferior a 150.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.5. *Obligación de mantener una copia a bordo.* La Compañía debe mantener a bordo de la nave una copia del documento de cumplimiento.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.6. *Certificado de gestión de seguridad.* La Autoridad Marítima o una Organización Reconocida delegada por ella, expedirá a las naves con arqueo bruto superior a 150 y a las naves menores de 150 de arqueo bruto catalogadas en el Grupo I Pasaje Subgrupo 10 Crucero, Grupo II Transporte Mixto Subgrupos 5 Buque y 16 Ferry, y Grupo VII Remolcadores, un certificado de gestión de la seguridad.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.7. *Vigencia del certificado.* El certificado de gestión de la seguridad se expide por el término de cinco años después de verificar que la compañía y su gestión a bordo se ajustan a un sistema de gestión de la seguridad aprobado.

PARÁGRAFO. En las naves con arqueo bruto inferior a 150 el cumplimiento de este artículo estará registrado en el Certificado Nacional de Seguridad que se les expide a las mismas.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.8. *Validez del certificado de gestión de seguridad.* La validez del certificado de gestión de la seguridad estará sujeta a una verificación intermedia,

como mínimo, ésta tendrá lugar entre las fechas del segundo vencimiento anual del certificado de gestión de la seguridad y el tercero.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.9. *Verificación de renovación.* Cuando la verificación de renovación se termine después de la fecha de expiración del documento de cumplimiento o del certificado de gestión de la seguridad existente, el nuevo documento de cumplimiento o el nuevo certificado de gestión de la seguridad será válido a partir de la fecha en que se termine la verificación de renovación, por un periodo de cinco años a partir de la fecha de expiración del documento de cumplimiento o del certificado de gestión de la seguridad existente.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.10. *Prórroga del certificado de gestión de seguridad.* En caso de fuerza mayor y previa solicitud motivada, la Dirección General Marítima podrá prorrogar el certificado de gestión de la seguridad por un periodo de hasta tres meses. Cuando haya finalizado la verificación de renovación, el nuevo certificado de gestión de la seguridad será válido por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado de gestión de la seguridad existente antes de que se concediera la prórroga.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.11. *Documento de cumplimiento provisional.* La Autoridad Marítima o la Organización Reconocida delegada por ella, expedirá un documento provisional de cumplimiento en los siguientes casos:

1. Cuando una compañía se establezca por primera vez, o
2. Cuando vayan a añadirse nuevos tipos de naves a un documento de cumplimiento existente.

PARÁGRAFO. Este documento de cumplimiento provisional será expedido para un periodo de 12 meses como máximo.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.12. *Certificado de gestión de la seguridad provisional.* La Autoridad Marítima o la Organización Reconocida delegada por ella, expedirá un certificado de gestión de la seguridad provisional:

1. A las naves nuevas en el momento de su entrega;
2. Cuando una compañía se hace cargo de la explotación de una nave que es nueva en esa compañía, o
3. Cuando una nave se matricula en Colombia.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.13. *Vigencia del certificado de gestión de la seguridad provisional.* El certificado de gestión de la seguridad provisional será expedido para un periodo máximo de seis meses.

PARÁGRAFO. En casos especiales, se podrá ampliar el plazo de validez de un certificado de gestión de la seguridad provisional por un periodo adicional de seis meses como máximo a partir de la fecha de expiración.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.14. La Autoridad Marítima o la Organización Reconocida delegada por ella podrán expedir un certificado de gestión de la seguridad provisional después de verificar que:

1. El documento de cumplimiento, o el documento de cumplimiento provisional, corresponde al tipo de nave de que se trate;
2. El sistema de gestión de la seguridad de la compañía para esa nave incluye los elementos claves del presente Reglamento, y se ha evaluado durante la auditoria previa a la expedición del documento de cumplimiento o se ha hecho una demostración del mismo para la expedición del documento de cumplimiento provisional;
3. El capitán, el patrón, los oficiales y demás tripulantes están familiarizados con el sistema de gestión de la seguridad y con las medidas previstas para su aplicación.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.15. El documento de cumplimiento, el certificado de gestión de la seguridad, el documento provisional de cumplimiento y el certificado provisional de gestión de la seguridad estarán redactados en idioma español, conforme a los modelos establecidos en el anexo No. 1 – Parte 3: "*Certificación y Verificación*", dispuesto en el presente REMAC.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.1.4.16. Se establece la matriz con los criterios de cumplimiento y los criterios de certificación para las naves según su catalogación y tonelaje de arqueo, en el anexo No. 1 – Parte 4: "*Modelo de los certificados*", dispuesto en el presente REMAC.

(Resolución 499 de 2018, artículo 2°)

CAPÍTULO 2
DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE – LRIT–

ARTÍCULO 4.2.1.2.1. *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto adoptar el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT), en la jurisdicción marítima de Colombia, con fundamento en la preservación de la seguridad de la navegación en general, la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

Este sistema es una herramienta que permitirá al Estado Colombiano, a través de la Autoridad Marítima Nacional, obtener la posición de los buques de bandera colombiana en cualquier parte del mundo donde se encuentren navegando, así como la posición de los buques de bandera extranjera que manifiesten su intención de arribar a puerto colombiano o transiten en aguas jurisdiccionales de la nación.

(Resolución 453 de 2010, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.1.2.2. *Ámbito de aplicación.* Los dispositivos del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance (LRIT), serán de obligatoria instalación y funcionamiento en las siguientes clases de buques de bandera colombiana:

1. Buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad.
2. Buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 300.
3. Unidades móviles de perforación mar adentro.

PARÁGRAFO. Los dispositivos y equipos utilizados para satisfacer lo dispuesto en el presente capítulo, se ajustarán a normas de funcionamiento y prescripciones funcionales contempladas en la Regla 19-1 del Capítulo V del Convenio SOLAS, así como a las directrices que sean adoptadas para tal fin por la Organización Marítima Internacional.

(Resolución 453 de 2010, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.2.3. *Buques de bandera extranjera.* La Dirección General Marítima recibirá información de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques de bandera extranjera, que estando dentro de las clases de naves establecidas en el artículo anterior, hayan comunicado su intención de entrar en una instalación portuaria ubicada en el territorio nacional, o que transiten en aguas jurisdiccionales colombianas.

(Resolución 453 de 2010, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.1.2.4. *Información de identificación y seguimiento de largo alcance.* La información que deberán transmitir los buques de bandera nacional y extranjera mencionados en los artículos 4.2.1.2.2 y 4.2.1.2.3, dispuestos en el presente capítulo, será la siguiente:

a) Identidad del Buque.
b) Posición del Buque (Latitud y Longitud).
c) Fecha y hora de la transmisión.

(Resolución 453 de 2010, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.1.2.5. *Requerimientos técnicos.* Los equipos a bordo establecidos en los artículos anteriores de este capítulo, deberán ser compatibles con los que se enuncian a continuación:

- Inmarsat-C: Thrane&Thrane 3020C – Inmarsat-C:
- Furuno Felcom 16
- Inmarsat-C: JRC 95T
- Inmarsat Mini C: Thrane&Thrane TT3026
- Inmarsat Mini C: Thrane&Thrane TT3000LRIT
- Inmarsat Mini C: Thrane&Thrane TT3000E
- Inmarsat D+: DMR200 (SkyWave)
- Inmarsat D+: DMR800 (SkyWave)
- Inmarsat D+: SAT2O1 (Satamatics)
- Inmarsat D+: SAT101 (Satamatics)
- Iridium: Thorium (Kenwood for CLS)

PARÁGRAFO 1. Dependiendo de la tecnología relativa a las comunicaciones del equipo en uso, éste deberá ser registrado en los siguientes proveedores de comunicaciones satelitales:

- Vizada para equipos Inmarsat C y Mini C -
- Satamatics o Skyware para equipos Inmarsat D+ -

- Iridium para equipos Iridium

PARÁGRAFO 2. Al momento de concretar la incorporación de una nave al sistema, se deberá comunicar a la Dirección General Marítima la siguiente información:

- Número IMO de la Nave.
- Número MMSI de la Nave.
- Distintivo de Llamada de la Nave (Call Sign).
- Tipo/modelo de equipo utilizado.
- Número de serie del equipo.
- Número de comunicaciones del equipo (equivale al número telefónico).

(Resolución 453 de 2010, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.2.1.2.6. *Administración.* La Dirección General Marítima podrá ejercer la administración del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT), directamente o a través de un centro de datos regional o de cooperación internacional.

PARÁGRAFO. La información recopilada a través del sistema deberá ser usada de manera confidencial.

(Resolución 453 de 2010, artículo 8°)

CAPÍTULO 3
DEL CONTROL Y LA VIGILANCIA DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES EN AGUAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES JURISDICCIONALES

SECCIÓN 1
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 4.2.1.3.1.1. *Control de tránsito de naves o artefactos navales.* Todas las naves mayores, es decir, aquellas cuyo tonelaje sea o exceda de veinticinco (25) toneladas de registro neto (TRN) o de más de dieciséis (16) metros de eslora de diseño; las naves menores, es decir, aquellas cuyo tonelaje sea inferior a veinticinco (25) toneladas de registro neto (TRN) o hasta dieciséis (16) metros de eslora; y los artefactos navales que se encuentren en la jurisdicción de la Dirección General Marítima, salvo las naves de guerra, deberán cumplir con las siguientes normas:

1. **Naves y artefactos navales de matrícula extranjera.**

a) Estar matriculadas ante la Autoridad Marítima Extranjera.
b) Mantener a bordo y vigentes, en todo momento, los documentos pertinentes de la nave y de su tripulación, expedidos por la Autoridad Marítima Extranjera u organización reconocida, según sea el caso.
c) Atender a la señal de parar máquinas y a la orden de detención, efectuada mediante comunicación realizada a través del canal 16 VHF o FM, y demás requerimientos y procedimientos llevados a cabo por las unidades de la Armada Nacional.
d) Cubrir exclusivamente la ruta autorizada en caso de realizar tráfico de cabotaje, o la ruta registrada en caso de realizar tráfico internacional, de acuerdo con la autorización contenida en el acto administrativo expedido por la Dirección General Marítima. Toda nave operará con la autorización correspondiente y en la zona establecida por la Dirección General Marítima.
(Literal modificado por el artículo 1° de la Resolución 206 de 2007)
e) Transitar a velocidades inferiores a veinticinco (25) nudos en bahías internas y canales de acceso, y a treinta (30) nudos en aguas jurisdiccionales, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984 o norma que lo modifiquen. Se exceptúan de lo anterior, las naves que se encuentren desarrollando una competición deportiva, previamente autorizada por la capitanía de puerto correspondiente.
f) Tramitar ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, la expedición de la autorización especial para tránsito aplicable a naves, cuya relación casco-motor, le permita desarrollar velocidades superiores a veinticinco (25) nudos.
g) Solicitar ante la Capitanía de Puerto correspondiente, la expedición de la autorización especial para tránsito, aplicable a naves menores que pretendan navegar durante el período comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas, en cuyo caso deberán llevar las luces de navegación energizadas.
h) No llevar a bordo bienes de uso privativo de la fuerza pública, visores nocturnos, detectores de radar y escáner de radio para frecuencias HF, VHF y UHF.
i) Reportarse periódicamente a la estación de control de tráfico marítimo de la jurisdicción, por el canal 16 de VHF - FM, cuando la nave tenga la intención de entrar a puerto y/o salga al mar.
j) No transportar combustible en tanques o bidones sobre cubierta, ni en cantidades superiores a la capacidad de diseño para transporte de combustible, o a la cantidad de combustible adicional a ser transportada como carga. Lo precedente, con el fin de prevenir la contaminación marina, preservar la vida humana en el mar y cumplir con la autorización de capacidad máxima

de transporte de combustible, de conformidad con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, establecido en el anexo No. 2 del presente REMAC.

PARÁGRAFO. La restricción indicada en el literal anterior, sólo será aplicable a las naves de arqueo igual o inferior a mil (1.000) toneladas de registro bruto (TRB).

k) Limitar las cantidades, especialmente gasolina y diésel, transportado por naves que operen en jurisdicción de la Dirección General Marítima, cuya finalidad sea el aprovisionamiento de las embarcaciones auxiliares en la operación de éstas. Lo precedente, teniendo en cuenta que el consumo (hora) en galones de combustible de un motor fuera de borda, es el equivalente al cinco por ciento (5%) del caballaje total de los motores que utilicen, ya sea los motores de las motonaves, o los motores fuera de borda de las embarcaciones auxiliares en condiciones variables de carga. Por tal motivo, todas las Capitanías de Puerto de la Dirección General Marítima, antes de autorizar zarpe, velarán por el cumplimiento de lo resuelto.
(Literal modificado por el artículo 2° de la Resolución 206 de 2007)
l) No utilizar motores fuera de borda que excedan los veinticinco (25) HP, en naves menores de apoyo que se empleen en faenas de pesca.

2. Naves y artefactos navales de matrícula nacional.

Además de lo estipulado en el numeral 1 del presente artículo, las naves y artefactos navales de matrícula nacional deberán cumplir con las siguientes normas:

a) Tener señalada la marca de identificación, de conformidad con lo estipulado en el numeral 1 del artículo 1 de la Resolución 520 de 1999, la cual se mantendrá visible en todo momento.
b) Registrar todo motor de uso marino o fluvial ante una capitanía de puerto del país, la cual expedirá el certificado de registro de motor establecido en el anexo No. 3 del presente REMAC.
c) No transportar combustible en tanques o bidones sobre cubierta, ni en cantidades superiores a la capacidad de diseño para transporte de combustible, o a la cantidad de combustible adicional a ser transportada como carga. Lo precedente, con el fin de prevenir la contaminación marina, preservar la vida humana en el mar y cumplir con la autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, de conformidad con el certificado de

autorización de capacidad máxima de transporte de combustible establecido en el anexo No. 2 del presente REMAC.

PARÁGRAFO. La restricción indicada en el literal C del presente artículo, sólo será aplicable a las naves de arqueo igual o inferior a mil (1.000) toneladas de registro bruto (TRB), salvo a las siguientes:

1. Las naves que navegan dentro de la jurisdicción de una misma Capitanía de Puerto.
2. Las naves dedicadas a la pesca artesanal.
3. Las naves dedicadas al transporte de pasajeros, las cuales podrán llevar solamente la cantidad necesaria para su consumo.
4. Las naves de uso familiar que requieran transportar combustible para uso doméstico.
5. Las naves dedicadas al cabotaje con ruta autorizada por la Autoridad Marítima Nacional en el área de los litorales pacífico y atlántico.

No obstante, lo anterior, se deberá tramitar el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible establecido en el anexo No. 2 del presente REMAC. Así mismo, en caso de transportar combustible en tanques o bidones, además de lo anterior, se deberán tomar todas las precauciones destinadas a garantizar la seguridad de las personas, de la nave y de la carga, lo cual es responsabilidad exclusiva de los propietarios y armadores de las naves.

(Resolución 520 de 1999, *artículo 2°)*

ARTÍCULO 4.2.1.3.1.2. *Disposiciones aplicables a las sociedades portuarias regionales.* Al personal de las sociedades portuarias regionales situadas en áreas jurisdiccionales de la Dirección General Marítima, se le recomienda observar en lo concerniente a su competencia, las Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional, emitidas por la Organización Marítima Internacional mediante la ~~Resolución A872 (20) del veintisiete (27) de noviembre de 1997~~ (modificada integralmente por la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006), citada en el anexo No. 4 del presente REMAC.

(Resolución 520 de 1999, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.1.3.1.3. Normas aplicables a las marinas y clubes náuticos. Las marinas y clubes náuticos ubicados en áreas jurisdiccionales de la Dirección General Marítima, darán estricto cumplimiento a las siguientes normas:

1. Estar registradas ante la Dirección General Marítima.
2. Tener licencia de explotación comercial vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.
3. Observar, en lo concerniente a su competencia, las Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional, emitidas por la Organización Marítima Internacional mediante la ~~Resolución A872 (20) del veintisiete (27) de noviembre de 1997~~ (modificada integralmente por la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006), citada en el anexo No. 4 del presente REMAC.
4. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, en virtud del artículo 95 de la Constitución Política Nacional, cuando una nave de registro nacional se presente sin la marca de identificación o sin el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, requiriendo cualquier tipo de servicio. Lo precedente, con el objeto de que la Capitanía de Puerto competente tome las acciones que sean menesteres.
5. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, en virtud del artículo 95 de la Constitución Política Nacional, el arribo y zarpe, hacia o desde sus instalaciones, de toda nave de bandera extranjera, incluyendo los veleros y yates, con el fin de controlar el tiempo de permanencia de los mismos en aguas colombianas.
6. Abastecer de combustible a las naves, de conformidad con lo prescrito en el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, expedido por la Capitanía de Puerto para cada viaje que se pretenda realizar.
7. Llevar un registro permanente del abastecimiento de combustible por nave.
8. Llevar un registro actualizado de las actividades propias de la marina o del club náutico.
9. Tener un libro de zarpes y de arribo de naves, donde para cada una se registre:
   9.1. El nombre del propietario o armador de la nave.
   9.2. La dirección y teléfono.
   9.3. El número de la matrícula.
   9.4. El número del certificado de registro de motor y,
   9.5. El número del certificado de autorización de capacidad máxima de diseño para el transporte de combustible.

PARÁGRAFO. El libro de zarpes y de arribo de naves, y el registro de abastecimiento de combustible, estarán sujetos a revisión por parte de la Capitanía de Puerto

correspondiente o autoridad competente, en las inspecciones que se realicen para controlar y verificar tales actividades.

10. Enviar a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, un reporte mensual del movimiento de naves a las cuales se les prestó algún servicio. En éste se deberá indicar el tiempo de permanencia de la nave en la marina o club náutico sin ser movilizada, las horas en que efectuó arribos y zarpes, los nombres, apellidos e identificación del capitán y de la tripulación.

(Resolución 520 de 1999, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.1.3.1.4. Normas aplicables a los astilleros navales. Los astilleros navales en áreas jurisdiccionales de la Dirección General Marítima, darán estricto cumplimiento a las siguientes normas:

1. Estar registrados ante la Dirección General Marítima.
2. Tener licencia de explotación comercial vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.
3. Observar, en lo concerniente a su competencia, las Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional, emitidas por la Organización Marítima Internacional mediante la ~~Resolución A872 (20) del veintisiete (27) de noviembre de 1997~~ (modificada integralmente por la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006), citada en el anexo No. 4 del presente REMAC.
4. No reparar, modificar y/o realizar mantenimiento a naves o artefactos navales de matrícula o registro nacional, que no presenten la correspondiente autorización de modificación expedida por la Autoridad Marítima Nacional, y/o carezcan de los documentos pertinentes relacionados en el numeral 3 del artículo 1 de la Resolución 520 de 1999.

PARÁGRAFO. Las reparaciones y modificaciones de las naves y/o artefactos navales de matrícula nacional, deben ser supervisadas por un inspector nombrado por la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente.

Tratándose de naves de registro extranjero, se deberá solicitar la presentación de los documentos equivalentes a los nacionales.

5. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, en virtud del artículo 95 de la Constitución Política Nacional, cuando una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación, mantenimiento o cualquier

otro servicio, no presente o carezca de la documentación citada en el numeral anterior. Lo precedente, con el objeto de que la Capitanía de Puerto correspondiente, tome las acciones que sean menesteres.

6. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, en virtud del artículo 95 de la Constitución Política Nacional, el arribo y zarpe, hacia o desde sus instalaciones, de toda nave de bandera extranjera, incluyendo los veleros y yates, con el fin de controlar el tiempo de permanencia de los mismos en aguas colombianas.
7. No modificar la capacidad de diseño para transporte de combustible, sin tener previa autorización de la Capitanía de Puerto correspondiente.
8. Gestionar la expedición del certificado de matrícula y el certificado de registro de motor ante la capitanía de puerto de la jurisdicción donde la nave y/o motor realizará sus operaciones, para las naves que se construyan o que se importen, previa autorización del propietario o del armador.
9. Efectuar la marca de identificación, de conformidad con el numeral 1 del artículo 1 de la Resolución 520 de 1999, y entregar la nave o el artefacto naval y/o el motor al propietario, una vez obtenido el certificado de matrícula y el certificado de registro del motor, con la autorización del propietario o del armador.
10. Presentar a la Dirección General Marítima, dentro de los sesenta (60) días calendario a la fecha de publicación de la Resolución 520 de 1999, un informe mensual de las reparaciones y modificaciones realizadas, incluyendo lo correspondiente al aumento de la autonomía y/o capacidad máxima de transporte de combustible, modificación de tanques, coferdam o cualquier espacio interior, así como las ventas efectuadas durante los tres (3) años inmediatamente anteriores, si fabrican o comercializan cualquier tipo de nave y/o motor de uso marino o fluvial.

Los datos a suministrar serán los siguientes:

a) Nombre, identificación y domicilio del comprador (persona natural o jurídica);
b) Cantidad y clase de embarcaciones y/o motores vendidos, incluyendo sus especificaciones técnicas, números de serie del casco y del motor, y
c) Actividad para la cual fue destinada la nave y/o los motores.

PARÁGRAFO 1. Quienes hayan presentado la relación de ventas ejecutadas durante los tres (3) años anteriores, continuarán presentando el informe mensual.

PARÁGRAFO 2. En el caso que las naves o artefactos navales que se fabriquen o importen (ya sea casco y/o motores, unidos o separados), sean con destino a un establecimiento comercial de distribución, este último podrá, previa autorización del

propietario o del armador, efectuar el trámite de matrícula de la nave o del artefacto naval, el registro del motor y la señalización con la marca de identificación, antes de hacer la entrega de la misma al comprador.

Para tales efectos, el astillero naval deberá enviar un listado con los datos actualizados de los establecimientos comerciales de distribución, que cuenten con la autorización de distribución de sus productos. Listado tal que debe ser mantenido al día en todo momento, informando a la Capitanía de Puerto cualquier novedad o cambio en la información.

Luego de suministrado el informe antes señalado, presentar a la Dirección General Marítima un informe dentro de los quince (15) días calendario de cada mes, en el cual se relacionen las reparaciones, modificaciones, el aumento de la autonomía y/o capacidad máxima de transporte de combustible, así como de las ventas efectuadas durante ese período, a partir de la fecha de publicación de la Resolución 520 de 1999, si fabrican o comercializan cualquier tipo de nave y/o motor de uso marino o fluvial.

Los datos a suministrar serán los siguientes:

a) Nombre, identificación y domicilio del comprador (persona natural o jurídica);
b) Cantidad y clase de embarcaciones y/o motores vendidos, incluyendo sus especificaciones técnicas, números de serie de casco y motor;
c) Número de certificado de matrícula y certificado de registro de motor, y
d) Actividad para la cual será destinada la nave y/o los motores.

11. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, en virtud del artículo 95 de la Constitución Política Nacional, cuando en una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación, mantenimiento o cualquier otro servicio, se observe la presencia de cualquier tipo de modificación estructural de los espacios internos y externos de la motonave. Siempre que no se encuentren con la debida ilustración en los planos de la nave o artefacto naval, ni con la autorización por parte de la autoridad competente, y puedan ser utilizados para el transporte de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos, esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento, transformación de los mismos o cualquier sustancia no autorizada.

(Resolución 520 de 1999, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.2.1.3.1.5. Normas aplicables a los talleres de reparación naval y a otras personas naturales o jurídicas dedicadas a la construcción, reparación, modificación

y/o mantenimiento de naves o artefactos navales. Los talleres de reparación naval y las demás personas enunciadas anteriormente en áreas jurisdiccionales de la Dirección General Marítima, darán cumplimiento a las siguientes normas:

1. Estar registrados ante la Dirección General Marítima.
2. Tener licencia de explotación comercial vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.
3. Observar, en lo concerniente a su competencia, las Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional, emitidas por la Organización Marítima Internacional mediante la ~~Resolución A872 (20) del veintisiete (27) de noviembre de 1997~~ (modificada integralmente por la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006), citada en el anexo No. 4 del presente REMAC.
4. No reparar, modificar y/o realizar mantenimiento a naves o artefactos navales de matrícula o registro nacional, que no presenten la correspondiente autorización de modificación expedida por la Autoridad Marítima Nacional, y/o carezcan de los documentos pertinentes relacionados en el numeral 3 del artículo 1 de la Resolución 520 de 1999.

PARÁGRAFO. Las reparaciones y modificaciones de las naves y/o artefactos navales de matrícula nacional, deben ser supervisadas por un inspector nombrado por la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente. Tratándose de naves de registro extranjero, se deberá solicitar la presentación de los documentos equivalentes a los nacionales.

5. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, en virtud del artículo 95 de la Constitución Política Nacional, cuando una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación, mantenimiento o cualquier otro servicio, no presente o carezca de la documentación citada en el numeral anterior. Lo precedente, con el objeto de que la Capitanía de Puerto tome las acciones que sean menesteres.
6. No modificar la capacidad de diseño para transporte de combustible de una nave, sin tener previa autorización de la Capitanía de Puerto correspondiente.
7. Presentar a la Dirección General Marítima dentro de los sesenta (60) días calendario a la fecha de publicación de la Resolución 520 de 1999, un informe mensual de las reparaciones y modificaciones realizadas, incluyendo lo correspondiente al aumento de la autonomía y/o capacidad máxima de transporte de combustible, así como de las ventas efectuadas durante los tres (3)

años inmediatamente anteriores, si fabrican o comercializan cualquier tipo de nave y/o motor de uso marino o fluvial.

Los datos a suministrar serán los siguientes:

a) Nombre, identificación y domicilio del comprador (persona natural o jurídica);
b) Cantidad y clase de las naves y/o motores vendidos, incluyendo sus especificaciones técnicas, números de serie del casco y del motor, y
c) Actividad para la cual fue destinada la nave y /o los motores.

PARÁGRAFO. Quienes hayan presentado la relación de venta realizadas durante los tres (3) años anteriores, continuarán presentado el informe mensual.

8. Luego de suministrado el informe antes señalado, presentar a la Dirección General Marítima un informe dentro de los quince (15) días calendario de cada mes, en el cual se relacionen las reparaciones, modificaciones, el aumento de la autonomía y/o capacidad máxima de transporte de combustible, modificación de tanques, coferdam o cualquier espacio interior, así como de las ventas efectuadas durante ese período, a partir de la fecha de publicación de la Resolución 520 de 1999, si fabrican o comercializan cualquier tipo de nave y/o motor de uso marino o fluvial.

   Los datos a suministrar serán los siguientes:

   a) Nombre, identificación y domicilio del comprador (persona natural o jurídica);
   b) Cantidad y clase de las naves y/o motores vendidos, incluyendo sus especificaciones técnicas, números de serie de casco y motor;
   c) Número de certificado de matrícula y certificado de registro de motor, y
   d) Actividad para la cual será destinada la nave y /o los motores.
9. Informar de inmediato a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, en virtud del artículo 95 de la Constitución Política Nacional, cuando en una nave o artefacto naval que requiera reparación, modificación, mantenimiento o cualquier otro servicio, se observe la presencia de cualquier tipo de modificación estructural de los espacios internos y externos de la motonave. Siempre que no se encuentren con la debida ilustración en los planos de la nave o artefacto naval, ni con la autorización por parte de la autoridad competente, y puedan ser utilizados para el transporte de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos, esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos.

(Resolución 520 de 1999, artículo 6°)

ARTÍCULO 4.2.1.3.1.6. Normas aplicables a personas naturales o jurídicas distribuidores de naves o artefactos navales y/o motores marinos o fluviales. Las personas naturales o jurídicas distribuidores de naves o artefactos navales y/o motores marinos o fluviales, en áreas jurisdiccionales de la Dirección General Marítima, darán cumplimiento a las siguientes normas:

1. Podrán gestionar la expedición del certificado de matrícula y el certificado de registro de motor ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción donde la nave y motor realizarán sus operaciones, previa autorización escrita del propietario, del armador o del agente marítimo.
2. Efectuar la marca de identificación, de conformidad con el numeral 1 del artículo 1 de la Resolución 520 de 1999, y entregar la nave y/o e l motor al propietario, una vez obtenido el certificado de matrícula y el certificado de registro de motor.
3. Presentar a la Dirección General Marítima dentro de los sesenta (60) días calendario a la fecha de publicación de la Resolución 520 de 1999, la relación de las ventas efectuadas durante los tres (3) años inmediatamente anteriores, con los siguientes datos:
   a) Nombre, identificación y domicilio del comprador (persona natural o jurídica);
   b) Cantidad y clase de las naves y/o motores vendidos, incluyendo sus especificaciones técnicas, números de serie de casco y motor, y
   c) Actividad para la cual fue destinada la nave y/o los motores.

PARÁGRAFO. Quienes hayan presentado la relación de ventas realizadas durante los tres (3) años anteriores, continuarán presentando el informe mensual.

4. Luego de suministrado el informe antes indicado, presentar a la Dirección General Marítima un informe dentro de los quince (15) días calendario de cada mes, en el cual se relacionen las ventas efectuadas durante ese período, a partir de la fecha de publicación de la Resolución 520 de 1999.

   Dicha información debe contener los siguientes datos:

   a) Nombre, identificación y domicilio del comprador (persona natural o jurídica);
   b) Cantidad y clase de las naves y/o motores vendidos, incluyendo sus especificaciones técnicas, números de serie de casco y motor;
   c) Número de certificado de matrícula y certificado de registro de motor, y
   d) Actividad para la cual será destinada la nave y/o los motores.

(Resolución 520 de 1999, artículo 7°)

ARTÍCULO 4.2.1.3.1.7. Normas aplicables a los propietarios, armadores y agentes marítimos. Los propietarios, armadores y agentes marítimos, deberán observar en lo concerniente a su competencia, las Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional, emitidas por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006), citada en el anexo No. 4 del presente REMAC. Además de lo previo, darán estricto cumplimiento a las siguientes normas:

1. **Naves matriculadas ante la Autoridad Marítima Nacional.**

El propietario, armador o agente marítimo de una nave o artefacto naval, debidamente matriculado, o de un motor debidamente registrado con anterioridad a la fecha de publicación de la Resolución 520 de 1999, dentro de los tres (3) meses siguientes a esta fecha, deberá adelantar el siguiente procedimiento ante la capitanía de puerto de su jurisdicción:

a) Gestionar, en los casos que corresponda, la autorización o registro de ruta específica o reconfirmar la ruta previamente asignada o registrada, según el tráfico que realice la nave;
b) Adelantar las diligencias pertinentes para la expedición del certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, dispuesto en el anexo No. 2 del presente REMAC, para cada viaje que pretenda realizar, siempre que se requiera zarpe;
c) Gestionar la expedición del certificado de registro de motor, dispuesto en el anexo No. 3 del presente REMAC.
d) Solicitar una inspección extraordinaria ante la Capitanía de Puerto de matrícula, de conformidad a lo estipulado en el numeral 9 del artículo 4.2.1.3.4.2, dispuesto en el presente capítulo, y
e) Adelantar las diligencias pertinentes necesarias para obtener la autorización de transporte ante la capitanía de puerto, de cualquiera de los productos listados en la Resolución A872 (20), aprobada, el veintisiete (27) de noviembre de 1997 y demás normas concordantes.

2. **Naves no matriculadas.** El propietario, armador o agente marítimo de una nave o artefacto naval, que no haya sido debidamente matriculado o de un motor que no haya sido debidamente registrado, con anterioridad a la fecha de publicación de la Resolución 520 de 1999, dentro de los tres (3) meses siguientes a esta fecha,

además de lo estipulado en el numeral primero del presente artículo, deberá adelantar el siguiente procedimiento ante la capitanía de puerto de la jurisdicción:

a) Adelantar las gestiones necesarias para obtener la expedición de los diferentes documentos pertinentes, de acuerdo con la clase de nave o artefacto naval;
b) Gestionar ante la capitanía de puerto correspondiente, la autorización para cualquier modificación de la capacidad de diseño para transport, de combustible de la nave o artefacto naval;
c) Mantener informada a la capitanía de puerto de matrícula, de cualquier novedad o modificación de la información referente a los datos técnicos de la nave, de los suyos y del propietario cuando éste no sea el armador, así como del lugar donde normalmente permanecerá, y
d) No modificar las características de la nave o artefacto naval, sin la correspondiente autorización previa, expedida por la autoridad marítima, ni cargar a bordo más combustible que el autorizado en el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, dispuesto en el anexo A del presente capítulo.

(Resolución 520 de 1999, artículo 8°)

ARTÍCULO 4.2.1.3.1.8. Normas aplicables a los tripulantes y capitanes de naves. Los tripulantes y capitanes de naves deberán observar, en lo concerniente a su competencia, las directrices para la prevención y supresión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, así como insumos o productos químicos, esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de los mismos, emitidas por la Organización Marítima Internacional en la Resolución A872 (20), aprobada el veintisiete (27) de noviembre de 1997. Además de lo previo, darán cumplimiento a las siguientes normas:

1. Denunciar ante la autoridad competente los hechos punibles o contravenciones de cuya comisión tenga conocimiento, especialmente los inherentes a:
   a) Piratería.
   b) Trata de esclavos.
   c) Efectuar transmisiones no autorizadas.
   d) Tráfico, fabricación o porte de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, insumos o productos químicos, esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de estupefacientes.
   e) Transporte de armas, munición o explosivos, sin autorización.
   f) Contrabando y favorecimiento del contrabando.

g) Exploración en búsqueda de antigüedades y/o especies náufragas, sin autorización.
h) Salvamento de especies náufragas, sin autorización.
i) Faenas de pesca, exploraciones, explotaciones de recursos, sin autorización o en zonas no autorizadas para pesca por parte de la autoridad competente.
j) Carencia de nacionalidad de la nave.
k) Transporte de desechos o sustancias radioactivas.

2. Además de lo establecido en el numeral anterior, los capitanes de las naves darán cumplimiento a lo siguiente:
   a) No permitir objetos de comercio ilícito a bordo de la nave o artefacto naval.
   b) Informar, previamente, por radio o cualquier otro sistema de comunicación, o por conducto de su agente marítimo en Colombia, si lo tuviere, a la Armada Nacional o a la Capitanía de Puerto más próxima, que transporta productos químicos, esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de estupefacientes. Además, deberá indicar si se trata de paso inocente y el plan de ruta previsto o, alternativamente, el puerto al que pretende arribar.
   c) Informar, previamente, por radio o cualquier otro sistema de comunicación, o por conducto de su agente marítimo en Colombia, si lo tuviere, a la Capitanía de Puerto respectiva y demás autoridades competentes, al menos con veinticuatro (24) horas de antelación al tiempo estimado de arribo a puerto colombiano, con indicación de lo siguiente:
      - El tipo de mercancía.
      - La cantidad de la mercancía.
      - Las marcas de la mercancía.
      - El fabricante de la mercancía.
      - El país de origen y,
      - El itinerario de los puertos donde la nave arribará antes del descargue de productos químicos, esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de estupefacientes.

Lo anterior, sin perjuicio de las declaraciones relativas a la mercancía, de acuerdo a las disposiciones que sobre la materia compete a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).

   d) Permitir la visita a bordo a la nave o artefacto naval, por parte de los comandantes de las unidades a flote de la Armada Nacional, de los comandantes de los elementos de combate fluvial, o por la Autoridad Marítima Nacional. Lo precedente, con el objeto de:

- Verificar los documentos pertinentes de la nave o artefacto naval.
- Verificar los documentos pertinentes de la tripulación.
- Realizar la inspección y registro de una parte o de la totalidad de la nave y/o artefacto naval.

(Resolución 520 de 1999, artículo 9°)

SECCIÓN 2
DE LA INMOVILIZACIÓN

ARTÍCULO 4.2.1.3.2.1. Inmovilización de naves o de artefactos navales. Hace referencia a la acción adoptada por los comandantes de las unidades de la Armada Nacional, o por la Autoridad Marítima Nacional, consistente en impedir temporalmente el zarpe o la navegación de las naves o artefactos navales. Lo precedente con el objeto de practicar visita, de acuerdo a lo establecido en el artículo 4.2.1.3.3.1 dispuesto en el presente capítulo.

(Resolución 520 de 1999, artículo 10)

ARTÍCULO 4.2.1.3.2.2. Presencia de autoridad. Toda nave o artefacto naval, ante la presencia de una unidad de la Armada Nacional o de la Autoridad Marítima Nacional, está en la obligación de permanecer en la escucha del canal 16 de VHF – FM, y contestar al llamado en caso de ser requerido.

La nave que no acate o haga caso omiso a la señal de parar máquinas, o a la orden que se detenga, será objeto de persecución y se procederá a su inmovilización temporal, por considerarse un indicio de la comisión de actividades ilícitas y/o contravencionales. Además de lo anterior, el incumplimiento a la señal de parar máquinas, dará lugar a la imposición por parte de la Autoridad Marítima Nacional, de las sanciones referidas en el artículo 4.2.1.3.4.3, dispuesto en el presente capítulo.

(Resolución 520 de 1999, artículo 11°)

ARTÍCULO 4.2.1.3.2.3. Aplicación. La inmovilización temporal de naves o artefactos navales podrá ser realizada por cualquier unidad de la Armada Nacional o por la Autoridad Marítima Nacional, de la siguiente manera:

1. Por unidades de la Armada Nacional, cuando existan indicios que den margen a colegir el desarrollo de actividades delictivas o contravencionales de la nave o de su tripulación, así:
   a) La piratería.
   b) La trata de esclavos.

c) Efectuar transmisiones no autorizadas.
d) Tráfico, fabricación o porte de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, insumos o productos químicos, esenciales o precursores, para la elaboración, procesamiento o transformación de estupefacientes.
e) El transporte de armas, munición o explosivos, sin autorización.
f) La exploración en búsqueda de antigüedades náufragas, sin autorización.
g) El salvamento de especies náufragas, sin autorización.
h) El contrabando de bienes y el favorecimiento del contrabando.
i) Faenas de pesca, exploraciones o explotaciones de recursos, sin autorización, o en zonas no autorizadas para pesca por parte de la autoridad competente.
j) Cuando la nave no esté matriculada ante la Autoridad Marítima Nacional o extranjera.
k) Cuando la nave y/o tripulación no disponga de los documentos pertinentes.
l) Cuando la nave o su tripulación no acaten la señal de parar máquinas o la orden de detención, efectuada mediante comunicación hecha a través del canal 16 de VHF – FM, por parte de una unidad de la Armada Nacional, será objeto de persecución.
m) Cuando la nave no cubra exclusivamente la ruta autorizada, en caso de realizar tráfico de cabotaje, o cuando la nave no cubra la ruta registrada, en caso de realizar tráfico internacional, de acuerdo con la autorización expedida por la Autoridad Marítima Nacional.
n) Cuando la nave transite a velocidad superior a veinticinco (25) nudos, en bahía internas y canales de acceso. Así mismo, cuando la nave transite a velocidad superior a treinta (30) nudos, en aguas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Dirección General Marítima, sin autorización especial para ello.
o) Cuando la nave menor no tenga la autorización especial para navegar en el período comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas, o navegue sin luces, de conformidad con lo establecido en el literal j numeral 3 del artículo 1, en concordancia con el literal g numeral 1 del artículo 2º de la Resolución 520 de 1999.
p) Cuando el número o potencia del motor difiera con el del certificado de matrícula y el certificado de registro de motor.
q) Cuando la nave no tenga la marca de identificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 1 del artículo 1 de la Resolución 520 de 1999.
r) Cuando no se disponga del certificado de registro del motor, establecido en el anexo No. 3 del presente REMAC.

s) Cuando lleve a bordo bienes de uso privativo de la fuerza pública, visores nocturnos, detectores de radar y escáner de radio para frecuencias de HF, VHF y UHF.
t) Cuando las naves y artefactos navales de matrícula extranjera, de arqueo igual o inferior a mil (1.000) toneladas de registro bruto (TRB), transporten combustible en tanques o bidones sobre cubierta, en cantidades superiores a la capacidad de diseño para transporte de combustible, o a la cantidad de combustible para ser transportada como carga, de acuerdo con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, establecido en el anexo No. 2 del presente REMAC.
u) Cuando la nave no enarbole ningún pabellón.
v) Cuando la nave no tenga nacionalidad.
w) Cuando transporte desechos o sustancias radioactivas.
x) Cuando lo disponga autoridad judicial competente, y
y) Cuando la nave represente un serio riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar y la preservación del medio marino.

2. Por la Autoridad Marítima Nacional en los siguientes eventos:
a) Cuando la nave no esté matriculada ante la Autoridad Marítima Nacional o extranjera.
b) Cuando la nave y/o la tripulación no disponga de los documentos pertinentes.
c) Cuando la nave no cubra exclusivamente la ruta autorizada, en caso de realizar tráfico de cabotaje, o cuando la nave no cubra la ruta registrada, en caso de realizar tráfico internacional, de acuerdo con la autorización expedida por la Autoridad Marítima Nacional.
d) Cuando la nave menor no tenga la autorización especial para navegar en el período comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas, o navegue sin luces.
e) Cuando el número o potencia del motor difiera con el del certificado de matrícula y el certificado de registro de motor.
f) Cuando la nave no tenga la marca de identificación, de conformidad con lo estipulado en el numeral 1 del artículo 1 de la Resolución 520 de 1999.
g) Cuando no se disponga del certificado de registro del motor, establecido en el anexo No. 3 del presente REMAC.
h) Cuando lleve a bordo bienes de uso privativo de la fuerza pública, visores nocturnos, detectores de radar y escáner de radio para frecuencia de HF, VHF y UHF.
i) Cuando las naves y artefactos navales de matrícula nacional de arqueo igual o inferior a mil (1.000) toneladas de registro bruto (TRB), transporten combustible

en tanques o bidones sobre cubierta, en cantidades superiores a la capacidad de diseño para el transporte de combustible, o a la cantidad de combustible para ser transportada como carga, salvo las siguientes:

- Las naves dedicadas a la pesca artesanal.
- Las naves dedicadas al transporte de pasajeros, las cuales podrán llevar solamente la cantidad necesaria para su consumo.
- Las naves de uso familiar que requieran transportar combustible para uso doméstico y,
- Las naves dedicadas al cabotaje con ruta autorizada por la Autoridad Marítima en el área de los litorales Pacífico y Atlántico, de acuerdo con el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, establecido en el anexo No. 2 del presente REMAC.

j) Cuando se compruebe que el equipo de la nave o artefacto naval no cumple con las condiciones de homologación establecidas.
k) Cuando se trate de naves o artefactos navales al servicio de empresas de transporte cuya habilitación y permiso de operación, licencia, registro o matrícula, se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas.
l) Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación de la nave y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.
m) Cuando se compruebe que la nave o el artefacto naval no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta un servicio no autorizado. En este último caso, la nave o artefacto naval será inmovilizado por un término de hasta tres (3) meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se podrá sancionar con multa.
n) Cuando se compruebe que la nave o el artefacto naval excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga.
o) Cuando se deba impedir la navegación de una nave o que ésta se haga a la mar, por considerar que la misma ha transgredido las normas de marina mercante vigentes a nivel nacional.
p) Cuando la nave represente un serio riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar y la preservación del medio marino.

(Resolución 520 de 1999, artículo 12°)

SECCIÓN 3
DE LA VISITA

ARTÍCULO 4.2.1.3.3.1. Visita a la nave o artefacto naval. Hace referencia a la acción adoptada por los comandantes de unidades a flote de la Armada Nacional, por los comandantes de los elementos de combate fluvial, o por la Autoridad Marítima Nacional, consistente en subir a bordo de la nave o artefacto naval, por parte de un oficial, suboficial u otra autoridad competente, con el propósito de verificar los documentos pertinentes de la nave, artefacto naval y/o de la tripulación, o comprobar el desarrollo de actividades ilegales de la nave y/o de la tripulación. Para lo cual se podrá realizar la inspección y el registro de la totalidad o parte de la misma.

(Resolución 520 de 1999, artículo 13°)

ARTÍCULO 4.2.1.3.3.2. Disposición de bienes y personas. En caso de encontrarse pruebas o indicios que impliquen a la nave y/o artefacto naval, la carga, o su tripulación, en un delito y/o contravención, estos serán puestos a disposición de la autoridad competente por acta suscrita por el comandante de la unidad, Autoridad Marítima y demás participantes. Al acta precedente, deberá estar acompañada de fotografías o filmaciones, si ello es pertinente, indicándose como mínimo la siguiente información:

- Marca de la nave y/o artefacto naval.
- Tipo de nave y/o artefacto naval.
- Modelo de la nave y/o artefacto naval.
- Fecha de construcción de la nave y/o artefacto naval.
- Nombre de la nave y/o artefacto naval.
- Bandera de la nave y/o artefacto naval.
- Material del casco.
- Número de motor.
- Número de la matrícula.
- Desplazamiento.
- Arqueo neto.
- Eslora.
- Manga.
- Colores del casco.
- Uso de la nave y/o artefacto naval.
- Estado de la nave y/o artefacto naval.
- Nombre de la persona natural o jurídica, propietaria de la nave y/o artefacto naval e identificación correspondiente.
- Nombre del armador e identificación correspondiente.

- La relación de presuntos responsables e identificación correspondiente, anexando constancia de buen trato,
- Nombre de la unidad que efectúa la incautación y fecha de la misma.
- Inventario de la incautación, si es pertinente y,
- Demás información que se considere necesaria para que las autoridades competentes puedan determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar como acaecieron los hechos.

*(*Resolución 520 de 1999, *artículo 14°)*

ARTÍCULO 4.2.1.3.3.3. Ámbito de aplicación. La visita a la nave o artefacto naval puede ser practicada en cualquier momento, circunstancia o lugar, ya sea que se encuentre varada fuera del agua, en las marinas, clubes náuticos, astilleros navales, talleres de reparación naval, en cualquier otra área jurisdiccional en tierra, o que la misma se encuentre atracada, abarloada, fondeada, navegando en aguas jurisdiccionales, o en altamar.

(Resolución 520 de 1999, *artículo 15°)*

SECCIÓN 4
DISPOSICIONES OPERATIVAS

ARTÍCULO 4.2.1.3.4.1. Cumplimiento operativo. El cumplimiento operativo de lo dispuesto en el presente capítulo corresponderá a:

1. El comando de la Armada Nacional, con sus unidades navales, a través del patrullaje en su jurisdicción, la inmovilización, la visita y la persecución de naves y artefactos navales, de conformidad con lo establecido en los artículos 4.2.1.3.2.1, 4.2.1.3.2.2, numeral 1 del artículo 4.2.1.3.2.3, y artículo 4.2.1.3.3.1, dispuestos en el presente capítulo.

   Las unidades navales de la Armada Nacional, previa autorización del centro de operaciones, podrán aplicar un químico neutralizante al combustible que sea encontrado en exceso, en una embarcación inmovilizada y visitada. Para tales efectos, no podrá utilizarse el agente químico en el combustible que tenga relación directa con la operación de la nave.

   Para la expedición de la citada autorización, se tendrán en cuenta como mínimo los siguientes parámetros:

- Que la nave sea encontrada en aguas jurisdiccionales colombianas con exceso de combustible no autorizado en el zarpe.
- Que dicho exceso sea de al menos 100 galones de gasolina.

Una vez expedida la autorización mencionada anteriormente, las unidades de la Armada Nacional procederán a su aplicación, teniendo en cuenta los parámetros expuestos. Para tales efectos, se deberá marcar y sellar los recipientes o tanques donde se transporte el combustible, así como ordenar el regreso inmediato de la nave a puerto.

El citado agente químico será evaluado y adquirido por el Ministerio de Defensa Nacional, Armada Nacional. Su objetivo será neutralizar temporalmente el combustible que sea transportado en exceso.

Lo anterior sin perjuicio de las acciones administrativas que procedan por parte de la Autoridad Marítima Nacional.

2. La Dirección General Marítima, a través de las Capitanías de Puerto, de acuerdo a su jurisdicción, la inmovilización, visita e inspección, registro de naves y artefactos navales, la vigilancia y el control de las personas naturales y jurídicas dedicadas a actividades marítimas.

*(*Resolución 520 de 1999, *artículo 16°; adicionado por el artículo 3° de la Resolución 206 de 2007)*

ARTÍCULO 4.2.1.3.4.2. Disposiciones para las capitanías de puerto. Las Capitanías de Puerto darán cumplimiento a las siguientes instrucciones:

1. Observar, en lo concerniente a su competencia, las Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional, emitidas por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución MSC 228 (82) adoptada el 07 de diciembre de 2006), citada en el anexo No. 4 del presente REMAC.
2. Expedir a las naves de bandera colombiana de arqueo igual o inferior a mil (1.000) toneladas de registro bruto (TRB), el certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible, establecido en el anexo No. 2 dispuesto en el presente REMAC. El certificado expuesto se expedirá para cada viaje junto con el documento de zarpe, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

a) La capacidad de transporte de combustible con la cual se diseñó originalmente la nave.
b) La cantidad de combustible necesaria para llevar a cabo la navegación en la travesía de la ruta autorizada.
c) El reaprovisionamiento de combustible en el puerto de arribo, a fin de realizar el trayecto de vuelta en cumplimiento de la ruta autorizada, en caso de ser practicable.
d) El transporte adicional de combustible como carga, con destino a la comercialización del mismo en el puerto de arribo, o para desarrollar las labores autorizadas, siempre que la nave cumpla con las especificaciones técnicas, de seguridad, navegabilidad y prevención de la contaminación para el desarrollo de esta actividad, y

La Capitanía de Puerto establecerá las normas especiales para expedir la autorización referida, considerando las condiciones del área jurisdiccional y la actividad que desarrolla la embarcación.

3. Expedir el certificado de registro del motor establecido en el anexo No. 3, dispuesto en el presente REMAC, a los motores de todas las naves de bandera nacional que operen en su jurisdicción. Para tal efecto, se tendrá en cuenta la declaración de importación, la autorización de levante, la factura comercial o cualquier otro documento que exija la Dirección General de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).
4. Establecer la correspondencia entre la potencia de los motores, el tipo de casco y la actividad para la cual se registra la nave, al momento de la matrícula.
5. Elaborar y mantener un estricto registro actualizado de los datos técnicos de las naves y los motores, así como de los datos personales del propietario, armador o agente marítimo de los mismos.
6. Informar al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante, sobre aquellos fallos que han quedado en firme, relacionados con la imposición de cualquier sanción al personal de gente de mar, naves, o a las personas naturales o jurídicas dedicadas a las actividades marítimas. Los datos y documentos deberán ser incluidos dentro de la información remitida periódicamente a la Dirección General Marítima, los primeros cinco (5) días calendario del mes.
7. Realizar, durante el primer y segundo semestre de cada año, inspecciones ordinarias a los astilleros navales, talleres de reparación naval, marinas y clubes náuticos, ubicados en sus respectivas jurisdicciones. Éstas se practicarán como mínimo una vez durante cada semestre, con el fin de constatar el cumplimiento de las normas establecidas en el presente capítulo. Los informes pertinentes deberán

ser enviados a la Dirección General Marítima con destino a la Subdirección de Marina Mercante (SUBMERC).

8. Efectuar inspecciones extraordinarias a naves y/o motores, de conformidad con los registros existentes en la Capitanía de Puerto, o previa solicitud de su propietario, armador o agente marítimo, con el fin de:

   a) Establecer la ubicación de las naves y/o de los motores.
   b) Actualizar el libro de registro de la Capitanía de Puerto, en lo referente a los datos personales del propietario, armador o agente marítimo.
   c) Actualizar el libro de registro de la Capitanía de Puerto, en lo referente a las características de las naves y motores, incluyendo el número de serie de casco y motores.
   d) Verificar la correcta ubicación y forma de la marca de identificación de naves, de conformidad a lo estipulado en el numeral 1 del artículo 1 de la Resolución 520 de 1999.
   e) Determinar la capacidad máxima de diseño para el transporte de combustible.
   f) Registrar oficialmente en el certificado de matrícula el número de serie del casco y de los motores, y
   g) Verificar la existencia y validez de los documentos pertinentes que le corresponda llevar a bordo, de conformidad con el numeral 3º del artículo 1º de la Resolución 520 de 1999, incluyendo los que competen a motores y tripulación.

PARÁGRAFO 1. La expedición de los documentos pertinentes exigidos a las naves y artefactos navales de matrícula nacional, corresponde exclusivamente a la Dirección General Marítima, a través de las Capitanías de Puerto.

PARÁGRAFO 2. En lo referente a la expedición de certificados estatutarios de seguridad, navegabilidad y prevención de la contaminación, la Dirección General Marítima podrá autorizar dicha función, a las sociedades internacionales de clasificación, mediante autorización por resolución motivada, según los convenios internacionales, manteniendo su control y verificación correspondiente.

9. Expedir autorización especial para tránsito, a las naves cuya relación casco-motor le permitan desarrollar velocidades superiores a veinticinco (25) nudos, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:
   a) La actividad comercial a la que se dedica la nave.
   b) La ruta asignada y las condiciones hidrográficas y meteorológicas que se observan en la misma, y

c) El transporte de pasajeros a quienes se les debe garantizar su seguridad durante toda la travesía.

10. No expedir la autorización especial para tránsito de naves, que no sustenten la utilización para actividades lícitas de los motores que, en relación con el casco, puedan desarrollar velocidades superiores a veinticinco (25) nudos.

11. Expedir autorización especial para tránsito, aplicable a naves menores que pretendan navegar durante el período comprendido entre las 19:00 y las 05:00 horas.
12. Solicitar a los comandantes de las unidades navales a flote de la Armada Nacional, o a los comandantes de los elementos de combate fluvial, la realización de visitas a las naves o a los artefactos navales, cuando las circunstancias así lo requieran.
13. Imponer las sanciones correspondientes por transgresiones a las normas contempladas en el presente capítulo, si es su competencia.

(Resolución 520 de 1999, artículo 17°)

ARTÍCULO 4.2.1.3.4.3. Sanciones. El incumplimiento de lo previsto en el presente capítulo facultará a la Autoridad Marítima Nacional para imponer como mínimo las siguientes sanciones, sin perjuicio de lo previsto en el título V del Decreto Ley 2324 de 1984, o normas que lo modifique.

1. Capitanes y tripulantes:
   a) Suspensión de la licencia de navegación.
   b) Cancelación de la licencia de navegación.
   c) Multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
2. Propietarios o armadores de naves, agentes marítimos, marinas, clubes náuticos, astilleros navales y talleres de reparación naval:
   a) Si es persona natural, multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
   b) Si es persona jurídica, multa de hasta mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
3. Naves:
   a) Suspensión del permiso de operación.
   b) Cancelación de ruta autorizada o registrada.

PARÁGRAFO. Las sanciones de que trata el presente artículo se impondrán, sin perjuicio de las que tuvieren lugar por parte de otras entidades u organismos, en lo concerniente a su competencia, para conductas concurrentes o conexas.

(Resolución 520 de 1999, artículo 18°)

ARTÍCULO 4.2.1.3.4.4. Disposiciones para algunas de las dependencias de la Dirección General Marítima. El Grupo de Coordinación General y la Subdirección de Marina Mercante, darán cumplimiento a las siguientes funciones:

1. El Grupo de Coordinación General. El Grupo de Coordinación General de la Dirección General Marítima controlará que mensualmente las Capitanías de Puerto cumplan con lo dispuesto en el presente capítulo.
2. La Subdirección de Marina Mercante. La Subdirección de Marina Mercante, con base en la información suministrada por las diferentes dependencias, además de actualizar los respectivos archivos, cumplirá las siguientes funciones:
   a) Sección de naves. Llevará el registro actualizado de las sanciones impuestas a las naves, haciendo las respectivas anotaciones en el libro de registro de sanciones de naves.
   b) Sección de gente de mar. Llevará el registro actualizado de la suspensión y cancelación de licencias y demás sanciones impuestas a la gente de mar, haciendo las respectivas anotaciones en el libro de registro de sanciones de gente de mar.
   c) Sección de técnica e inspecciones. Llevará el registro actualizado de las sanciones impuestas a las personas naturales o jurídicas dedicadas a actividades marítimas, haciendo las respectivas anotaciones en el libro de registro de sanciones y de personas naturales o jurídicas dedicadas a cualquier actividad marítima.
   d) Distribución de información. Distribuirá la información contenida en los informes periódicos mensuales procedentes de las diferentes capitanías de puerto, a cada una de las dependencias de la Dirección General Marítima, según su respectiva competencia. Lo precedente, con el objetivo de que las mismas lleven el registro y estadísticas de los asuntos a su cargo, así como la imposición de cualquier sanción.

(Resolución 520 de 1999, artículo 19°)

CAPÍTULO 4
DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN LAS NAVES DE BANDERA COLOMBIANA QUE EFECTÚAN NAVEGACIÓN INTERNACIONAL

SECCIÓN 1
GENERALIDADES

ARTÍCULO 4.2.1.4.1.1. Objeto. Establecer criterios y el procedimiento para la expedición del Registro Sinóptico Continuo del buque, de conformidad con las prescripciones de la regla XI1/5 del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar – SOLAS, 1974, enmendado.

ARTÍCULO 4.2.1.4.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones de la presente resolución aplican a todas las naves de pasaje y carga de bandera colombiana con arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen tráfico internacional.

(Resolución 22 de 2022, art 2)

SECCIÓN 2
REGISTRO SINÓPTICO CONTINUO

Artículo 4.2.1.4.2.1. Expedición del Registro Sinóptico Continuo. La Dirección General Marítima expedirá a las naves de bandera colombiana de pasaje y carga con arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen tráfico internacional un Registro Sinóptico Continuo que contenga la información detallada en el Formulario 1 del Anexo 56.

Solamente la Autoridad Marítima puede expedir el Registro Sinóptico Continuo. El primer RSC expedido a un buque será el número "1", y los siguientes se numerarán correlativamente. La numeración correlativa continuará a lo largo de la vida del buque independientemente de los cambios de pabellón.

PARÁGRAFO 1°. En el caso de los buques construidos antes del 1° de julio de 2004, el Registro Sinóptico Continuo proporcionará, como mínimo, el historial del buque a partir del 1° de julio de 2004.

PARÁGRAFO 2°. El RSC original que se expida a la nave, deberá conservarse a bordo durante toda su vida útil. La Dirección General Marítima conservará en el expediente de la nave un ejemplar del documento expedido, junto con las copias de todos los RSC revisados y actualizados y de los correspondientes formularios 2 de enmienda y 3 de índice de enmiendas, completados o recibidos, establecidos en los anexos 57 y 58.

Artículo 4.2.1.4.2.2. Enmiendas e índices que han de diligenciar el propietario, el armador, la compañía o el Capitán del buque. En caso de cualquier cambio en los datos del Registro Sinóptico Continuo, el propietario, armador, la compañía o el Capitán del buque, deberán enmendar el RSC diligenciando el Formulario 2 establecido en el Anexo 57, para reflejar los cambios, mientras se expide una versión revisada y actualizada del documento. El citado formulario debe adjuntarse al RSC original del buque y mantenerse hasta que la Dirección General Marítima expida un documento RSC revisado y actualizado.

Artículo 4.2.1.4.2.3. Actualización del Registro sinóptico Continuo. Siempre que se produzca un cambio de los datos incluidos en el RSC, el propietario, el armador, la compañía o el Capitán del buque, deberán solicitar a la Autoridad Marítima la actualización y expedición de un nuevo documento, para lo cual deberán presentar debidamente diligenciado el Formulario número 2 establecido en el Anexo 57.

Artículo 4.2.1.4.2.4. Requisitos para la expedición del Registro Sinóptico Continuo. Para la expedición del Registro Sinóptico Continuo el propietario, armador, la compañía o el Capitán de la nave, deberá presentar los siguientes documentos de manera presencial o electrónica:

1. Solicitud de expedición del Registro Sinóptico Continuo indicando si es por primera vez o se trata de una enmienda.
2. Formulario 1 si se trata de una construcción nueva o Formulario 2 si se trata de una enmienda al RSC, debidamente diligenciados.
3. Copia del Certificado Internacional de Protección del Buque
4. Comprobante de pago del trámite.

Artículo 4.2.1.4.2.5. Expedición del Registro Sinóptico Continuo por cambio de pabellón. Cuando una nave cambie de pabellón, el propietario, armador, la compañía o el Capitán del buque, deberán solicitar a la Autoridad Marítima la expedición de un nuevo documento RSC, en el que se indique la fecha en que dejó de estar matriculada en Colombia. Además, deberá enviarse una copia del archivo del RSC del buque, sin demora, al nuevo Estado de Abanderamiento, junto con cualquier otro RSC expedido con anterioridad al buque por otro Estado.

Artículo 4.2.1.4.2.6. Medidas a adoptar por los capitanes al recibir un documento RSC revisado y actualizado. Al recibir un documento RSC revisado y actualizado, el capitán deberá comprobar si su numeración es correlativa y si incluye todas las enmiendas adjuntas al documento RSC anterior registradas en el Formulario 2.

Si se comprueba que no han sido incluidas todas las enmiendas en el nuevo documento RSC, el Capitán del buque deberá completar un nuevo Formulario 2 de enmiendas, con las enmiendas pendientes de considerar y lo adjuntará al nuevo documento RSC. Cumplido lo anterior, deberá enviar una copia del Formulario 2 a la Autoridad Marítima y solicitar la expedición de un nuevo documento.

Artículo 4.2.1.4.2.7. Pérdida o deterioro de documentos del archivo del RSC de un buque. En caso de pérdida o deterioro de documentos del archivo del RSC de un buque, el propietario, armador, la compañía o el capitán, deberán informar por escrito, a la mayor brevedad, a la Autoridad Marítima dando cuenta pormenorizada de la documentación perdida o dañada. Recibida esta información, la Autoridad Marítima entregará al buque duplicados de los documentos perdidos o dañados, a fin de sustituir esos documentos, los que llevarán la numeración correspondiente.

Artículo 4.2.1.4.2.8. Facultad sancionatoria. El incumplimiento o la inobservancia de lo establecido en esta Resolución será considerado como violación a las normas de marina mercante, dando lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes, en los términos del artículo 80 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Artículo 4.2.1.4.2.9. Anexos. Los anexos "56", "57", "58", se entienden incorporados a la Parte 8 del Remac 4, la cual se adiciona mediante la presente resolución y quedarán bajo la denominación que a continuación se precisa:

ANEXO "56" FORMULARIO 1– Documento del Registro Sinóptico Continuo (RSC) del buque.

ANEXO "57" FORMULARIO 2 – Enmiendas al Registro Sinóptico Continuo (RSC) del buque.

ANEXO "58" FORMULARIO 3 – Índice de las enmiendas al RSC del buque.

(Resolución 022 de 2022, artículo 2°)

SECCIÓN 3

SISTEMA DE ASIGNACIÓN DEL NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE LAS NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

ARTÍCULO 4.2.1.4.3.1. Objeto. Establecer el sistema de Asignación del Número de Identificación de las naves y artefactos navales de bandera colombiana con el fin de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, así como facilitar la prevención del fraude marítimo.

ARTÍCULO 4.2.1.4.3.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones establecidas en la presente Resolución aplican a las naves y artefactos navales de bandera colombiana, con las siguientes excepciones:

1. Buques de guerra y buques para el transporte de tropas.

2. Naves de madera, que no sean buques pesqueros.

ARTÍCULO 4.2.1.4.3.3. Sistema de Asignación del Número de Identificación de naves y artefactos navales de bandera colombiana. Las naves y artefactos navales de bandera colombiana tendrán un número de identificación como se indica a continuación:

1. Número OMI:
    a. Naves de tráfico internacional con arqueo bruto igual o superior a 100, incluidos los buques pesqueros con cascos de acero y cascos de otros materiales.
    b. Naves de pasaje de arqueo bruto inferior a 100, de tráfico internacional.
    c. Naves de pasaje de gran velocidad.
    d. Unidades de perforación móviles de tráfico internacional.
    e. Todos los buques pesqueros con motores intraborda, de arqueo bruto inferior a 100, y de una eslora total de 12 metros como mínimo, que estén autorizados a operar fuera de las aguas jurisdiccionales colombianas.

2. Número de identificación del casco – NIC:
    a. Naves con arqueo bruto superior o igual a 100 que efectúen tráfico nacional.
    b. Naves con arqueo bruto inferior a 100 excepto las construidas en madera.
    c. Naves pesqueras de tráfico nacional.
    d. Naves de recreo o deportivas.
    e. Artefactos navales.

ARTÍCULO 4.2.1.4.3.4. Asignación del Número OMI. De acuerdo con lo establecido por la Organización Marítima Internacional, el número OMI, o IMO por su sigla en inglés, se compone de tres letras, esto es, "IMO", a las que le siguen siete dígitos y lo asigna Information Handling Services Maritime & Trade (IHS M&T), a solicitud del propietario, en el momento de la construcción del buque o cuando este se incluye por primera vez en un registro de matrícula. En cuanto a los buques existentes, la asignación del número OMI se deberá efectuar en la primera oportunidad en que sea posible, por ejemplo, cuando se realiza un reconocimiento de renovación o cuando se expiden certificados nuevos.

PARÁGRAFO. Para gestionar la asignación del número OMI a buques pesqueros nuevos y existentes de arqueo bruto inferior a 100 y de una eslora total de 12 metros como mínimo, que estén autorizados a operar fuera de las aguas jurisdiccionales colombianas, el propietario deberá gestionar ante la Autoridad Marítima la expedición de una certificación que acredite citada condición de la nave, para ser allegada con la solicitud a IHS M&T.

ARTÍCULO 4.2.1.4.3.5. Asignación del Número de identificación del casco – NIC. El número de Identificación del Casco – NIC, lo asigna la Dirección General Marítima en el momento de la construcción de la nave o artefacto naval, o cuando vaya a ser matriculado por primera vez. En cuanto a las naves y artefactos navales existentes, la asignación del NIC se deberá efectuar en él próximo reconocimiento de renovación o cuando se expidan certificados nuevos.

PARÁGRAFO. Los astilleros nacionales fabricantes de naves y artefactos navales que cuenten con Licencia de Explotación Comercial vigente expedida por la Dirección General Marítima, los importadores de cascos y naves y las personas naturales o jurídicas que construyan naves de tipo artesanal, deberán solicitar a la Autoridad Marítima previamente a la iniciación de la fabricación del casco, o cuando sean importados, la asignación del número de identificación del casco (NIC) indicando en la respectiva solicitud las características principales de construcción del casco referidas en los dígitos del 6 al 12 del artículo 4.2.1.4.3.7. de la presente resolución.

ARTÍCULO 4.2.1.4.3.6. Certificados en los que procede insertar el número OMI / NIC. El número OMI / NIC se insertará en el certificado de matrícula de la nave o artefacto naval, donde figuran los pormenores relacionados con su identificación, y en todos los certificados expedidos en virtud de los convenios de la OMI o de la normatividad nacional, cuando y donde proceda.

ARTÍCULO 4.2.1.4.3.7. Estructura del Número de Identificación del Casco – NIC. El número de Identificación del Casco – NIC está determinado por trece (13) caracteres alfanuméricos, cuya estructura se indica a continuación:

1. Los cinco (5) primeros caracteres establecen el serial determinado por el fabricante o el importador, asignados por la Autoridad Marítima, de los cuales los tres primeros son letras mayúsculas a excepción de las letras D, I, O y Q, y los dos últimos números arábigos, similar a la nomenclatura empleada en las placas de los vehículos.
   A las naves y artefactos navales existentes, o importados de manera individual, la Autoridad Marítima le asignará estos cinco caracteres.

2. Los caracteres sexto, séptimo y octavo indican la fecha de construcción, siendo el sexto una letra mayúscula que indica el mes de acuerdo con la siguiente tabla, y el séptimo y octavo los dos últimos dígitos del año.

CARÁCTER	MES	CARÁCTER	MES
A	ENERO	H	JULIO
B	FEBRERO	J	AGOSTO
C	MARZO	K	SEPTIEMBRE
E	ABRIL	L	OCTUBRE
F	MAYO	M	NOVIEMBRE
G	JUNIO	N	DICIEMBRE

La fecha seleccionada no puede ser anterior a la fecha de construcción.

3. El noveno carácter es una letra mayúscula que indica la eslora en pies de acuerdo con la siguiente tabla, debiéndose aproximar al valor más cercano, de tal manera que si la parte decimal es igual o inferior a 0,5 se aproxima a la unidad inferior, y si es superior se aproxima a la unidad superior:

CARÁCTER	ESLORA (ft)	CARÁCTER	ESLORA (ft)
A	Menos de 6	N	21
B	De 6 a 10	P	22
C	11	R	23
D	12	S	24
E	13	T	25

F	14	U	26
G	15	V	27
H	16	W	28
J	17	X	29
K	18	Y	30
L	19	Z	31 o más
M	20		

4. El décimo carácter es un número arábigo que indica el material del casco, de acuerdo con la siguiente tabla:

CARÁCTER	TIPO DE MATERIAL
1	Aluminio
2	Ferro cemento
3	Plástico reforzado con fibra (PRFV)
4	Fabricación Flexible
5	Espuma
6	Plástico
7	Acero
8	Madera

   a. El ferro cemento incluye todas las clases de concreto y cemento Portland.
   b. Fabricación flexible puede ser distinguida de láminas plásticas o por la presencia de cualquier material de refuerzo.
   c. El plástico incluye láminas de plástico flexible, láminas rígidas que han sido termo formadas y el plástico procesado por moldeo rotacional.

5. El decimoprimer carácter es un número arábigo que indica la propulsión de la nave de acuerdo con la siguiente tabla:

CARÁCTER	PROPULSIÓN
1	Chorro de aire
2	Chorro de agua
3	Dentro o Interior
4	Dentro/fuera
5	Fuera de borda
6	Vela

7	Vela/Motor auxiliar dentro
8	Remos, pedal y otros
9	Sin propulsión

6. El decimosegundo carácter es un número arábigo que indica el tipo de nave de acuerdo con la siguiente tabla:

CARÁCTER	TIPO DE NAVE
1	Bote con colchón
2	Canoa, Kayac, velero, tabla de surf, bicicletas, bote de pedal
3	Inflable
4	Mono casco / configuración de cabina
5	Mono casco / con cubierta de cierre
6	Mono casco / sin cubierta de cierre
7	Casco Múltiple
8	Artefacto naval
9	Motos marinas, botes de uso personal

La configuración de cabina incluye, cabina completa, habitación, casa bote y en general cualquier lugar que ofrezca protección y que tenga litera u otras formas de acomodación de personas.

7. El decimotercer carácter precedido por un guion es un número arábigo y corresponde a un dígito de control asignado por la Autoridad Marítima.

PARÁGRAFO 1. La altura de cada carácter del Número de Identificación del Casco – NIC, no debe ser inferior a seis (6) milímetros.

Nota. El siguiente ejemplo ilustra la estructura del Número de Identificación del Casco – NIC, y su descripción.

AAA23	E98	F	3	2	9	-	3
Serial de fabricante	Fecha de fabricación	Eslora	Material	Propulsión	Tipo de nave		Digito de Control

Se trata de la nave número 23 fabricada en el astillero o importada, construida en abril de 1998, con una eslora de 14 pies, material del casco fibra de vidrio, propulsión fuera de borda, moto marina, y el dígito de control de la Autoridad Marítima es el 3.

ARTÍCULO 4.2.1.4.3.8. Marcación del número OMI. El número OMI se marcará en la nave de forma permanente como se indica a continuación:

1. En un lugar visible, ya sea en la popa del buque o en cualquier lado del casco, en medio de babor y estribor, por encima de la línea de carga más profunda asignada o en cualquier lado de la superestructura, a babor y estribor o en la parte delantera de la superestructura o, en el caso de los buques de pasaje, sobre una superficie horizontal visible desde el aire; y
2. En un lugar de fácil acceso, ya sea en uno de los mamparos transversales extremos de los espacios de máquinas, o en una de las escotillas o, en el caso de los buques tanque, en la cámara de bombas o, en el caso de los buques con espacios de carga rodada, en uno de los mamparos transversales extremos de los espacios de carga rodada.
3. La señal permanente será claramente visible, libre de cualquier otra marca en el casco y estará pintada en un color que contraste.
4. La marca permanente mencionada en el numeral 1. tendrá una altura mínima de 200 mm. La marca permanente mencionada en el punto 2. no tendrá menos de 100 mm de altura. El ancho de las marcas será proporcional a la altura.
5. La marca permanente podrá hacerse mediante letras en relieve o cortándola o perforando en el centro o mediante cualquier otro método equivalente de marcar el número de identificación del buque que garantice que la marca no se borre fácilmente.

ARTÍCULO 4.2.1.4.3.9. Marcación del Número de Identificación del Casco - NIC. El número de Identificación del Casco – NIC, se marcará en la nave o artefacto naval de forma permanente como se indica a continuación:

1. Para las naves con arqueo bruto superior o igual a 50 excepto las construidas en madera que efectúen tráfico nacional, y los artefactos navales, la marcación se hará siguiendo el mismo esquema señalado en el artículo 8 de la presente resolución.
2. Las naves con arqueo bruto inferior a 50 llevarán marcación del Número de Identificación del Casco – NIC en duplicado como se indica:
   a) El Número de Identificación del Casco – NIC principal estará ubicado en un lugar visible así:
3. En botes con espejo, se ubicará al costado de estribor del espejo a cinco centímetros de la parte más alta del espejo.
4. En botes sin espejo o con espejo sobre el cual no puede ser práctico ubicar el número de identificación de casco, se debe colocar en el lado de estribor del

casco a 30 centímetros del timón en la popa y cinco centímetros de la parte superior del casco, en el borde, o en el casco /unión de la cubierta, cualquiera que sea lo más bajo.

5. En catamaranes y botes pontones, si sus cascos pueden ser fácilmente removidos se marcará cada uno.
6. Si hay pasamanos, tuberías u otros accesorios que obstaculizan la colocación del número de identificación de casco (NIC), este debe ser ubicado tan cerca como sea posible de la ubicación requerida y en lugar visible.
7. El Número de Identificación duplicado, debe ser ubicado en un área no expuesta a la intemperie, en el interior del bote, o en un elemento fijo que no sea instalado como accesorio.
8. El Número de Identificación del Casco – NIC debe ser, tallado, fundido, estampado, grabado o moldeado de forma permanente a la nave, de tal manera que la alteración, remoción o sustitución sea obvia y fácilmente verificable.
9. Sí el Número de Identificación del Casco – NIC se imprime en una placa separada, esta debe ser fijada a la nave de tal manera que no pueda ser removida.
10. El número de Identificación del Casco (NIC) no debe ser fijado en partes del bote que puedan ser removidas.

ARTÍCULO 4.2.1.4.3.10. Facultad Sancionatoria. El incumplimiento o la inobservancia de lo establecido en esta Resolución será considerado como violación a las normas de marina mercante, dando lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes, en los términos del artículo 80 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

(Resolución 692 de 2021, artículo 1°)

CAPÍTULO 5
DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD, CONDICIONES Y PROCEDIMIENTOS PARA EL DESARROLLO DE LAS OPERACIONES DE UNIDADES MÓVILES, BUQUES DE APOYO Y BUQUES DE SUMINISTRO QUE SE REALICEN COSTA AFUERA

SECCIÓN 1
GENERALIDADES

ARTÍCULO 4.2.1.5.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto determinar y establecer las medidas de seguridad, condiciones y procedimientos, para

la operación de unidades móviles que desarrollen actividades de exploración y explotación de recursos no vivos en espacios marítimos jurisdiccionales del país, así como de los buques de apoyo y los buques de suministro costa afuera que realizan el soporte a dichas actividades.

PARÁGRAFO. Se exceptúan del cumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo, las unidades, plataformas o instalaciones fijas que realicen explotación y exploración costa afuera, así como los buques de prospección sísmica.

(Resolución 674 de 2012, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, se aplicarán en las aguas interiores, el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, hasta el límite exterior que el país ha definido para estos espacios marítimos jurisdiccionales, mediante los tratados limítrofes firmados con otros países para tal fin.

(Resolución 674 de 2012, artículo 2°)

SECCIÓN 2
DE LAS UNIDADES MÓVILES, BUQUES DE APOYO Y BUQUES DE SUMINISTRO COSTA AFUERA NACIONALES

ARTÍCULO 4.2.1.5.2.1. Catalogación de unidades móviles. A las unidades móviles, los buques de apoyo y los buques de suministro costa afuera de bandera colombiana, les aplicará el reglamento nacional de catalogación, inspección y certificación de naves y artefactos navales de bandera colombiana de la Dirección General Marítima.

(Resolución 674 de 2012, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.2.2. Construcción y equipo de unidades móviles. Las unidades móviles acatarán las exigencias establecidas en el Código para la Construcción y el Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro, aprobado por la Organización Marítima Internacional mediante Resolución número A.1023 (26) de 2009, y demás normas técnicas que lo modifiquen o adicionen.

La construcción, selección, fabricación, prueba de materiales, sistemas, equipos y estructuras de la unidad móvil, deben cumplir con los requerimientos estipulados por las organizaciones reconocidas.

Los sistemas de posicionamiento dinámico de las unidades móviles, cumplirán con criterios que, como mínimo, sean equivalentes a los establecidos en las Directrices para los Buques Provistos de Sistemas de Posicionamiento Dinámico, aprobadas por Organización Marítima Internacional a través de la Circular MSC/Circ.645, y demás normas técnicas que la modifiquen o adicionen.

(Resolución 674 de 2012, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.2.3. Catalogación de buques de suministro y buques de apoyo. Los buques de suministro costa afuera, serán catalogados como tales en el grupo de servicios especiales, de acuerdo al reglamento nacional de catalogación, inspección y certificación de naves y artefactos navales de bandera colombiana, cumpliendo los parámetros fijados en las Directrices para el Proyecto y la Construcción de Buques de Suministro Mar Adentro, aprobadas por la Organización Marítima Internacional a través de la Resolución MSC.235 (82) de 2006, y demás normas técnicas que la modifiquen o adicionen.

Los buques considerados de apoyo, serán catalogados de acuerdo a su construcción y conforme al reglamento Nacional de catalogación, inspección y certificación de naves y artefactos navales de bandera colombiana. Pudiendo estos desarrollar operaciones de apoyo o suministro costa afuera a unidades móviles, siempre que sus condiciones estructurales y de acomodación lo permitan, de acuerdo a la autorización emitida por parte de la Dirección General Marítima.

Los buques de suministro y apoyo deben tener, en el puente, la opción de que el operador tenga una visión de lo que sucede en la popa. De la misma manera, para buques con diferentes tipos de propulsión, se debe tener un repetidor de gobierno hacia la popa del puente, con el fin de que el operador pueda tener visión en el momento de carga y descarga.

(Resolución 674 de 2012, artículo 6°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.2.4. Tripulaciones. La tripulación de la unidad móvil incluye, al director de la unidad móvil, al supervisor de gabarra, al operario de control de lastre y al supervisor de mantenimiento, así como a otros oficiales de puente y de máquinas, radio-operadores y marineros, tal como se define en la regla I/1 del Convenio STCW, en su forma enmendada.

Todas las tripulaciones de las unidades móviles, de los buques de apoyo y de los buques de suministro costa afuera, deberán observar las disposiciones contenidas en Convenio STCW, en su forma enmendada. Los registros de formación deben estar a bordo.

PARÁGRAFO. Las tripulaciones de las unidades móviles, de los buques de apoyo y de los buques de suministro costa afuera, estarán compuestas por personal nacional y extranjero, en la proporción que disponga la legislación colombiana vigente en la materia.

(Resolución 674 de 2012, artículo 7°)

SECCIÓN 3
DE LAS UNIDADES MÓVILES, LOS BUQUES DE APOYO Y LOS BUQUES DE SUMINISTRO COSTA AFUERA EXTRANJEROS

ARTÍCULO 4.2.1.5.3.1. Catalogación y equipamiento. Las unidades móviles, los buques de apoyo y los buques de suministro costa afuera de bandera extranjera, deben cumplir con el equipamiento mínimo equivalente al exigido en la catalogación para naves o artefactos navales de bandera colombiana del mismo tipo. En complemento de lo anterior, deben cumplir con lo estipulado en la normatividad internacional, de conformidad con lo establecido en los artículos 4.2.1.5.2.1; 4.2.1.5.2.2 y 4.2.1.5.2.3, dispuestos en el presente capítulo.

(Resolución 674 de 2012, artículo 8°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.3.2. Inspecciones. Las siguientes inspecciones estarán supeditadas al cumplimiento de los procedimientos que establezca la Dirección General Marítima:

1. **Inicial:** Procede cuando se ingresa a los espacios marítimos jurisdiccionales, ya sea que se practique en el puerto de arribo o en el área marítima donde operará. Consiste en una inspección para verificar el cumplimiento de los requisitos correspondientes a los certificados con que se cuenta y que son adecuados para el servicio al cual se destinan, así como la implementación de la evaluación de riesgos y de los planes de mitigación.
   En esta inspección se verificará, adicionalmente, los siguientes aspectos:
   - Estructura.
   - Compartimentado.
   - Estabilidad y francobordo.
   - Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas.
   - Seguridad contra incendio.
   - Dispositivos y equipo de salvamento.
   - Radiocomunicaciones y navegación.
   - Formación e instrucciones del personal a bordo.
   - Dispositivos de izada y transbordo de personal.

- Gestión de la seguridad y medidas de protección.

2. **Periódica anual:** Procede cuando la unidad móvil y sus buques de apoyo vayan a operar en los espacios marítimos jurisdiccionales por un período continuo mayor a un año. Consiste en una revisión general de los aspectos verificados en la inspección inicial.

3. **Ocasional o de seguimiento técnico:** Es la ordenada por la Dirección General Marítima con el objeto de verificar las condiciones técnicas de la unidad móvil y sus buques de apoyo, debido a la inminencia u ocurrencia de un suceso que pueda afectar la seguridad de las personas a bordo, la protección del ambiente, la seguridad de la navegación, o cuando se considere necesaria.

(Resolución 674 de 2012, artículo 9°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.3.3. *Agenciamiento marítimo*. Antes de operar en territorio marítimo colombiano, las unidades móviles y los buques de apoyo de bandera extranjera deben estar debidamente representados a través de un agente marítimo.

(Resolución 674 de 2012, artículo 10°)

SECCIÓN 4
OPERACIONES CON UNIDADES MÓVILES

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.1. Evaluación de riesgos. La operación de una unidad móvil estará sujeta a la presentación y aprobación previa, por parte de la Dirección General Marítima, de una evaluación general de riesgos. En ésta, se identificarán los riesgos relacionados con la actividad de la unidad móvil, así como los planes para la mitigación de los mismos, los cuales pueden estar incluidos en un mismo documento.

Los riesgos a identificar serán aquellos que puedan afectar la operación y protección de la unidad móvil, la seguridad de las personas a bordo, la protección del ambiente y la seguridad de la navegación dentro de la zona de seguridad.

Debe preverse la operación de la unidad móvil, de manera que estructuralmente soporte, tanto en la parte sumergida como emergida, junto con su carga máxima, la intensidad de los vientos y de las oleadas, según los registros meteorológicos en el área de trabajo, las posibilidades de sismos, la configuración y estabilidad del fondo del mar, así como la profundidad del agua.

(Resolución 674 de 2012, artículo 11°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.2. Planes de mitigación de riesgos. Los planes para la mitigación de los riesgos deben identificar, con claridad, la ejecución ordenada de las medidas de prevención, control o mitigación de los riesgos identificados en la evaluación. Lo precedente, con el objeto de garantizar una ejecución y operación de la unidad móvil con niveles de seguridad, por lo menos, iguales a las mejores prácticas aceptadas internacionalmente. Para ello se tendrá que incluir, entre otros, los siguientes aspectos:

a) Abarcar las diferentes fases de trabajo, empezando desde el ingreso e inicio de la preparación de la operación, hasta la completa remoción, retiro o salida de la unidad móvil de las áreas jurisdiccionales marítimas nacionales.
b) Cubrir la interface con los buques de apoyo o los buques de suministro costa afuera, los helicópteros y demás unidades o elementos con los que interactúe la unidad móvil en las fases de trabajo identificadas en el literal anterior.
c) Descripción de los deberes, responsabilidades y canales de comunicación del personal que responde ante las posibles emergencias.
d) Descripción precisa del equipo de emergencia, su localización y uso.
e) Disposiciones sobre sistemas de prevención de incendios.
f) Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP), de acuerdo a lo contemplado en el anexo I del Convenio Internacional Marpol y el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar, enunciado en los anexos I y II del Convenio Internacional Marpol.
g) Establecer los procedimientos de notificación internos y externos.
h) Integración con los planes locales y regionales de contingencias del área o áreas donde operen.
i) Identificación de los posibles puertos de refugio.

(Resolución 674 de 2012, artículo 12°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.3. Plan de Protección. La unidad móvil debe contar con un plan de protección que podrá ser parte de los planes de mitigación. Éste debe contener las medidas de protección de la unidad móvil, la zona de seguridad, la interfase con los buques de apoyo o los buques de suministro y la instalación base. El plan de protección debe seguir los parámetros fijados en el Código Internacional de Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias de la Organización Marítima Internacional y demás normas técnicas que lo modifiquen o adicionen.

(Resolución 674 de 2012, artículo 13°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.4. Zona de seguridad. Alrededor de la unidad móvil se debe establecer una zona de seguridad cuya extensión será definida con la Dirección General Marítima. Esta zona debe contar con un sistema adecuado de señalización a cargo del operador que, mediante señales visuales y electrónicas, permita su identificación por las naves que transiten cerca. En esta zona se prohíbe el fondeo de buques, la pesca de arrastre y cualquier actividad marítima que pueda afectar la operación de la unidad móvil.

(Resolución 674 de 2012, artículo 14°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.5. Instalación base. La operación de una unidad móvil debe estar soportada desde una instalación base, desde donde se permita, de manera efectiva y segura, la operación de los buques de apoyo o de los buques de suministro costa afuera, el transbordo de personal, equipo, material y desechos o productos contaminantes, derivados de la operación de la unidad móvil, así como el apropiado apoyo a las emergencias que puedan presentarse costa afuera.

(Resolución 674 de 2012, artículo 15°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.6. Operador. El operador autorizado para la actividad de exploración y/o explotación de los espacios marítimos jurisdiccionales, a través de una unidad móvil, será el responsable del desarrollo seguro de dicha actividad, ante la Dirección General Marítima. Para ello, cumplirá las siguientes funciones:

1. Presentar y mantener actualizada la evaluación general de riesgos, así como los planes de mitigación de los mismos.
2. Asegurar que exista una efectiva cooperación y comunicación entre la instalación base, los buques de apoyo, los buques de suministro costa afuera, los helicópteros y todas las demás partes que intervienen en la operación de la unidad móvil.
3. Entregar a la Dirección General Marítima los datos y estudios finales oceanográficos, hidrográficos, atmosféricos, geológicos, geofísicos, etc., tanto en el marco del proyecto de prospección y exploración, como durante la explotación; así como los demás informes requeridos en el acto administrativo que autorizó la operación de la unidad móvil, junto con los demás que le sean solicitados.
4. Coordinar la realización de inspecciones y auditorías que la Dirección General Marítima establezca.
5. Coordinar las medidas de protección en la unidad móvil y en la zona de seguridad de la misma.

6. Presentar un informe ante la Dirección General Marítima de los incidentes o accidentes que afecten la operación y protección de la unidad móvil, la seguridad de las personas a bordo, la protección del ambiente o la seguridad de la navegación dentro de la zona de seguridad.
7. Coordinar y apoyar al director de la unidad móvil en los incidentes o accidentes que afecten la operación de la unidad móvil. El operador será solidariamente responsable con el director de la unidad móvil.

(Resolución 674 de 2012, artículo 16°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.7. Director de la unidad móvil. Ante el director de la unidad móvil responderá todo el personal a bordo. El mismo tendrá las siguientes responsabilidades ante la Dirección General Marítima-Capitanía de Puerto:

1. Ejercer el mando total y definitivo de la unidad, así como responder por las labores y deberes operacionales del personal a bordo, en lo equiparable a las funciones y obligaciones que establece el Código de Comercio para el capitán de una nave.
2. Supervisar la identificación de los riesgos, así como la estimación, evaluación e implementación de planes para la mitigación de los mismos.
3. Asegurar la implementación efectiva a bordo del sistema de gestión de la seguridad integral, manuales de instrucciones, cuadros de obligaciones y demás medidas tendientes a evitar la afectación de la operación y protección de la unidad móvil, la seguridad de las personas a bordo, la protección del ambiente y la seguridad de la navegación dentro de la zona de seguridad.
4. Apoyar las inspecciones y auditorías que realice la Dirección General Marítima.
5. Coordinar las inspecciones y auditorías internas periódicas a la unidad móvil, para asegurarse de que se mantienen las medidas de seguridad, operación, y protección que correspondan.
6. Implementar los correctivos para las deficiencias e incumplimientos evidenciados durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones y verificaciones de cumplimiento.
7. Garantizar que conoce sus responsabilidades en cuanto a la organización y la adopción de medidas de emergencia, el modo de dirigir los ejercicios y las tareas de formación para casos de emergencia y el registro de dichos ejercicios, debiendo contar para ello con la formación necesaria en temas de seguridad marítima.

8. Supervisar que toda descarga realizada por la unidad móvil al medio marino y al aire, cumpla con las normas nacionales vigentes o la normatividad internacional aplicable.
9. Garantizar que se ha impartido la formación adecuada al personal a bordo y a los visitantes.
10. Coordinar que la interface con los buques de apoyo, los buques de suministro costa afuera, cualquier otro tipo de naves o helicópteros, se desarrolle de manera segura.
11. Verificar el cumplimiento de las medidas de protección en la unidad móvil y la zona de seguridad de la misma.
12. Asegurarse de que exista una comunicación efectiva con las Capitanías de Puerto, las unidades de la Armada Nacional y demás autoridades regionales.
13. Notificar inmediatamente todos los sucesos que afecten o puedan afectar la operación, la seguridad del personal a bordo y la zona de seguridad de la unidad móvil.
14. Todas las demás responsabilidades inherentes a su actividad.

(Resolución 674 de 2012, artículo 17°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.8. Seguridad de la navegación. Durante la navegación y operación de la unidad móvil, se debe:

1. Establecer distancias seguras entre la unidad móvil y todas sus líneas, con otras instalaciones, cables, tuberías, ayudas a la navegación, etc.
2. Seguir las disposiciones contenidas en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG-1972) y demás normas técnicas que lo modifiquen o adicionen. Adicionalmente deberá estar dotada, como mínimo, del siguiente equipo de señalización náutica:
   a) Circuito de altavoces.
   b) Luces de obstrucción en puntos altos (grúas y torre de perforación).
   c) Luces de señalamiento y ayuda a la navegación con un sistema de alimentación con relevo automático.
   d) Luces de posicionamiento y enfilación para atraque de buques de apoyo en las boyas o dolphins de amarre.
   e) Boyas de amarre de embarcaciones.
   f) Letreros de señalización.
   g) Anemómetro para medición continua de velocidad y dirección del viento.
   h) Estación meteorológica.
   i) Mareógrafo para altura de ola.

j) Estaciones de evacuación en cada uno de los puntos donde se encuentre una balsa salvavidas de liberación hidrostática.

3. La unidad móvil que vaya a efectuar operaciones de perforación, deberá informar, con debida antelación, su plan de trabajo y desplazamiento, a fin de que la (s) capitanía (s) competente (s) en la jurisdicción donde se pretende realizar dicha operación, establezca las medidas de tráfico marítimo necesarias para minimizar riesgos en la navegación.
4. La unidad móvil debe entregar la batimetría de las áreas en las que va a operar, así como informar de las infraestructuras que realicen en esas áreas, para que junto con la información relacionada con su plan de trabajos y desplazamientos, el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas elabore y divulgue los respectivos avisos a los navegantes.
5. La unidad móvil debe desarrollar un procedimiento autorizado por la Dirección General Marítima, con el objeto de organizar el tráfico marítimo en su zona de seguridad.
6. En lo posible, debe estar instalada una boya de amarre libre e independiente de la plataforma, para que los buques de apoyo o los buques de suministro costa afuera, se amarren en caso de una emergencia.

(Resolución 674 de 2012, artículo 18°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.9. Comunicaciones. La unidad móvil y sus buques de apoyo, al ingresar a los espacios marítimos jurisdiccionales, deberán reportarse a través de los canales de comunicación establecidos, a la estación de control de tráfico marítimo que corresponda al área donde operarán, a la estación de control de tráfico marítimo donde esté ubicada la instalación base, o en la zona de fondeo donde arribará, antes de operar.

Durante su estadía en los espacios marítimos jurisdiccionales, la unidad móvil deberá contar con un plan de comunicaciones que comprenda tanto el idioma español como el inglés, y abarque los niveles de decisión necesarios de la misma y del operador, junto con la inclusión de los buques de apoyo, los buques de suministro, los helicópteros, la instalación base y los reportes diarios a la estación de tráfico marítimo que corresponda, de acuerdo a su actividad, así como el control de ingreso a la zona de seguridad.

Las unidades móviles deben contar como mínimo con los siguientes equipos de comunicación:

1. Un radio de UFH y un VHF.

2. Un radio HF para el caso de plataformas que se encuentren a más de 30 millas de costa.
3. Circuito de telefonía (teléfono, equipo multifuncional fax, copiadora, impresora y escáner, con capacidad de impresión fotográfica, conexión eléctrica de 110V/1/60 Hz).
4. Un radiotransmisor - receptor completo VHF-AM en móvil marítimo.
5. Dos radioteléfonos marinos de 25 watts, con 60 canales, mínimo.
6. Un radiotransmisor marino VHF de canales con antena acoplada y antena en mástil de 115 V A/C.
7. Sistema de alarma general.
8. Dispositivo automático de intercomunicación en la unidad móvil con no menos de 10 estaciones, para intercomunicación entre los distintos puntos importantes de mando de la unidad integrados al sistema de altavoz de 1000 watts.
9. Equipo multifuncional fax, copiadora, impresora y escáner, con capacidad de impresión fotográfica, conexión eléctrica de 110V/1/60 Hz, para el caso de las unidades dotadas de personal permanente.
10. Para comunicaciones internas debe contar con un intercomunicador con el puente, cubierta de carga y operación, cuarto de máquinas y servomotor, junto con cuatro (4) radios VHF portátiles para trabajos en cubierta.

Los sistemas de comunicaciones deberán permitir el cien por ciento (100%) de redundancia, a través de la duplicación de los mismos o con provisión de sistemas alternativos o complementarios, de acuerdo al área de navegación en que se encuentra operando la unidad móvil.

(Resolución 674 de 2012, artículo 19°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.10. Operaciones con grúas, winches y equipos de cubierta. Todos los equipos, tales como winches, aparejos, mecanismos elevadores u otros, deberán ser aprobados por la entidad competente que regula al fabricante. Estos equipos deben portar con los respectivos certificados de aprobación de diseños, aprobación de funcionamiento y de mantenimiento anual, como mínimo. Su estructura y componentes tienen que contar con la resistencia y los dispositivos de seguridad adecuados. Los equipos deben ser igualmente operados por personas calificadas y certificadas.

(Resolución 674 de 2012, artículo 20°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.11. Sistemas de buceo. Cuando se utilicen sistemas de buceo, estos deben reducir al mínimo todo riesgo al personal y la unidad, prestándose la debida

atención a los peligros de incendio, explosión o de cualquiera otra índole. El proyecto, la construcción, el mantenimiento y la utilización de los sistemas de buceo, así como los correspondientes certificados, deben ajustarse a lo estipulado en el Código de Seguridad para Sistemas de Buceo adoptado por la Organización Marítima Internacional, a través de la Resolución A. 831(19) de 1995, y demás normas técnicas que la modifiquen o adicionen.

Los sistemas de buceo, así como los vehículos de operación remota, además de atender las tareas propias de operación de la unidad móvil, deben tener la capacidad suficiente para coadyuvar en los planes de emergencia y atención de contingencias.

El personal de buzos debe contar con la experiencia y titulación necesaria para realizar su actividad. Si se trata de personal extranjero, debe haber homologado, previamente, sus títulos ante la Dirección General Marítima.

(Resolución 674 de 2012, artículo 21°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.12. Mercancías Peligrosas. Las mercancías peligrosas a bordo deben estar debidamente marcadas o etiquetadas, así como estibadas, segregadas y almacenadas, de forma segura y apropiada, de acuerdo con su naturaleza, para evitar riesgos de derrame, inhalación, emanación, incendio o explosión, de acuerdo con lo dispuesto en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, expedido por la Organización Marítima Internacional y demás normas técnicas que lo modifiquen o adicionen.

Los explosivos merecen especial atención. Éstos deben ir separados de los detonadores y estibados en pañoles adecuados que permanecerán firmemente cerrados.

(Resolución 674 de 2012, artículo 22°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.13. Transbordo de material, equipo y personal con buques. Debe existir registro de la aplicación de los procedimientos de operaciones de transbordo con buques de apoyo y buques de suministro costa afuera, incluida la consideración del peso de los materiales por manejar, de las condiciones que puedan limitar estas operaciones y de las situaciones de emergencia, así como para el transbordo de desechos y elementos contaminantes. Los procedimientos deben ser acordados previamente entre la unidad móvil y cada uno de los buques de apoyo o los buques de suministro costa afuera que intervengan, incluyendo los relativos al amarre.

Sin perjuicio de las disposiciones relativas al control de los riesgos laborales dentro del programa de seguridad y salud en el trabajo que la unidad móvil adopte, toda

operación de transbordo, especialmente la de personas, debe estar asistida por personal de la unidad móvil que maneje situaciones de emergencia. En la operación de transbordo, toda persona deberá portar y vestir, como mínimo, los siguientes elementos y prendas de seguridad:

1. Calzado antideslizante.
2. Casco liviano y resistente que posea orificios, con barbiquejo.
3. Chalecos salvavidas retrorreflectivos, con su respectiva luz, que se activen al contacto con el agua de mar. Diseñados de tal forma que evite que la cabeza de la persona que se encuentre en estado de inconciencia, permanezca bocabajo, con un sistema de inflado de CO_2 automático y manual, con un tubo de inflado de fácil acceso y silbato.

(Resolución 674 de 2012, artículo 23°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.14. Transbordo de material, equipo o personal a través de helicópteros. Si se utilizan helicópteros, la unidad móvil debe tener un área demarcada para la evacuación de personal, material o equipo por vía aérea, la cual debe estar en todo momento libre de cualquier obstáculo. Los procedimientos de operaciones que involucren transbordo de personal o materiales, asistencia médica y reaprovisionamiento de combustible a través de helicópteros, deben estar registrados en los procedimientos generales de la unidad.

(Resolución 674 de 2012, artículo 24°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.15. Operaciones de y rescate. Las unidades móviles, así como los buques y los helicópteros que apoyan su operación, deben contar con procedimientos para búsqueda y rescate. Éstos deben estar articulados con los planes locales de búsqueda y rescate de la Capitanía de Puerto y las unidades de Guardacostas de la Armada Nacional.

(Resolución 674 de 2012, artículo 25°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.16. Formación e instrucción. A todo el personal a bordo se deberá impartir formación sobre familiarización, de conformidad con las Recomendaciones sobre la Formación del Personal de las Unidades Móviles que operan Costa Afuera, adoptadas por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución A.891 (21) de 2000, y demás normas técnicas que la modifiquen o adicionen.

Todo el personal deberá recibir formación en temas vinculados a seguridad marítima e industrial, protección y medios de respuesta en caso de emergencia, de acuerdo

con las tareas asignadas al mismo. Los registros de la formación recibida se mantendrán a bordo.

(Resolución 674 de 2012, artículo 26°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.17. Ejercicios y Prácticas periódicas. Los ejercicios por realizarse a bordo de las unidades móviles deben seguir las pautas que se enuncian a continuación, así como las recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan costa afuera, adoptadas por la Organización Marítima Internacional mediante Resolución A.891(21) de 2000, y demás normas técnicas que la modifiquen o adicionen. Los respectivos registros deben conservarse a bordo.

1. Realizar semanalmente un ejercicio de abandono de la unidad o de lucha contra incendio. Deben estar organizados de modo que todo el personal participe al menos una vez al mes. Se debe realizar un ejercicio dentro de las 24 horas siguientes a un relevo de personal, si más del 25% de éste no ha participado en ejercicios de abandono de la unidad y de lucha contra incendio a bordo, durante el mes anterior a ese relevo.
2. Por lo menos una vez cada tres meses, los ejercicios deben incorporar a los buques de apoyo, de suministro, a los helicópteros, si se utilizan, y a la instalación base.
3. Se deben realizar de conformidad con las recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan costa afuera, referidas en el artículo anterior.
4. En los ejercicios debe incluirse el uso de los dispositivos de salvamento y salvo para los botes salvavidas de caída libre, la puesta en marcha de los motores, el descenso de un bote salvavidas como mínimo, las operaciones de puesta a flote y maniobra con la dotación que tengan que llevar a bordo estas embarcaciones, al menos una vez cada tres meses, cuando las condiciones lo permitan.
5. Realizar como mínimo, cada seis meses, ejercicios dirigidos a atender contingencias de contaminación marina, que involucren a los buques de apoyo, a los buques de suministro, a los helicópteros, si se utilizan, y a la instalación base.

En todos los casos se podrá aceptar procedimientos equivalentes a los parámetros enunciados, en el caso de unidades móviles en las cuales, parte de lo estipulado, no sea posible ejecutar.

(Resolución 674 de 2012, artículo 27°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.4.18. Seguro de Contaminación. El operador deberá constituir a favor de la Nación (Dirección General Marítima) y de terceros afectados, un seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare los daños derivados de la contaminación súbita causada por la operación de unidades móviles, los buques de apoyo o los buques de suministro costa afuera, así como los gastos de limpieza y remoción.

Igualmente, deberá constituir una póliza para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el operador y la imposición de multas por violación a normas de marina mercante, en los términos del presente capítulo.

La cuantía de cada póliza será fijada por la Autoridad Marítima Nacional, de acuerdo a la legislación nacional aplicable.

(Resolución 674 de 2012, artículo 28°)

SECCIÓN 5
OPERACIÓN DE BUQUES DE APOYO Y BUQUES DE SUMINISTRO COSTA AFUERA

ARTÍCULO 4.2.1.5.5.1. Permiso de Operación. Los desplazamientos de cada buque de apoyo o suministro, entre la instalación base y la unidad móvil, serán autorizados mediante un permiso de operación que reemplazará el otorgamiento de zarpes. El precedente será expedido por la Dirección General Marítima, después de la verificación de los certificados estatutarios vigentes con los que cuenta el buque.

PARÁGRAFO. Al zarpar y arribar a la instalación base, deberán hacer reportes a las respectivas estaciones de control de tráfico marítimo en las Capitanías de Puerto que tengan esa infraestructura, o al funcionario que designe el Capitán de Puerto.

(Resolución 674 de 2012, artículo 29°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.5.2. Comunicaciones. Los buques de apoyo y los buques de suministro costa afuera, deben estar incluidos dentro del plan de comunicaciones de la unidad móvil a la cual prestan sus servicios, garantizando una comunicación efectiva, con niveles de decisión adecuados.

(Resolución 674 de 2012, artículo 30°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.5.3. Seguridad de la navegación. Durante la navegación, los buques de apoyo y los buques de suministro, deberán acatar las disposiciones contenidas en

el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (COLREG-1972), y demás normas técnicas que lo modifiquen o adicionen.

(Resolución 674 de 2012, artículo 31°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.5.4. Transbordo de material, equipo y personal. Los procedimientos relativos a operaciones de transbordo y amarre, deben ser acordados previamente con la unidad móvil.

Dependiendo del tipo de material y, especialmente cuando sean desechos y elementos contaminantes, desde la unidad móvil al buque de apoyo o suministro costa afuera, y desde éste a la instalación base, debe existir procedimientos y registros específicos a bordo. Para ello, se seguirán las disposiciones contenidas en el Código de Prácticas de Seguridad para el Transporte de Cargas y Personas en Buques de Suministro Costa Afuera, adoptado por la Organización Marítima Internacional a través de la Resolución A.863 (20) de 1997, y demás normas técnicas que lo modifiquen o adicionen.

Cuando se transporte cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas, se debe cumplir con las Directrices para el Transporte y Manipulación en Buques de Apoyo Costa Afuera de Cantidades Limitadas de Sustancias Líquidas a Granel Potencialmente Peligrosas o Nocivas, aprobadas por la Organización Marítima Internacional a través de la Resolución A.673 (16) de 1989, y demás normas técnicas que la modifiquen o adicionen.

(Resolución 674 de 2012, artículo 32°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.5.5. Capacitación e instrucción. Todo el personal a bordo debe recibir capacitación en medios de respuesta en casos de emergencia, y en las recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan costa afuera, adoptadas por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución A.891(21), y demás normas técnicas que la modifiquen o adicionen. Los registros de la capacitación recibida se mantendrán a bordo.

(Resolución 674 de 2012, artículo 33°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.5.6. Ejercicios y prácticas periódicas. Los buques de apoyo y los buques de suministro, adicional a su propio plan de ejercicios a bordo, deben participar de manera conjunta en los ejercicios que realice la unidad móvil, por lo menos una vez cada tres meses.

(Resolución 674 de 2012, artículo 34°)

SECCIÓN 6
DISPOSICIONES ESPECIALES

ARTÍCULO 4.2.1.5.6.1. Facultad sancionatoria. El incumplimiento o la inobservancia de lo establecido en el presente capítulo, será considerado como violación a las normas de marina mercante, dando lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes, en los términos del artículo 80 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984.

(Resolución 674 de 2012, artículo 35°)

ARTÍCULO 4.2.1.5.6.2. Aplicación subsidiaria. Para los aspectos no especificados en el presente capítulo, pero incluidos en el objeto descrito en el artículo 4.2.1.5.1.1, se aplicarán de manera subsidiaria los criterios que establezca la normativa internacional, o en su defecto, los instrumentos y/o estándares internacionales aplicables a la materia.

(Resolución 674 de 2012, artículo 36°)

CAPÍTULO 6
DE LA VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DE CONTENEDORES CON CARGA DE EXPORTACIÓN

ARTÍCULO 4.2.1.6.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer los requisitos y procedimientos para la verificación de la masa bruta de contenedores con carga de exportación, destinados a ser embarcados en un buque que se deba regir por las reglas del Capítulo VI, sobre transporte de cargas y combustible líquido, del Convenio Internacional SOLAS-74, enmendado, ratificado mediante la Ley 8 de 1980, en puertos marítimos colombianos con destino de tráfico internacional.

(Resolución 004 de 2016, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.1.6.2. Inspección. Corresponde a la Autoridad Marítima Nacional, a través de los oficiales supervisores del estado rector de puerto, verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo.

Para efectos de lo anterior, en cualquier momento la Autoridad Marítima Nacional realizará inspecciones ocasionales. Así mismo, podrá exigir la presentación de la certificación de la masa bruta verificada.

(Resolución 004 de 2016, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.1.6.3. Responsabilidad. El expedidor tiene la responsabilidad de obtener y documentar la masa bruta de los contenedores llenos, antes del plazo establecido por la naviera para realizar el plano de estiba del buque.

El expedidor podrá cumplir la obligación prevista en las reglas del Convenio Internacional SOLAS-74, enmendado, presentando a la compañía naviera y/o al Capitán del buque, la masa bruta verificada. En dicho caso, la compañía naviera será la responsable de proporcionar la información relativa a la masa bruta verificada del contenedor lleno, al representante de la sociedad portuaria, antes del embarque.

Igualmente, el expedidor podrá proporcionar la masa bruta verificada al representante de la sociedad portuaria, una vez efectúe la entrega del contenedor a la instalación portuaria; o podrá autorizar a la sociedad portuaria para proporcionar al capitán del buque o a su representante, la masa bruta verificada, una vez se efectúe la entrega del contenedor a la instalación portuaria.

(Resolución 004 de 2016, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.1.6.4. Masa bruta máxima. En cumplimiento de la Regla VI/5 del Convenio Internacional SOLAS, los contenedores no deberán ser llenados en cantidad superior a la masa bruta máxima indicada en su placa de identificación.

El capitán del buque podrá negar el embarque de los contenedores cuya masa bruta exceda la masa bruta máxima permitida.

(Resolución 004 de 2016, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.2.1.6.5. Masa bruta real verificada del contenedor. Los contenedores no deberán embarcarse en un buque que se rige por las reglas del Convenio Internacional SOLAS, salvo que el capitán o su representante hayan recibido, antes del embarque en el buque, la masa bruta real verificada de los mismos.

Para efectos de lo anterior, se deberá informar al capitán de la nave o a su representante, con suficiente antelación, la masa bruta verificada del contenedor lleno, para que la información se utilice en el plano de estiba del buque.

PARÁGRAFO 1. Es deber de la compañía naviera informar al expedidor, previa deliberación con la sociedad portuaria, el plazo concreto de presentación de la información.

PARÁGRAFO 2. Para proporcionar la masa bruta verificada al capitán del buque o a su representante, al agente marítimo y al representante de sociedad portuaria, se podrán emplear medios electrónicos, intercambio electrónico de datos (EDI) o tratamiento electrónico de datos (EDP), con tiempo suficiente antes del embarque, para la elaboración e implantación del plano de estiba del buque.

Cualquiera que sea su forma, el expedidor deberá establecer claramente que la masa comunicada es la masa bruta verificada.

(Resolución 004 de 2016, artículo 6°)

ARTÍCULO 4.2.1.6.6. Obligación del capitán. El capitán del buque no deberá embarcar ningún contenedor lleno, si antes no se ha suministrado la masa bruta verificada.

El capitán del buque aceptará la carga a bordo, solamente si está convencido de que ésta puede transportarse en condiciones seguras, en cumplimiento de lo dispuesto en el Código de Prácticas de Seguridad para la Estiba y Sujeción de la Carga, adoptado mediante la Resolución A.714 (17) de 1991 por la Organización Marítima Internacional, y demás directrices que la modifiquen.

No obstante, a lo anterior, las reglas del Convenio Internacional SOLAS no restringen el principio por el cual el capitán tiene pleno arbitrio para decidir sobre la autorización de embarque de un contenedor lleno en su buque.

(Resolución 004 de 2016, artículo 7°)

ARTÍCULO 4.2.1.6.7. Documento de expedición. El documento de expedición podrá ser incluido entre las instrucciones del transporte entregadas a la compañía naviera, o constituir una comunicación aparte.

Cualquiera que sea su forma, el documento en el que se declare la masa bruta verificada del contenedor lleno, deberá:

1. Hacer constar claramente que la masa bruta proporcionada es la "masa bruta verificada".

2. Estar firmado por la persona que haya sido debidamente autorizada por el expedidor. La firma podrá ser una firma electrónica o podrá sustituirse por el nombre, en letras mayúsculas, de la persona autorizada a firmarlo.

(Resolución 004 de 2016, artículo 8°)

ARTÍCULO 4.2.1.6.8. Métodos para obtener la masa bruta verificada. La verificación de la masa bruta podrá ser realizada utilizando cualquiera de los siguientes métodos:

1. Una vez se termine el cargue y sellado del contenedor, el expedidor podrá pesar la unidad de transporte lleno, o disponer que una tercera parte lo pese.

2. El expedidor o la tercera parte que éste haya dispuesto, podrá pesar todos los bultos y elementos de carga, añadiendo la masa de las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción que se arrume en el contenedor; y añadir la masa de la tara del contenedor a la suma de cada masa, utilizando el método certificado. Toda tercera parte que haya procedido a la totalidad o a parte de la arrumazón del contenedor, deberá informar al expedidor, de la masa de los elementos de la carga y del material de embalaje/envasado y de sujeción que esa parte haya arrumado en el contenedor, a fin de facilitar que el expedidor verifique la masa bruta del contenedor lleno conforme al método número 2.

PARÁGRAFO. La masa bruta de los contenedores, siguiendo los métodos 1 o 2, deberá verificarse a través de equipos calibrados y certificados.

(Resolución 004 de 2016, artículo 9°)

ARTÍCULO 4.2.1.6.9. Tráfico intermodal y trasbordo de contenedores. La masa bruta verificada de los contenedores llenos en tráfico intermodal o en trasbordo, deberá comunicarse a la siguiente parte que se hace responsable del contenedor.

En el tráfico intermodal, cuando un contenedor lleno se transporte por carretera, por tren, o por un buque que no se rige por las reglas del Convenio internacional SOLAS, y se entregue en la instalación de una sociedad portuaria sin que se haya verificado su masa bruta, no podrá embarcarse a menos que el capitán o su representante y el representante de la sociedad portuaria, hayan obtenido la masa bruta verificada del contenedor en nombre del expedidor.

En el trasbordo, cuando un buque que se rige por las reglas del Convenio Internacional SOLAS, entregue en la instalación de una sociedad portuaria un contenedor lleno a un buque que también se rige por las reglas del Convenio Internacional SOLAS, es obligatorio que la masa bruta de cada contenedor que se entregue, se haya verificado antes de que se proceda a su embarque en el buque que realiza la entrega. Así las cosas, todos los contenedores llenos que se descarguen en un puerto de transbordo, deberán disponer ya de la masa bruta verificada, lo que hará innecesario que vuelvan a pesarse en la instalación portuaria de transbordo.

El buque que efectúe la entrega deberá notificar a la instalación de la sociedad portuaria del puerto de transbordo, la masa bruta verificada de cada uno de los contenedores llenos entregados. El capitán del buque en el que se embarcarán los contenedores llenos transbordados y la instalación de la sociedad portuaria del puerto de transbordo, podrán confiar en la información proporcionada por el buque que efectúa la entrega. Se podrán utilizar sistemas de comunicación buque-puerto a fin de facilitar la información, según acuerden las partes comerciales interesadas.

(Resolución 004 de 2016, artículo 10°)

ARTÍCULO 4.2.1.6.10. Discrepancias. Cualquier discrepancia que exista entre la masa bruta de un contenedor lleno, declarada antes de verificarse su masa bruta, y la masa bruta verificada, deberá solucionarse haciéndose uso de la masa bruta verificada.

Cualquier discrepancia que exista entre la masa bruta verificada de un contenedor lleno, obtenida antes de la entrega del contenedor a la instalación portuaria, y la masa bruta verificada de ese mismo contenedor obtenida al pesarse en esa instalación portuaria, deberá solucionarse haciendo uso de esta última masa bruta verificada obtenida por la instalación portuaria.

Con el objeto de tener en cuenta distintos factores que pueden alterar el pesaje original (humedad de la carga, elementos de arrumaje, cartón utilizado en el embalaje, entre otros), para efectos de lo dispuesto en el presente capítulo, se admite una discrepancia máxima del cinco por ciento (5%) entre la masa bruta verificada informada por el expedidor y el peso que pueda obtener la instalación portuaria.

(Resolución 004 de 2016, artículo 11°)

ARTÍCULO 4.2.1.6.11. Aplicación de la medida. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo empezaron a regir a partir del 1° de julio de 2016, de conformidad con lo establecido en el Capítulo VI regla 2 del Convenio Internacional SOLAS-74, enmendado.

(Resolución 004 de 2016, artículo 12°)

CAPÍTULO 7
DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN DEL CASCO PARA NAVES MENORES

ARTÍCULO 4.2.1.7.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer el sistema de identificación del casco para naves menores, el cual será obligatorio para las fabricadas en Colombia y aquellas importadas al país en la modalidad ordinaria.

(Resolución 128 de 2010, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.1.7.2. El número de identificación de casco (NIC), debe ser colocado en el lugar establecido por la Autoridad Marítima Nacional, según las guías referenciales de obligatorio cumplimiento y el procedimiento emitido para tal fin.

(Resolución 128 de 2010, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.7.3. Los astilleros nacionales, fabricantes de naves menores legalmente constituidos con licencia de explotación comercial expedida por la Dirección General Marítima, los importadores de cascos y naves, y las personas naturales o jurídicas que construyan naves de tipo artesanal, deberán solicitar a la Autoridad Marítima Nacional, previamente a la iniciación de la fabricación del casco, la asignación del número de identificación de casco (NIC). En la solicitud se deberá indicar las características principales de fabricación del casco, referidas en los caracteres del 6 al 12 del artículo 4.2.1.7.5, dispuesto en el presente capítulo.

(Resolución 128 de 2010, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.1.7.4. Para efectos de identificación y control por parte de la Autoridad Marítima Nacional, se asignará un número de identificación de casco para cada nave menor. Éste se deberá ubicar de conformidad con las instrucciones expuestas en los artículos 4.2.1.7.7 y 4.2.1.7.8, dispuestos en el presente capítulo.

(Resolución 128 de 2010, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.1.7.5. El número de identificación del casco estará determinado por trece (13) caracteres básicos alfanuméricos. Los cinco (5) primeros se determinarán para el fabricante o el importador, de acuerdo a su serial de fábrica. Los tres (3) siguientes estarán determinados por la fecha de fabricación. Los cuatro (4) próximos serán establecidos por las características de la nave menor, tales como eslora, material del casco, propulsión principal, tipo de bote, etc. Por último, se fijará un (1) dígito de control determinado por la Autoridad Marítima Nacional separado por un guion.

Estos caracteres serán de uso obligatorio para facilitar la labor de las autoridades en la búsqueda de naves con novedades de identificación, hurtadas o comprometidas con otra clase de actividades.

AAA23	**E98**	**F**	**2**	**3**	**9**	**-**	**3**
Serial del Fabricante	Fecha de Fabricación	Eslora	Material	Propulsión	Tipo de Bote		Dígito de Control

(Resolución 128 de 2010, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.2.1.7.6. Los siguientes serán los requisitos particulares del número de identificación del casco:

1. **Caracteres:** Cada número de identificación del casco debe estar compuesto por trece (13) caracteres alfanuméricos consecutivos, es decir, trece (13) letras pertenecientes al alfabeto español o en números arábigos.

1.1. Los cinco primeros caracteres serán números seriales de fábrica asignados por la Autoridad Marítima Nacional. Los tres primeros deben ser letras, a excepción de las letras D, I, O y Q. Los dos últimos deben ser números.

1.2. El sexto, séptimo y octavo carácter, identificarán el mes y el año de fabricación. La equivalencia del mes se deberá tomar de la siguiente tabla:

MES	CARÁCTER	MES	CARÁCTER
ENERO	A	JULIO	H
FEBRERO	B	AGOSTO	J
MARZO	C	SEPTIEMBRE	K
ABRIL	E	OCTUBRE	L

MAYO	F	NOVIEMBRE	M
JUNIO	G	DICIEMBRE	N

1.2.1. La fecha seleccionada no puede ser anterior a la fecha de inicio de fabricación.
1.2.2. El sexto carácter, indicará el mes, comenzando con "A" para enero.
1.2.3. El séptimo y octavo carácter, indican el año de fabricación y se utilizan los últimos dos dígitos del año, como por ejemplo "02" para 2002.

1.3. El noveno carácter indica la eslora de bote, el cual debe tomarse de la siguiente tabla, debiéndose aproximar el valor real de la eslora al menor correspondiente en la tabla. Ejemplo: 15 pies 10 pulgadas se aproxima a 15 pies).

SÍMBOLO	ESLORA (ft)	SÍMBOLO	ESLORA(ft)
A	Menos de 6	N	21
B	de 6 a 10	P	22
C	11	R	23
D	12	S	24
E	13	T	25
F	14	U	26
G	15	V	27
H	16	W	28
J	17	X	29
K	18	Y	30
L	19	Z	31 o más
M		20	

1.4. El décimo carácter indicará el material del casco. El número deberá corresponder a la siguiente tabla:

Carácter	Tipo de Material
1	Aluminio
2	Ferro cemento
3	Plástico reforzado con fibra de vidrio (FRP)
4	Fabricación flexible
5	Espuma
6	Plástico
7	Acero

8	Madera

1.4.1. El ferro cemento incluye todas las clases de concreto y cemento Portland.

1.4.2. Fabricación flexible puede ser distinguida de láminas plásticas o por la presencia de cualquier material de refuerzo.

1.4.3. El plástico incluye láminas de plástico flexible, láminas rígidas, las cuales han sido termo-formadas, y el plástico procesado por moldeo rotacional.

1.5. El decimoprimero carácter indicará la propulsión principal del bote. Éste carácter debe corresponder a la siguiente tabla:

Carácter	Tipo de Material
1	Chorro de aire
2	Fuera de borda montado sobre soporte
3	Dentro
4	Chorro de aire dentro
5	Dentro/fuera
6	No accionado
7	Fuera de borda
8	Velero
9	Velero fuera/ Auxiliar dentro

1.5.1. No accionado, incluye pedales, paletas y remos, pero no veleros.

1.5.2. Los veleros incluyen barcos de vela que pueden tener un motor pequeño como motor auxiliar.

1.6. El decimosegundo carácter indicará el tipo de bote. El número debe ser seleccionado de la siguiente lista:

Carácter	Tipo de bote
1	Bote con colchón aire
2	Canoa, Kayac, barco de vela, tabla de surf
3	Inflable
4	Mono casco/configuración de la cabina.
5	Mono casco/cabina cerrada
6	Mono casco/cabina abierta
7	Casco múltiple/cabina cerrada
8	Casco múltiple/cabina abierta

9	Lancha personal

1.6.1. La configuración de la cabina incluye, la cabina completa, la habitación, la casa bote, y en general, cualquier lugar que ofrezca protección y que tenga litera u otras formas de acomodación de personas.
1.6.2. La proa cerrada es la forma más corriente de nombrar a un bote pequeño, e incluye cualquier tipo de cubierta hacia la proa que no está adecuada para dar abrigo al personal.
1.6.3. La proa abierta o descubierta hace referencia a los botes de servicio público, de cubierta descubierta con consola central.
1.6.4. El casco múltiple incluye más de un casco conectados entre sí por un casco común, como los tricascos, los catamaranes y botes pontón.
1.6.5. Las lanchas personales incluyen una variedad amplia de embarcaciones que son diseñados para ser manejados sobre las ves del casco. Éstos usualmente tienen capacidad para llevar una o dos personas.

1.7. El decimotercero carácter es un dígito de control asignado por la Autoridad Marítima Nacional.

2. **Tamaño del carácter**: La altura de cada carácter utilizado en el número de identificación del casco, no debe ser menor a seis (6) milímetros.

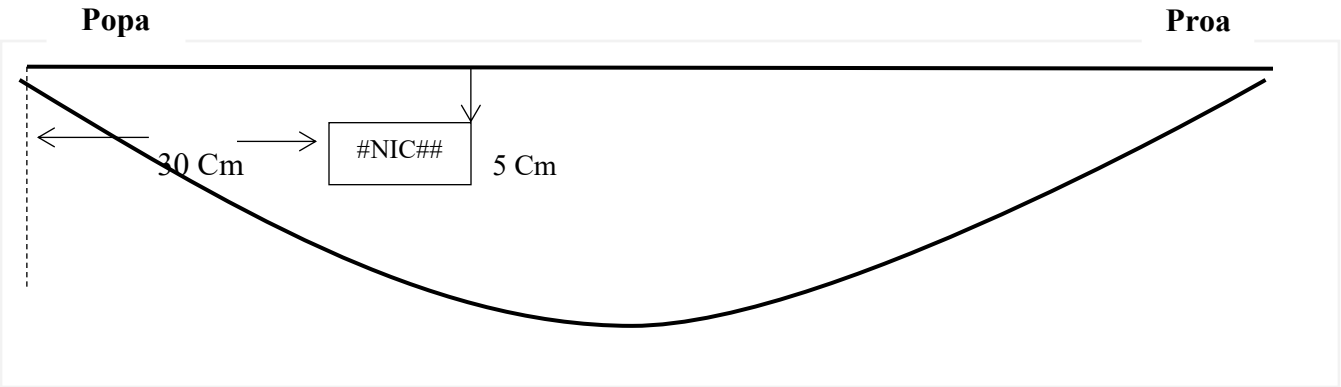
(Resolución 128 de 2010, artículo 6°)

ARTÍCULO 4.2.1.7.7. Las naves menores deben fijar y exhibir su número de identificación del casco principal y el número de identificación de casco duplicado, de conformidad con los siguientes requisitos que se establecen para su ubicación:

1. Número principal de identificación del casco: Debe estar localizado en un lugar visible, tal como se dispone a continuación:

1.1. En botes con espejo, se ubicará al costado de estribor del espejo, a cinco centímetros de la parte más alta del espejo.
1.2. En botes sin espejo o con espejo sobre el cual no puede ser práctico ubicar el número de identificación de casco, se debe colocar en el lado de estribor del casco a treinta centímetros del timón en la popa y cinco centímetros de la parte superior del casco, en el borde, o en el casco /unión de la cubierta, cualquiera que sea lo más bajo.

1.3. En catamaranes y botes pontones, si sus cascos pueden ser fácilmente removidos, se marcará cada uno como indica en la figura siguiente:



1.4. Si hay pasamanos, tuberías u otros accesorios que obstaculizan la colocación del número de identificación de casco, éste debe ser ubicado tan cerca como sea posible de la ubicación requerida y en un lugar visible.

2. Número de identificación duplicado del casco: Debe ser ubicado en un área no expuesta a la intemperie. Se deberá colocar en el interior del bote, en un elemento fijo que no sea instalado como accesorio.

(Resolución 128 de 2010, artículo 7°)

ARTÍCULO 4.2.1.7.8. El número de identificación del casco debe cumplir con los siguientes requisitos para su instalación:

1. Permanencia: Cada número de identificación del casco debe ser realizado, tallado, fundido, estampado, grabado o moldeado, de forma permanente al bote, de tal manera que la alteración, remoción o sustitución, sea obvia y fácilmente verificable.
2. Placa separada: Si una placa separada es empleada para exhibir el número de identificación del casco, la placa debe ser fijada al bote de tal manera que no pueda ser removida.
3. Partes separadas del bote: El número de identificación del casco no debe ser fijado en partes del bote que puedan ser removibles.

(Resolución 128 de 2010, artículo 8°)

CAPÍTULO 8
DE LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

(derogada por la resolución 166 de 2024)

CAPÍTULO 9
DE LAS DIRECTRICES PARA ELABORAR Y APROBAR PROCEDIMIENTOS DE MUESTREO, ENSAYO Y CONTROL DEL CONTENIDO DE HUMEDAD DE LAS CARGAS SÓLIDAS A GRANEL QUE PUEDEN LICUARSE

Capítulo adicionado por la Resolución 922 del 2018

ARTÍCULO 4.2.1.9.1. **Objeto.** Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer directrices y adoptar procedimientos relativos al muestreo, ensayo y control del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse, de acuerdo con lo establecido en el Código Marítimo Internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) de la Organización Marítima Internacional. *(Resolución 922 del 2018, artículo 2°)*

ARTÍCULO 4.2.1.9.2. **Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, aplican a los expedidores de cargas sólidas a granel que puedan licuarse y que vayan a ser transportadas vía marítima, siguiendo lo establecido en el Anexo No. 51: "Directrices para elaborar y aprobar procedimientos de muestro, ensayo y control del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que puedan licuarse" del presente REMAC.

(Resolución 922 del 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.9.3. **Inspección.** La Autoridad Marítima Nacional realizará inspecciones de supervisión a lo establecido en el presente capítulo, a través de los Oficiales Supervisores por el Estado Rector del Puerto o Inspectores del Estado de Abanderamiento según corresponda.

(Resolución 922 del 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.9.4. **Responsabilidades del expedidor.** El expedidor facilitará al capitán o a su agente marítimo un certificado firmado del límite de humedad admisible a efectos de transporte (LHT o TML), una declaración del contenido de humedad, un certificado firmado del contenido de humedad. De igual manera le suministrará por escrito información apropiada sobre la carga, tal como se indica en el Anexo No. 52: "Suministro de información", del presente REMAC.

PARÁGRAFO 1°. Es responsabilidad del expedidor realizar los procedimientos de control del contenido de humedad.

PARÁGRAFO 2°. Antes de embarcar cargas del grupo A, el expedidor debe presentar ante la Capitanía de Puerto copia de la siguiente documentación: Certificado firmado del límite de humedad admisible a efectos de transporte (LHT o TML), Declaración del contenido de humedad; en el Anexo No. 54 del presente REMAC, se encuentra un modelo de la declaración del contenido de humedad, sin embargo, cada expedidor podrá diseñar su declaración de acuerdo con sus necesidades, incluyendo como mínimo los requisitos que aparecen en el modelo establecido en el Anexo No. 54 y copia de la información apropiada sobre la carga suministrada al Capitán indicada en el Anexo No. 52 del presente REMAC.

PARÁGRAFO 3°. Antes de embarcar cargas del grupo A, el expedidor debe facilitar al capitán del buque o su agente marítimo copia del certificado firmado del límite de humedad admisible a efectos de transporte (LHT o TML), Declaración del contenido de humedad; en el Anexo No. 54 del presente REMAC, se encuentra un modelo de la declaración del contenido de humedad, sin embargo, cada expedidor podrá diseñar su declaración de acuerdo con sus necesidades, incluyendo como mínimo los requisitos que aparecen en el modelo establecido en el Anexo No. 54 y copia de la información apropiada sobre la carga suministrada al Capitán indicada en el Anexo No. 52 del presente REMAC.

PARÁGRAFO 4°. Después de embarcar cargas del grupo A, en un intervalo de tiempo que no excederá los siete días, el expedidor debe facilitar al capitán del buque o a su agente marítimo un certificado firmado del contenido de humedad.

PARÁGRAFO 5°. Presentar un informe semestral diligenciando el formato del Anexo No. 55 "Informe semestral de carga sólida a granel que puede licuarse transportada" del presente REMAC.

(Resolución 922 del 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.9.5. **Obligación del capitán.** El Capitán del buque aceptará la carga a bordo de su buque solamente si está convencido de que puede transportarse en condiciones seguras, en cumplimiento del Código IMSBC.

(Resolución 922 del 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.9.6. **Procedimiento de ensayo complementario para determinar la posibilidad de licuefacción.** El capitán de un buque podrá efectuar a bordo del buque o en el muelle un ensayo de verificación para determinar de modo aproximado la posibilidad de que haya fluidez, por el método auxiliar que se indica a continuación:

Se llenará hasta la mitad un recipiente metálico cilíndrico o un recipiente análogo (0,5 a 1 litro de capacidad) con una muestra de la materia. Se tomará el recipiente en una mano y se bajará bruscamente de modo que golpee una superficie dura, como, por ejemplo, una mesa sólida, desde una altura de aproximadamente 0,2 m. Este procedimiento se repetirá 25 veces a intervalos de uno o dos segundos. Se examinará la superficie de la muestra por si presenta humedad libre o indicios de fluidez. Si efectivamente hay humedad libre o un estado de fluidez, se dispondrá la realización de nuevos ensayos de laboratorio con la materia, antes de que esta sea aceptada para el embarque.

Cuando el Capitán decida realizar el procedimiento de ensayo complementario para determinar la posibilidad de licuefacción, deberá remitir copia del procedimiento documentado en el Sistema de Gestión de Seguridad aprobado para el buque, los resultados y medidas adoptadas para el transporte.

(Resolución 922 del 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.9.7. **Evaluación de la conformidad a procedimientos del expedidor para el control del contenido de humedad.** La Dirección General Marítima realizará la evaluación de la conformidad de los procedimientos establecidos por el expedidor para el control del contenido de humedad documentando su aprobación a través del "Certificado de aprobación concedido de conformidad con las disposiciones del párrafo 4.3.3 del Código IMSBC", dispuesto en el Anexo No. 53 del presente REMAC.

(Resolución 922 del 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.9.8. ***Delegación*.** La Dirección General Marítima podrá delegar en las Empresas de Servicios Marítimos, mediante un acuerdo de delegación, conforme a lo establecido en el código OR de la OMI, para lo siguiente:

a) Realizar procedimientos de muestreo y ensayo del contenido de humedad.

b) Realizar un ensayo de determinación del LHT de las cargas sólidas a granel.

c) Emitir el Certificado del contenido de humedad.

d) Emitir el Certificado del límite de humedad admisible a efectos de transporte.

e) Emitir conceptos técnicos a la Dirección General Marítima para que esta otorgue exenciones a cargas de los grupos A, B y C.

PARÁGRAFO 1°. La Organización Reconocida debe informar trimestralmente a la Dirección General Marítima los expedidores que cuentan con su certificación, remitiendo copia de los certificados emitidos.

(Resolución 922 del 2018, Resolución 922 del 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.9.9. **Facultad sancionatoria.** El incumplimiento de lo establecido en el presente capítulo será considerado como violación a las normas de marina mercante, dando lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes, en los términos del artículo 80 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, o norma que lo modifique o sustituya, en concordancia con el procedimiento establecido en los artículos 47 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

(Resolución 922 del 2018, artículo 2°)

CAPÍTULO 10
CÓDIGO INTERNACIONAL DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA

ARTÍCULO 4.2.1.10.1 Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones emitidas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, única y exclusivamente en lo pertinente a la adopción y modificación del Código Internacional de Estabilidad sin avería, 2008 - Código IS 2008, de obligada aplicación a nivel nacional por prescripciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, así:

1) Resolución MSC. 267(85) del 4 de diciembre de 2008, en vigor desde el 1 julio 2010
2) Resolución MSC. 413(97) del 25 de noviembre de 2016, en vigor desde 1 enero 2020
3) Resolución MSC. 443(99) del 24 de mayo de 2018, en vigor desde 1 enero 2020.

PARÁGRAFO. Las Resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de las cuales se adopta y modifica el Código Internacional de Estabilidad sin avería, 2008 -Código IS 2008, de obligatoria aplicación por prescripciones del del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo forman parte integral del presente Capítulo."
(Capítulo modificado por el artículo 1 de la Resolución 589 de 2024)

CAPÍTULO 11
DEROGADO RESOLUCIÓN 336 DE 2025

CAPÍTULO 12
CÓDIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (CÓDIGO IDS)

SECCIÓN 1

ARTÍCULO 4.2.1. 12.1. Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones emitidas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, única y exclusivamente en lo pertinente a la adopción y modificación del Código Internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), de obligada aplicación a nivel nacional por prescripciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, así:

1. Resolución MSC. 48(88) del 4 de junio de 1996, en vigor desde el 1 julio 1998.
2. Resolución MSC. 207(81) del 18 de mayo de 2006, en vigor desde 1 julio 2010.
3. Resolución MSC. 218(82) del 8 de diciembre de 2006, en vigor desde 1 julio 2008.
4. Resolución MSC. 272(85) del 4 de diciembre de 2008, en vigor desde 1 julio 2010.
5. Resolución MSC. 293(87) del 21 de mayo de 2010, en vigor desde 1 enero 2012.
6. Resolución MSC. 320(89) del 20 de mayo de 2011, en vigor desde 1 enero 2013.
7. Resolución MSC. 368(93) del 22 de mayo de 2014, en vigor desde 1 enero 2016.
8. Resolución MSC. 425(98) del 15 de junio de 2017, en vigor desde 1 enero 2020.
9. Resolución MSC. 459(101) del 14 de junio de 2019, en vigor desde 1 enero 2024.
10. Resolución MSC. 485(103) del 13 de mayo de 2021, en vigor desde 1 enero 2024.
11. Resolución MSC. 535(107) del 8 de junio de 2023, en vigor desde 1 enero 2026.
12. Resolución MSC. 554(108), adoptada el 24 de mayo de 2024, la cual entra en vigor el 1 de enero de 2026.

PARÁGRAFO. Las Resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de las cuales se adopta y modifica el Código Internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS) de obligatorio cumplimiento por prescripciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo forman parte integral del presente capítulo

(Resolución 332 de 2025 art 1)

CAPÍTULO 12A
CÓDIGO INTERNACIONAL DE QUIMIQUEROS (CÓDIGO CIQ)

Capítulo adicionado mediante la Resolución 1125 del 18 de diciembre de 2019 y modificado por la Resolución 111 del 18 de marzo de 2020

ARTÍCULO 4.2.1.12A.1. Objeto. Adoptar el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código Internacional de Quimiqueros - CIQ) de la Organización Marítima Internacional, Resolución MSC.6 (48) adoptada el 17 de junio de 1983 y sus enmiendas.

(Resolución 1125 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.1.12A.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el Código Internacional de Quimiqueros - CIQ de la Organización Marítima Internacional, aplica a todas las naves y artefactos navales de bandera colombiana, independientemente de sus dimensiones, incluidos los de arqueo bruto inferior a 500, dedicados al transporte de productos químicos peligrosos al granel, que se enumeran en el capítulo 19 del citado Código.

(Resolución 1125 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.1.12A.3. Disposiciones del CIQ. El Código Internacional de Quimiqueros - CIQ, establece una normatividad internacional para la seguridad del transporte marítimo de químicos peligrosos a granel y otras sustancias, así como la prescripción de normas que regulan el proyecto y la construcción de los buques, independientemente de su arqueo, destinado a dicho transporte y el equipo que llevarán con miras a reducir al mínimo los riesgos para estos, el personal de abordo y el medio ambiente, habida cuenta de la naturaleza de los productos transportados.

(Resolución 1125 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.1.12A.4. Equivalencias. De acuerdo con lo establecido en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS/74, la Autoridad Marítima a su juicio podrá permitir el uso abordo de equipos equivalentes a los establecidos en el Código CIQ, debiendo demostrarse su funcionamiento exactamente igual a los especificados en el mismo.

El Código que por este acto administrativo se adopta puede ser consultado en la siguiente dirección: URL: https://www.dimar.mil.co/Internacional/codigos-internacionales

(Resolución 1125 de 2019, artículo 1°)

CAPÍTULO 13
CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA APLICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE ENSAYOS DE EXPOSICIÓN AL FUEGO (CÓDIGO PEF 2010)

SECCIÓN 1

ARTÍCULO 4.2.1.13.1.1. Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones emitidas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, única y exclusivamente en lo pertinente a establecer el "*Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego, 2010*" (Código PEF 2010), de obligatorio cumplimiento por prescripciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, así:

1) Resolución MSC. 307(88) del 3 de diciembre de 2010, en vigor desde el 1 julio 2012.
2) Resolución MSC. 437(99) del 24 de mayo de 2018, en vigor desde 1 enero 2020.

PARÁGRAFO. Las Resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, que establecen el "*Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego," 2010*" (Código PEF 2010), contenidas en este artículo forman parte integral del presente Capitulo.

(Capítulo modificado por el artículo 1 de la Resolución 590 de 2024)

CAPÍTULO 14
MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA SUJECIÓN DE LA CARGA EN NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

Capítulo adicionado mediante Resolución 460 de 2020

ARTÍCULO 4.2.1.14.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer las medidas de seguridad para la sujeción de la carga en naves y artefactos navales.

(Resolución 460 de 2020, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.14.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo aplican a las naves de transporte de carga y de transporte mixto, así como a los artefactos navales de bandera colombiana.

PARÁGRAFO 1°. Las naves y artefactos navales de matrícula nacional que realicen navegación marítima internacional deberán cumplir con lo establecido en el Capítulo VI del Convenio Internacional Solas, ratificado por el Estado colombiano mediante Ley 8ª de 1980.

PARÁGRAFO 2°. Las naves y artefactos navales de matrícula nacional que no realicen navegación marítima internacional, deben cumplir con las medidas de seguridad establecidas en el presente capítulo.

PARÁGRAFO 3°. Las naves y artefactos navales que transporten madera sobre cubierta, adicionalmente deberán cumplir con lo establecido en el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (Convenio LL66), en lo relativo a la sujeción y estiba de la carga.

(Resolución 460 de 2020, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.14.3. Exenciones. Estarán exentos de la aplicación de lo establecido en el presente capítulo las naves o artefactos navales cuyo arqueo neto sea inferior a 25.

(Resolución 460 de 2020, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.14.4. **Reglas para la seguridad de la estiba y trincado de la carga.** Las siguientes son reglas para garantizar la seguridad de la estiba y trincado de la carga que deben aplicarse en las naves y artefactos navales que se encuentren catalogados para transporte de carga:

1. La carga transportada en contenedores u otras unidades de transporte, debe ir adecuadamente embalada y trincada dentro de dichas unidades, teniendo en cuenta las recomendaciones del Código de Prácticas OMI/OIT/CPE - Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU).
2. Se deberá tener especial cuidado en la planificación y control de la estiba y trincado de la carga con la finalidad de evitar que esta se corra, vuelque o se deforme.
3. La carga deberá distribuirse a bordo de la nave o artefacto naval de manera que no afecte la resistencia estructural de la nave o artefacto naval y que la estabilidad de éstos se mantenga durante toda la travesía, dentro de los límites aceptables. Se deberá verificar no sobrepasar la capacidad de resistencia en kg por metro cuadrado de la cubierta de la nave o artefacto naval a utilizar.
4. Se deberá tener en cuenta en distribuir las fuerzas de la manera más uniforme posible entre los dispositivos de trincado de la carga.
5. Comprobar que los medios y dispositivos de trincado de la carga cuenten con suficiente resistencia residual para soportar el desgaste normal del servicio.

6. Cuando la fricción entre la carga y la cubierta o estructura de la nave o entre unidades de transporte sea insuficiente, se deben utilizar materiales apropiados, como la madera de estiba, con la finalidad de aumentar la fricción y evitar riesgos de deslizamiento.
7. La supervisión adecuada de las operaciones de carga deberán ser el principal medio para evitar la estiba y trincado incorrectos de la carga. Los espacios de carga se deberán inspeccionar con regularidad durante la travesía con la finalidad de comprobar que la carga, los contenedores y las unidades de transporte de la misma permanezcan bien trincados. Se deberá dejar registro escrito de la inspección realizada.
8. Antes de permitirse la entrada a un espacio cerrado, se debe cerciorar que se pueda entrar sin riesgo para la vida humana y el personal deberá contar con el permiso de trabajo en espacio confinado (si aplica).
9. Antes de embarcar cualquier tipo de carga se deberá verificar que:
    a. Las zonas de bodega y/o cubiertas destinadas a la estiba se encuentren dentro de lo posible limpias, secas y exentas de grasas o aceites.
    b. La carga, unidad de transporte o contenedor se encuentren en condiciones apropiadas para el transporte y puedan ser trincadas eficazmente.
    c. Los medios y los dispositivos necesarios para el trincado de la carga se encuentren abordo y en buenas condiciones de servicio.
    d. La carga que vaya dentro de las unidades de transporte o contenedores se encuentre dentro de lo posible correctamente estibada y trincada.
    e. Conocer peso y volumen
    f. Conocer los puntos de trincado y puntos de izaje de la carga.

10. No se deberá aceptar para embarcar una unidad de transporte o contenedor dentro del cual previamente se hayan estibado o cargado mercancías peligrosas, a no ser que se disponga de un certificado o declaración de arrumazón, mediante el cual conste que se encuentra libre de ellas.
11. Criterios que deben tenerse en cuenta para estimar los riesgos de corrimiento de la carga con la finalidad de elegir los métodos de estiba y sujeción adecuados, así:
    a. Las características físicas y dimensiones de la carga.
    b. La ubicación de la carga y su estiba abordo.
    c. La idoneidad y los medios de la nave o artefacto naval para la carga de que se trate.
    d. Las condiciones meteorológicas y del mar previstas.

e. El comportamiento previsto de la nave y/o artefacto naval en el viaje proyectado; la estabilidad de la nave y/o artefacto naval y la zona geográfica del viaje.
f. La duración prevista del viaje.

12. El equipo de sujeción de la carga de una nave o artefacto naval debe ser:
    a. En cantidad suficiente para sujetar la carga que transporta.
    b. Apto para el fin que se destine.
    c. De resistencia adecuada.
    d. De fácil manejo.
    e. Contar con el debido mantenimiento preventivo y su respectivo registro de inspección.
    f. Tener su certificación y etiquetas correspondientes a capacidad máxima de carga.
13. El Capitán de la nave debe contar con la información suficiente sobre el tipo de carga que se va a transportar a fin de que pueda planificar su estiba y sujeción de la misma. Asimismo, deberá tener en cuenta de asegurarse que:
    a. Las diferentes mercancías que vayan a transportarse son compatibles o se encuentran debidamente separadas.
    b. La mercancía a transportar vaya debidamente marcada y rotulada con la leyenda "dice contener".
    c. La carga a transportar es adecuada para la nave o artefacto naval.
    d. La nave o artefacto naval es del tipo adecuado para la carga a ser transportada.
    e. La nave cuenta con los puntos de izaje necesarios.
    f. La carga puede estibarse y sujetarse con seguridad a bordo de la nave o artefacto naval y transportarse en todas las condiciones previstas durante el viaje proyectado.
    g. Conocer el peso y volumen de la carga.
    h. Para el caso de los artefactos navales, por no contar con tripulación, la responsabilidad de verificación de estiba y sujeción de la carga será del Capitán del Remolcador o de una persona idónea, designada por la empresa operadora del Artefacto Naval.

(Resolución 460 de 2020, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.1.14.5. Manual de sujeción de la carga. Las naves o artefactos navales de bandera colombiana están en la obligación de contar abordo con un Manual de Sujeción de la Carga.

PARÁGRAFO 1°. Las naves y artefactos navales de matrícula nacional que realicen navegación marítima internacional, deberán cumplir con lo establecido en el Convenio Internacional Solas, Capítulos VI/5 y VII/5 y Circular MSC.1/Circ 1353 Rev.1 del 15 de diciembre de 2014, "Guía para la preparación del Manual de Seguridad de la Carga", de la Organización Marítima Internacional (OMI), así como la obligatoriedad de llevar a bordo el "Manual de Sujeción de la carga".

Para efectos de lo anterior, se atenderá a lo prescrito en la Circular MSC/Circ.745 del 13 de junio de 1996 de la Organización Marítima Internacional (OMI), por la cual se establecieron las "Directrices para la elaboración del manual de sujeción de la carga".

PARÁGRAFO 2°. Las naves y artefactos navales de matrícula nacional que no realicen navegación marítima internacional, que sean catalogadas en los grupos de transporte de carga o mixto, deben contar con un Manual Simplificado de Sujeción de la Carga cumpliendo las prescripciones del presente Capítulo, de acuerdo con el modelo e instrucciones para la elaboración del "Manual Simplificado de Sujeción de la Carga", descrito en el Anexo No. 63 del presente REMAC.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el parágrafo anterior se otorgará un periodo de transición de doce (12) meses contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución.

(Resolución 460 de 2020, artículo 2°)

CAPÍTULO 16
CÓDIGO DE PRÁCTICAS DE SEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS Y PERSONAS EN BUQUES DE SUMINISTRO MAR ADENTRO (CÓDIGO BSMA) Y SUS ENMIENDAS

Artículo 4.2.1.16.1. Objeto. Adoptar el Código de Prácticas de Seguridad para el Transporte de Cargas y Personas en Buques de Suministro Mar Adentro (CÓDIGO BSMA) adoptado por la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI), mediante la Resolución A.863 (20) del 27 de noviembre de 1997 y sus enmiendas.

Artículo 4.2.1.16.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el Código de Prácticas de Seguridad para el Transporte de Cargas y Personas en Buques de Suministro Mar Adentro (CÓDIGO BSMA), sus directrices y enmiendas, aplican a las naves catalogadas como buques de apoyo o buques de suministro mar adentro.

Artículo 4.2.1.16.3. Disposiciones del Código BSMA. El Código de Prácticas de Seguridad para el Transporte de Cargas y Personas en Buques de Suministro Mar Adentro (Código BSMA), proporciona prácticas de seguridad en la gestión operacional de los buques de suministro mar adentro (BSMA), en la interfaz con instalaciones mar adentro y así mismo brinda orientación práctica en asuntos tratados por el sistema de gestión de la seguridad operacional y la prevención de la contaminación, establecidos en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS).

Artículo 4.2.1.16.4. El Código que por este acto administrativo se incorpora en el REMAC 4, puede ser consultado en la siguiente la siguiente dirección web: https://www.dimar.mil.co/Internacional/codigos-internacionales.

(Resolución 134 de 2020)

CAPÍTULO 17
CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO, 2009 (CÓDIGO MODU 2009) Y SUS ENMIENDAS

Capítulo adicionado mediante la Resolución 142 de 2020

ARTÍCULO 4.2.1.17.1. **Objeto.** Adoptar el Código para la Construcción y el Equipo para las Unidades de Perforación Mar Adentro (Código MODU 2009) expedido por la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI), mediante la Resolución A.1023 (26) del 2 de diciembre de 2009 y sus enmiendas.

(Resolución 142 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.1.17.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el Código para la Construcción y el Equipo para las Unidades de Perforación Mar Adentro (Código MODU 2009) y sus enmiendas, aplican a todas las Unidades de Perforación Mar Adentro cuyas quillas hayan sido colocadas, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, del 1 de enero del 2012 o posteriormente.

(Resolución 142 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.1.17.3. Disposiciones del Código MODU. El Código para la Construcción y el Equipo para las Unidades de Perforación Mar Adentro (Código MODU 2009), establece una normatividad internacional para las unidades móviles de perforación

mar adentro de nueva construcción, que facilita el traslado y la utilización de esas unidades en el ámbito internacional y garantiza un grado de seguridad para las mismas, y para el personal que llevan a bordo, equivalente al Convenio SOLAS 1974 y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966, que exigen a los buques de proyecto tradicional dedicados a viajes internacionales.

(Resolución 142 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.1.17.4. Equivalencias. De acuerdo con lo establecido en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS/74, la Autoridad Marítima Nacional podrá permitir el uso a bordo de equipos equivalentes a los establecidos en el Código MODU, debiendo demostrarse su funcionamiento exactamente igual a los especificados en él.

PARÁGRAFO. Cuando sea autorizada por parte de Autoridad Marítima Nacional la sustitución de algún accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o de cierto tipo de éstos, o de una disposición, procedimiento, medida, o algún proyecto o aplicación de carácter innovador; éstos deberán ser comunicados a la Organización Marítima Internacional (OMI) señalando los pormenores correspondientes y adjuntando los informes de las pruebas presentadas, de manera que éstos datos puedan ser transmitidos a otros Estados pertenecientes a la OMI.

(Resolución 142 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.1.17.5. Exenciones. La Autoridad Marítima podrá eximir a cualquier unidad que presente características de índole innovadora del cumplimiento de cualquiera de las disposiciones del Código dispuesto en el presente Capítulo. No obstante, la unidad que se halle en ese caso deberá cumplir las condiciones de seguridad que resulten adecuadas para el servicio al cual se encuentre destinada y que por su índole, garanticen la seguridad general de la unidad, las cuales en todo caso estarán sometidas a la aprobación de la Autoridad Marítima Nacional.

PARÁGRAFO. Cuando la Autoridad Marítima conceda cualquier exención, está deberá quedar registrada en el respectivo Certificado afectado, para lo cual se comunicará a la Organización Marítima Internacional (OMI) señalando los pormenores correspondientes, así como las razones que motivaron la exención, de manera que éstos datos puedan ser transmitidos a otros Estados pertenecientes a la OMI.

(Resolución 142 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.1.17.6. El Código que por este capítulo se incorpora en el REMAC 4, puede ser consultado en la siguiente dirección web: https://www.dimar.mil.co/Internacional/codigos-internacionales

(Resolución 142 de 2020, artículo 1°)

CAPÍTULO 18
DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Y CONDICIONES TÉCNICAS PARA OPERACIONES ESPECIALES DE GASES LICUADOS ENTRE NAVES Y/O ARTEFACTOS NAVALES EN ZONAS DE FONDEO AUTORIZADAS EN AGUAS JURISDICCIONALES COLOMBIANAS

Capítulo adicionado mediante la Resolución 250 de 2026

ARTÍCULO 4.2.1.18.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer las medidas de seguridad, condiciones, procedimientos y demás lineamientos para el desarrollo de las operaciones especiales de cargue, descargue y/o almacenamiento de Gas Natural Licuado (GNL) y/o Gas Licuado de Petróleo (GLP), a través de naves y/o artefactos navales, en zonas de fondeo autorizadas en aguas jurisdiccionales colombianas.

ARTÍCULO 4.2.1.18.2. Permiso Operaciones Especiales de Gas Natural Licuado (GNL) o Gas Licuado de Petróleo (GLP). Las operaciones especiales para el cargue, descargue y/o almacenamiento de Gas Natural Licuado (GNL) o Gas Licuado de Petróleo (GLP) en zonas de fondeo en aguas jurisdiccionales colombianas serán autorizadas al Operador mediante resolución expedida por la Dirección General Marítima, luego de la verificación del cumplimiento de las condiciones técnicas y estudios de maniobrabilidad de que trata el presente Capítulo.

PARÁGRAFO 1. Para el desarrollo de las operaciones especiales de que trata el presente artículo en las áreas de fondeo, el operador deberá contar previamente con la respectiva autorización del sistema de fondeo concedida por la Autoridad Marítima.

PARÁGRAFO 2. Las disposiciones técnicas establecidas en el presente Capítulo serán exigidas a las operaciones especiales de cargue, descargue y/o almacenamiento de Gas Natural Licuado (GNL) o Gas Licuado de Petróleo (GLP) entre naves o artefactos navales realizadas en áreas objeto de una solicitud de concesión portuaria o concesión portuaria vigente.

Para tal efecto, la instalación portuaria deberá incorporar en su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, mediante los respectivos protocolos, las medidas de seguridad, procedimientos y controles específicos descritos en la presente

resolución a las operaciones de transferencia entre buques de Gas Natural Licuado (GNL) o Gas Licuado de Petróleo (GLP).

ARTÍCULO 4.2.1.18.3. Condiciones técnicas para operaciones especiales de Gas Natural Licuado (GNL) o Gas Licuado de Petróleo (GLP). El Operador presentará ante la Dirección General Marítima la descripción de las medidas de seguridad y las condiciones técnicas previstas para el desarrollo de las operaciones especiales de cargue, descargue y almacenamiento de Gas Natural Licuado (GNL) y/o Gas Licuado de Petróleo (GLP) a través de naves y artefactos navales en zonas de fondeo, anexando como mínimo lo siguiente:

1. Descripción detallada del proyecto, con planos georreferenciados en el Sistema Magna-Sirgas, a escala, basados en batimetrías recientes, que identifiquen el punto de fondeo solicitado cuando haya lugar o el espacio donde se vaya a realizar la operación.
2. Diseños de detalle en planos en planta y perfil, a una escala adecuada, que identifiquen las posiciones de las naves, del sistema de fondeo y/o amarre, planos de distribución de fuerzas y esquemas de amarre entre las naves en fondeo. Además, deberá documentar como contempla redundancia operativa y capacidad de respuesta ante fallas del sistema de amarre.
3. Análisis de las condiciones físicas del área, incluyendo vientos, mareas, corrientes, oleajes, batimetría y detalles del fondo marino, evaluando su impacto en la seguridad de la zona de fondeo, las naves tipo involucradas, canales de navegación y el tráfico marítimo cercano.
4. Descripción de las condiciones límite de las maniobras, definiendo radios de seguridad, limites operativos tamaños de naves, condiciones meteorológicas, marea, etc.), necesidades de remolque, evaluación de riesgos náuticos y todo lo referente a la evolución de las naves en la zona fondeo, en la navegación y en la instalación portuaria.
5. Características de las naves y/o artefactos navales, tipo y especificaciones de FSO/FSU/ FSRU, o buque gasero, tipo de la flota esperada y naves de apoyo y/o unidades de transporte de GNL. Se deberá contar con un análisis de compatibilidad entre buques y artefactos navales basados en la "*Guía Conjunta OCIMF, SIGTTO, ICS, CDI para transferencia buque a buque de petróleo, productos químicos y gases licuados 2025-2026*" o la que la modifique o sustituya.
6. Especificaciones de remolcadores, capacidad de bollard pull, equipos disponibles, cantidad requerida para maniobras y emergencias y capacidad de tracción y contraincendios.
7. Estudio de maniobrabilidad (Descripción de maniobras para cada tipo de nave, incluyendo concepto de maniobra, con experiencia de prácticos locales, secuencias de arribo, amarre, desamarre y zarpe y planos de maniobras sobre batimetría).

8. Simulación integral de puente, máquina y sistemas auxiliares realizadas a través de un simulador certificado, que permitan representar la maniobra y la operación, con el respectivo informe de resultados, conclusiones y recomendaciones de seguridad marítima.
9. Características de la instalación portuaria, según contrato de concesión y reglamento condiciones técnicas de operación, con planos que incluyan la línea de atraque, elementos de amarre y defensa y señalización marítima.
10. Resguardo bajo la quilla (UKC) y calado operacional para todos los buques tipo en la zona de fondeo e instalaciones portuarias.
11. Procedimiento de amarre, conexión, operación y desamarre, conforme a SIGTTO y OCIMF, considerando fuerzas en los amarres.
12. Evaluación de riesgos, según las recomendaciones establecidas en la "*Guía Conjunta OCIMF, SIGTTO, ICS, CDI para transferencia buque a buque de petróleo, productos químicos y gases licuados 2025- 2026*", o la que la modifique o sustituya.
13. Procedimientos para manejo de GNL o GLP como mercancía peligrosa.
14. Plan de respuesta a emergencias y contingencias.
15. Evaluación y plan de protección marítima de la operación.
16. Evaluación estructural conforme al Código Internacional de Construcción y Equipo de Naves que Transporten Gases Licuados a Granel (CIG).
17. Certificación de integridad de sistemas de contención de carga por una sociedad de clasificación.
18. Auditoría operacional periódica del Sistema de Gestión de la Seguridad Marítima (SGSM) presentado a la Autoridad Marítima.
19. Fecha, hora estimada de arribo de la FSO/FSU/FSRU o demás naves y/o artefactos navales y nombre del área de fondeo autorizada.

PARÁGRAFO. Los remolcadores de que trata el numeral 6 del presente artículo, deben ser destinados exclusivamente para la operación especial, sin perjuicio de lo dispuesto el Capítulo 1, Título 5, Parte III del REMAC respecto a la capacidad de bollard pull y número mínimo de remolcadores disponibles por puerto.

ARTÍCULO 4.2.1.18.4. Estudios de Maniobrabilidad. El estudio de maniobrabilidad de que trata el numeral 7 del artículo anterior, será presentado conforme lo establecido en el Anexo denominado "ESTUDIO DE MANIOBRABILIDAD Y CONDICIONES TÉCNICAS PARA OPERACIONES ESPECIALES DE GAS NATURAL LICUADO (GNL) Y/O GAS LICUADO DE PETRÓLEO (GLP) EN ZONAS DE FONDEO EN AGUAS JURISDICCIONALES COLOMBIANAS", o el que lo adicione o modifique.

En los estudios de maniobrabilidad deberá indicarse la totalidad de antecedentes, condiciones y aspectos relevantes que puedan afectar la seguridad y desarrollo de las operaciones marítimas, entre ellos:

- Relación de la información proveniente de publicaciones o manuales técnicos internacionalmente reconocidos y/o disposiciones emitidas por la Autoridad Marítima, utilizados como referencia en la elaboración de estudios de maniobrabilidad.
- Las fórmulas empleadas deben escribirse íntegramente y luego sustituir en ellas los parámetros y valores correspondientes, de manera que los revisores puedan seguir el desarrollo de los cálculos e identificar los factores, coeficientes y demás parámetros empleados. Asimismo, debe presentarse la totalidad de resultados parciales y finales.

ARTÍCULO 4.2.1.18.5. Modificación de los Estudios de Maniobrabilidad. Si una vez otorgado el permiso para el desarrollo de operaciones especiales de cargue, descargue y almacenamiento de Gas Natural Licuado (GNL) y/o Gas Licuado de Petróleo (GLP) en zonas de fondeo en aguas jurisdiccionales colombianas, se hace necesario aclarar, actualizar o modificar aspectos de carácter técnico específicos de los estudios de maniobrabilidad, el Operador presentará la respectiva solicitud a la Dirección General Marítima, quien luego de la verificación de la información realizara si hay lugar a ello, la respectiva modificación del acto administrativo por el cual se autorizó el permiso de operación.

ARTÍCULO 4.2.1.18.6. Sistema de Gestión de Seguridad Marítima para Operaciones de Transferencia de GNL y GLP. Para el inicio de las operaciones especiales de transferencia de Gas Natural Licuado (GNL) y/o Gas Licuado de Petróleo (GLP) en zonas de fondeo en aguas jurisdiccionales de Colombia, el Operador implementará un Sistema de Gestión de Seguridad Marítima conforme al Anexo denominado "**GUÍA SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD MARÍTIMA PARA OPERACIONES DE TRANSFERENCIA DE GNL Y GLP EN ZONAS DE FONDEO EN AGUAS JURISDICCIONALES COLOMBIANAS"**

ARTÍCULO 4.2.1.18.7. Auditorías del Sistema de Gestión de Seguridad Marítima para Operaciones Especiales en zonas de fondeo. Corresponde al proceso sistemático y documentado de verificación realizado por la Autoridad Marítima para determinar el grado de cumplimiento de los requisitos y evaluar la implementación del Sistema de Gestión Seguridad Marítima en las Operaciones Especiales autorizadas.

PARÁGRAFO. El Operador mantendrá registros de auditorías internas y externas.

ARTÍCULO 4.2.1.18.8. Inspecciones a las Operaciones Especiales. Corresponde a la inspección física realizada por la Dirección General Marítima de los sistemas de transferencia, tuberías, mangueras, boyas, elementos accesorios y demás componentes comprendidos en las operaciones especiales autorizadas.

ARTÍCULO 4.2.1.18.9. Operaciones Especiales con Naves y/o Artefactos Navales extranjeros. Las operaciones especiales de cargue, descargue y almacenamiento de

GNL y/o GPL en áreas de fondeo, se podrán llevar a cabo con naves y/o artefactos navales de bandera extranjera durante el tiempo que sea necesario. No obstante, el tiempo autorizado para la permanencia en aguas jurisdiccionales colombianas de naves y/o artefactos navales de bandera extranjera estará sujeto y no podrá superar el término de duración del contrato con la instalación portuaria en la cual se almacenará o descargará el gas licuado.

ARTÍCULO 4.2.1.18.10. Autorización excepcional de vinculación de Tripulación Extranjera. La Autoridad Marítima podrá autorizar al Operador de manera excepcional la vinculación de tripulación extranjera en caso de escasez de personal colombiano en la especialidad para realizar las operaciones especiales de que trata el presente Título.
La autorización estará sujeta al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) **Justificación técnica:** El armador o la empresa naviera deberá declarar la inexistencia de personal colombiano disponible en la especialidad requerida.
b) **Plan de transferencia de conocimiento:** Se deberá presentar un plan detallado que garantice la transferencia progresiva de conocimientos técnicos y operativos a la tripulación colombiana, incluyendo cronograma, responsables y mecanismos de seguimiento.
c) **Plan de aumento de tripulación nacional:** El solicitante deberá comprometerse a implementar estrategias para la formación y vinculación de tripulación colombiana en la especialidad, con metas verificables en el tiempo.

ARTÍCULO 4.2.1.18.11. Inicio de operaciones. Para el inicio de las operaciones especiales de GNL y/o GLP autorizadas en zonas de fondeo, el Operador deberá presentar ante la Dirección General Marítima, con antelación al arribo de naves y/o artefactos
navales, la siguiente información:

1. **Notificación del arribo** que deberá contener como mínimo:

    a. Nombre de la nave, bandera, letra de llamada, número OMI.
    b. Fecha, hora estimada de arribo y área de fondeo cuando aplique.
    c. Cantidad de gas natural licuado a transferir.
    d. Duración prevista para la operación.
    e. Datos de la empresa proveedora del servicio que certifica la operación transferencia de gas natural licuado.
    f. Datos de la persona que ejerza el control consultivo.
    g. Confirmación existencia a bordo del buque metanero del Plan de Operaciones de Transferencias.
    h. Agencia Marítima representante, si aplica.

2. **Plan de Operaciones Conjunto (POC),** que deberá contener como mínimo:

    a. Evaluación de maniobrabilidad.
    b. Evaluación e informe de análisis de riesgos.
    c. Condiciones Limites de Operación.
    d. Plan de amarre y desamarre.
    e. Protocolo de comunicación
    f. Planes de contingencia, emergencias y contención de fugas.
    g. Procedimiento de transferencia (conexión, enfriamiento, inertización, desconexión).
    h. Requerimientos de seguridad y protección.
    i. Definición de los roles del POAC

3. **Evaluación de Compatibilidad,** que deberá contener como mínimo:

    a. Dimensiones de naves (eslora, manga, calado). Francobordo máximo y mínimo esperado durante la operación.
    b. Posición de los manifolds.
    c. Puntos de amarre.
    d. Características de las defensas.
    e. Condiciones de maquinaria auxiliar (grúas, plumas, winches, bombas).
    f. Elementos para manejo de carga (soportes, líneas, pasa cabos).
    g. Zonas inflamables.

PARÁGRAFO. Lo anterior no exime a la agencia marítima y/o armador del deber de realizar el reporte de arribo y notificaciones a través del SITMAR, dando cumplimiento a los procedimientos y requerimientos efectuados por la Autoridad Marítima, a través de las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y la Capitanía de Puerto correspondiente.

ARTÍCULO 4.2.1.18.12. Operaciones con naves de apoyo. Para naves de apoyo o unidades de transporte, se presentarán los documentos del artículo anterior, integrados al Sistema de Gestión de Seguridad Marítima, actualizándolos si se reemplazan dichas naves.

ARTÍCULO 4.2.1.18.13. Comunicaciones. La DIMAR, Capitanías de Puerto, Guardacostas, así como, las naves de apoyo, las Unidades Flotantes FSU y/o FSRU, deben estar incluidos dentro del plan de comunicaciones del Operador, garantizando una comunicación efectiva, con niveles de decisión adecuados.

ARTÍCULO 4.2.1.18.14. Obligaciones del Operador. El Operador autorizado para el desarrollo de las operaciones especiales de cargue, descargue y almacenamiento de GNL y/o GPL en zonas de fondeo en aguas jurisdiccionales colombianas, a través de

unidades flotantes de almacenamiento (FSU) y/o unidades flotantes de almacenamiento y regasificación (FSRU), será el responsable del desarrollo seguro de las operaciones ante la Dirección General Marítima. En consecuencia, cumplirá las siguientes funciones:

1. Responder por la operación de manera integral.
2. Utilizar el área de fondeo asignada para las actividades especiales en los términos y condiciones autorizadas en el acto administrativo que otorga el Permiso.
3. Notificará por escrito a DIMAR cualquier retraso superior a doce (12) horas en el arribo de una nave.
4. Coordinar las gestiones necesarias para obtener la expedición de los diferentes documentos pertinentes, de acuerdo con la clase de nave o artefacto naval o unidades FSO, FSU o FSRU.
5. Coordinar las medidas de protección en las unidades flotantes en la zona de fondeo.
6. Coordinar la realización de inspecciones y auditorías establecidas por la Dirección General Marítima.
7. Presentar un informe ante la Dirección General Marítima de los incidentes o accidentes que afecten la operación, la seguridad de las naves, artefactos y unidades flotante, las personas a bordo, la protección del medio marino. Lo anterior no exime a los capitanes de las naves de su obligación de presentar protesta de conformidad a lo establecido en el Código de Comercio.
8. Asegurar que exista una efectiva cooperación y comunicación entre los buques de apoyo, las unidades flotantes de FSO, FSU y/o FSRU y todas las demás partes que intervienen en la operación especial de transferencia de GNL y/o GPL.
9. Presentar y mantener actualizada la evaluación general de riesgos, así como los planes de mitigación de los mismos.
10. Constituir y mantener vigentes las garantías o pólizas de cumplimiento de las obligaciones establecidas en el permiso de las operaciones especiales y de responsabilidad civil extracontractual pertinentes.
11. Presentar por cada operación de transferencia de GNL y/o GLP los certificados estatutarios de los buques, así como, las aprobaciones de los planes operacionales y certificaciones de normas técnicas de equipos críticos (mangueras, ESD, ERS, ERC, defensas, sistemas contraincendios).

PARÁGRAFO. Lo anterior no exime de la obligación de adelantar los trámites ante otras autoridades competentes para la obtención de las autorizaciones licencias y permisos que sean requeridos para las operaciones especiales de cargue, descargue y almacenamiento de GNL y/o GLP en áreas de fondeo en aguas jurisdiccionales colombianas.

ARTÍCULO 4.2.1.18.15. Gestión de la fatiga. En el desarrollo de operaciones especiales de cargue, descargue y almacenamiento de gases licuados entre naves y/o artefactos navales en zonas de fondeo autorizadas en aguas jurisdiccionales colombianas, el Operador estará obligado a adoptar las medidas necesarias para mitigar los riesgos por fatiga. Por tanto, deberá:

i. Evaluar la carga operativa del personal involucrado en las operaciones, así como las competencias requeridas, ajustando niveles de dotación y recursos de apoyo.
ii. Gestionar las horas de trabajo y descanso, monitoreando síntomas de fatiga y realizando los registros de horas de trabajo y descanso, en cumplimiento de los mínimos establecidos por el Convenio STCW
iii. Identificar tareas críticas donde la fatiga incremente el riesgo de error.
iv. Planificar la programación de operaciones evitando periodos donde la alerta del personal sea menor.
v. Capacitar al personal sobre causas, efectos y mitigación de la fatiga.
vi. Garantizar oportunidades suficientes de descanso en la planificación de trabajos.
vii. Promover entornos saludables que incluyan ejercicio, nutrición adecuada y gestión del estrés.
viii. Investigar causas relacionadas con fatiga en accidentes e incidentes.
ix. Suspender operaciones complejas o prolongadas cuando sea necesario para asegurar el descanso del personal clave.

ARTÍCULO 4.2.1.18.16. *Responsabilidades de los Capitanes*. Los capitanes de las naves, artefactos navales y/o unidades de transporte serán responsables de lo siguiente:

1. Velar por la seguridad de personas, nave, carga y equipos.
2. Cumplir normas, procedimientos y la "*Guía Conjunta OCIMF, SIGTTO, ICS, CDI para transferencia buque a buque de petróleo, productos químicos y gases licuados 2025-2026*" o la que la modifique o sustituya.
3. Coordinar con los capitanes y tripulaciones de las otras naves de la operación.
4. Revisar el Plan de Operaciones Conjunto, compatibilizándolo con el Plan de Emergencia de Contaminación por Hidrocarburos a Bordo y el Plan de Operaciones de Transferencia.
5. Mantener certificados vigentes de la nave, equipos, defensas y mangueras.

ARTÍCULO 4.2.1.18.17. *Exigencias para desempeñarse como POAC.* Para desempeñarse como POAC se requerirá:

1. Licencia de Gente de Mar en el Nivel de Gestión en la especialidad de Puente sin restricción.
2. Haber aprobado los siguientes cursos de la Organización Marítima Internacional (OMI):

- Curso 1.01: Formación Básica en Operaciones de Carga de Petroleros y Quimiqueros.
- Curso 1.03: Formación Avanzada en Operaciones de Carga de Quimiqueros.
- Curso 1.04: Formación Básica en Operaciones de Carga de Buque Tanque para el Transporte de Gas.
- Curso 1.05: Formación Avanzada en Operaciones de Carga de Buque Tanque para el Transporte de Gas Licuado.
- Curso 4.03: (OPRC Nivel 2): Supervisor/Jefe en el lugar del siniestro.

3. Acreditar nivel de inglés B1, presentando la certificación correspondiente, expedida con una antigüedad no mayor a dos (2) años.

PARÁGRAFO. El asistente de POAC deberá reunir las mismas exigencias de formación del POAC.

ARTÍCULO 4.2.1.18.18. Responsabilidades del POAC. Es la persona encargada del Control Consultivo, a quien corresponde coordinar y supervisar que la transferencia y maniobras se realicen de forma segura, y se cumplan con los planes operativos de acuerdo con la normatividad vigente. Por tanto, responderá entre otras, por las siguientes actividades:

1. Informar a los capitanes sobre condiciones críticas.
2. Verificar que el personal esté debidamente informado y comprende sus responsabilidades.
3. Verificar el buen estado de la instalación, elementos de maniobra utilizados en la operación y del equipo de transferencia (defensas, mangueras, etc.).
4. Acordar con el Capitán y Primer Oficial de Puente de cada nave las condiciones océano-atmosféricas actuales y previstas, y la necesidad de un monitoreo continuo a lo largo de las operaciones.
5. Aplicar el Plan de Operación Conjunta en caso en emergencias.
6. Enviar reportes relacionados con la operación de manera oportuna a la Capitanía de Puerto.
7. Verificar comunicaciones efectivas antes de maniobras.
8. Verificar las listas de chequeo según buenas prácticas.
9. Asegurar la familiarización del personal con procedimientos.
10. Revisar la evaluación de riesgos del Plan de Operaciones Conjunto.
11. Monitorear condiciones ambientales y profundidad durante maniobras de abarloamiento, amarre, desamarre y zarpe.
12. Compartir la hoja técnica de la carga (MSDS).
13. Verificar dispositivos de parada de emergencia y desconexión. De ambos buques, que estén operativos y cumplan los procedimientos de seguridad.
14. Integrar el equipo de crisis para decidir suspensiones.

15. Confirmar que la tasa de transferencia de la carga se está monitoreando junto con los procedimientos de gestión de los vapores asociados.

ARTÍCULO 4.2.1.18.19. Responsabilidades del Asistente del POAC. El asistente del POAC cumple un rol de apoyo operativo y técnico. Sus funciones incluyen:

1. **Apoyo en la Coordinación Operativa**:
   Mantener comunicación constante con el POAC, el capitán del buque y el equipo de la terminal.

   Verificar que los planes de operación (checklists, secuencia de transferencia) estén actualizados y disponibles.

2. **Monitoreo de Parámetros Críticos**
   Supervisar presiones, temperaturas y caudales durante la transferencia de gas.
   Alertar sobre desviaciones respecto a los límites operativos establecidos.

3. **Gestión Documental**
   Preparar y revisar documentación requerida: permisos de trabajo, certificados de seguridad, listas de verificación.
   Registrar eventos relevantes en el log operativo.

4. **Control de Seguridad**
   Asegurar que se cumplan las medidas de seguridad: zonas de exclusión, equipos de protección personal, sistemas de emergencia.
   Verificar la disponibilidad y operatividad de sistemas de emergencia (ESD – Emergency Shut Down).

5. **Soporte en Inspecciones**
   Acompañar al POAC en inspecciones previas al inicio de la operación (mangueras, brazos criogénicos, válvulas).
   Reportar hallazgos y coordinar acciones correctivas.

6. **Gestión de Comunicaciones**
   Mantener registro de las comunicaciones entre buque y terminal.
   Apoyar en la traducción técnica si es necesario (inglés/español).

7. **Asistencia en Contingencias**
   Apoyar en la ejecución de planes de emergencia en caso de fuga, sobrepresión o fallo de equipo.
   Coordinar recursos y personal según indicaciones del POAC.

ARTÍCULO 4.2.1.18.20. Responsabilidades del Capitán de Amarre (Mooring Master). Es el encargado de coordinar el amarre de las naves o artefactos navales. Sus funciones son esenciales para garantizar la seguridad de la tripulación, del barco y del puerto. Entre sus responsabilidades se incluyen:

1. Coordinar a la tripulación asignada a las labores de amarre, asegurando que las maniobras se ejecuten de manera ordenada, eficiente y segura, u que se mantenga comunicación operativa efectiva durante la operación.
2. Verificar, antes y durante la maniobra, las condiciones de corrientes, mareas, viento y demás condiciones meteorológicas y oceanográficas relevantes y determinar con base a dicha evaluación los puntos, líneas y disposición de amarres adecuados para garantizar la seguridad de la operación.
3. Controlar el empleo de los elementos y equipos de amarre, tales como cabos, grilletes, cabrestantes, chigres, defensas u otros que resulte necesarios, verificando su idoneidad y estado, y asegurando que la nave quede debidamente amarrada, tensada y estabilizada según el tipo de nave, operación y condiciones del sitio.
4. Velar por el cumplimiento de las normas de seguridad marítima y prevención de riesgos aplicables a la maniobra, adoptando medidas para minimizar la ocurrencia de incidentes, daños a la nave, a la infraestructura y a terceros, así como la contaminación o afectación del medio ambiente marino y portuario.

PARÁGRAFO. El Capitán de Amarre tendrá la obligación de suspender o recomendar la suspensión de la maniobra cuando identifique condiciones inseguras o riesgos no mitigables en forma inmediata, dejando constancia de las circunstancias y comunicándolo a la autoridad o responsable operativo competente, conforme a los procedimientos establecidos.

ARTÍCULO 4.2.1.18.21. Plan de Respuesta a Emergencias y Contingencias. Para las Operación Especiales de Gas Natural Licuado (GNL) y/o Gas Licuado de Petróleo (GLP). Para garantizar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente durante las operaciones especiales de Gas Natural Licuado (GNL) y/o Gas Licuado de Petróleo (GLP) en zonas de fondeo en aguas jurisdiccionales colombianas, el Operador deberá aplicar el Plan de Respuesta a Emergencias y Contingencias de acuerdo con las siguientes disposiciones:

1. Activación del Plan:

    a. El Plan de Respuesta a Emergencias y Contingencias deberá activarse de manera inmediata ante cualquier incidente o situación de emergencia que ponga en riesgo la integridad de las personas, las naves, la carga o el medio marino.

b. La activación del plan será responsabilidad de la Persona que Ejerce el Control Consultivo, en coordinación con los Capitanes de las naves involucradas y el personal designado en el Sistema de Gestión de Seguridad Marítima.

2. Procedimientos de Respuesta:

   a. El plan deberá incluir procedimientos claros y detallados para la identificación, evaluación y mitigación de emergencias, tales como fugas de GNL y/o GLP incendios, derrames, colisiones u otras situaciones críticas.
   b. Se establecerán protocolos de comunicación efectivos para notificar a las autoridades competentes, incluyendo la Capitanía de Puerto, y coordinar la respuesta con los servicios de emergencia locales, nacionales, regionales o internacionales teniendo en cuenta el nivel de la emergencia o contingencia.
   c. El personal involucrado en la operación deberá recibir capacitación periódica y participar en simulacros de emergencia para asegurar su preparación y respuesta adecuada ante cualquier eventualidad.
   d. Disponer de personal para apoyar la coordinación y la toma de decisiones en el Puesto de Mando Unificado (PMU) durante toda la atención de la emergencia.

3. Coordinación y Recursos:

   a. El Operador deberá coordinar con las autoridades locales y los servicios de emergencia para garantizar la disponibilidad de recursos necesarios, como remolcadores, equipos contraincendios y personal de respuesta a derrames.
   b. El Plan de Respuesta a Emergencias y Contingencias deberá integrarse y ser coherente con los planes de contingencia locales, nacionales e internacionales que resulten aplicables, y cumplir la normativa nacional e internacional vigente. Deberá, además, atender las directrices de la OMI, las recomendaciones de SIGTTO y cualesquiera otras buenas prácticas y estándares internacionalmente aceptados para estas operaciones.

4. Documentación y Registros: Se deberán mantener registros detallados de todas las activaciones del plan, incluyendo la descripción del incidente, las acciones tomadas y las lecciones aprendidas. Estos registros deberán conservarse durante al menos tres (3) años, conforme a las regulaciones de la OMI.

ARTÍCULO 4.2.1.18.22. Garantías. Todo operador deberá acreditar ante la Autoridad Marítima Colombiana las siguientes garantías o pólizas de seguros con los siguientes valores mínimos establecidos:

Tipo de Seguro	Valor Mínimo (USD)	Observaciones
P&I (Protección e indemnización)	1.000.000.000	• Cubre daños a terminales de GNL y a sus brazos de carga; • Daños a propiedad ajena (jetty, tuberías criogénicas); • Responsabilidad por derrames o fugas de gas; • Lesiones o muerte de tripulación o terceros; • Responsabilidad por colisión no cubierta por Seguro de casco y maquinaria • Remoción de restos, salvamento y contaminación; • Desviaciones de viaje por emergencias criogénicas;
Casco y Maquinaria	≥ 80.000.000	Aplicable a FSRU, FSU, barcazas e incluso remolcadores según valor técnico. **Coberturas típicas:** • Daños al casco y maquinaria; • Colisión; • Varada, incendio, explosión; • Fallas en sistemas de contención tipo **GTT** o **Moss**; • Daños a sistemas de relicuefacción y boil-off gas (BOG); • Fallas en sistemas de seguridad del Código IGC.
Seguro de Instalación / Terminal Flotante	≥ 50.000.000	Para estructuras fondeadas o semi-fijas (CALM, SPM, delfines).

ARTÍCULO 4.2.1.18.23. Seguro de responsabilidad civil para artefactos navales. – Todo artefacto naval, unidad flotante de almacenamiento (FSU) o unidad flotante de almacenamiento y regasificación (FSRU), involucrado en operaciones con GNL y/o GLP, deberá contar con una póliza de seguro vigente que ofrezca coberturas equivalentes a las de un seguro P&I. Esta póliza deberá contemplar responsabilidad civil frente a terceros, daños a bienes públicos y privados, contaminación ambiental, y cláusulas específicas para mercancías peligrosas conforme a estándares internacionales.

ARTÍCULO 4.2.1.18.24. Seguro de responsabilidad para instalaciones portuarias. –Las instalaciones portuarias directamente involucradas en operaciones de GNL y GLP deberán contar con una póliza de seguro vigente que cubra los riesgos derivados de dichas actividades, incluyendo daños a terceros, contaminación ambiental, y afectaciones a la infraestructura.

TÍTULO 2
SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA

CAPÍTULO 1
DE LA INFORMACIÓN Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS REQUERIDAS EN EL PLAN GENERAL PARA LA INSTALACIÓN DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Capítulo modificado por la Resolución 556 del 02 de julio de 2019. La normatividad reglamentaria anterior era la contenida en la Resolución 447 de 2019

ARTÍCULO 4.2.2.1.1. Objeto. La disposición contenida en el presente Capítulo tiene por objeto establecer la información, alcance, condiciones y especificaciones técnicas mínimas requeridas para diseñar, estructurar, elaborar, desarrollar e implementar el Plan General de las Ayudas a la Navegación y boyas de amarre para ser utilizadas para amarre de artefactos navales, sin incluir sistemas de fondeo.

(Resolución 556 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.1.2. Ámbito de aplicación. El Plan General de las Ayudas será exigible a titulares de licencias o autorizaciones en las cuales se contemple el diseño, construcción, instalación, mantenimiento y puesta en servicio de las ayudas a la navegación y boyas de amarre, en un canal navegable público o privado, áreas de maniobra, zonas de fondeo, puertos, instalaciones portuarias, concesiones marítimas, puentes fijos, otras estructuras sobre aguas navegables y estructuras marinas artificiales que afecten la seguridad de la navegación, el libre tránsito en el territorio marítimo, la seguridad de la vida en el mar.

(Resolución 556 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.1.3. Presentación. El Plan General de las Ayudas a la Navegación y boyas de amarre descrito en el artículo anterior deberá ser presentado ante la Dirección General Marítima, a través de las plataformas digitales en los siguientes casos:

a) Para nuevos canales de acceso navegables, áreas de fondeo y áreas de maniobra, consecuencia de nuevas instalaciones y terminales portuarias en zonas marítimas fluviales y concesiones marítimas.
b) Ante la modificación del diseño de los canales de acceso, áreas de maniobra y áreas de fondeo contempladas en el ámbito de aplicación, del presente capítulo.
c) Cuando se modifiquen los requerimientos técnicos de condiciones de operación contemplados en el ámbito de aplicación, del presente capítulo, que afecten la señalización de navegación existente.
d) Cuando la maniobra de una nave afecte las áreas de maniobrabilidad de los frentes de atraques adyacentes.
e) Para la instalación de boyas de amarre para artefactos navales incluyendo la zona de fondeo.
f) Para la instalación de boyas especiales para demarcar tuberías submarinas, cables submarinos, mangueras de dragas o actividades de relimpias, demarcación de zonas de fondeo y para la toma de lectura de los parámetros de los pronósticos de mar y de tiempo.
g) Para la instalación de estructuras marinas artificiales.
h) Cuando se cambie el buque de diseño de una instalación portuaria y este cambio se encuentre autorizado por la Autoridad Estructuradora del Contrato de Concesión Portuaria, marítima y/o cuando se modifiquen las condiciones técnicas de operación de una instalación portuaria y esta afecte las ayudas a la navegación ya instaladas.

(Resolución 556 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.1.4. Información pertinente. El plan general de ayudas a la navegación deberá contener la información del manual de Ayudas a la Navegación Colombiana que hace parte integral del presente REMAC, según sea el caso a señalizar.

(Resolución 556 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.1.5. Descripción de las ayudas a la navegación. El plan general de ayudas a la navegación sometido al análisis de la Dirección General Marítima, deberá contener la descripción de los siguientes aspectos:

a) En el caso de ayudas a la navegación, tales como balizas o señales costeras, boyas o pilotes hincados y ayudas electrónicas:

    1. Identificación de la señal que se solicita.

2. Servicio que prestará a la navegación.
3. Peligro que indicará.
4. Latitud (En grados, minutos y segundos).
5. Longitud (En grados, minutos y segundos).
6. Carta oficial de Dirección General Marítima de referencia y año de edición.
7. Prioridad de funcionamiento.
8. Distancia a la que se requiere sea vista en el día y en horas de la noche, en millas náuticas.
9. Arco de visibilidad que se requiera. (Sólo para boyas y pilotes hincados).
10. Tipo y calidad de fondo del lugar.
11. Velocidad promedio del viento.
12. Velocidad máxima de la corriente.
13. Profundidad del lugar con máxima marea.
14. Altura de la ola, en promedio.
15. Diseño y medidas de las ayudas a la navegación (planos).
16. Colores, marcas de tope y referencias.
17. Fabricante.
18. Materiales de construcción.
19. Elementos utilizados (Linterna, paneles, baterías, ayudas electrónicas, etc.);

b) En el evento de la instalación de las boyas de amarre según artículo: 4.2.2.1.1.

i. Clase de boya.
ii. Latitud (En grados, minutos y segundos).
iii. Longitud (En grados, minutos y segundos)
iv. Carta oficial de la Dirección General Marítima de referencia.
v. Volumen.
vi. Peso.
vii. Clase y cantidad de ganchos.
viii. Espesor del planchaje.
ix. Resistencia de los ganchos, grilletes y otros accesorios empleados.
x. Flotabilidad.
xi. Número, longitud de pernadas y resistencia.
xii. Longitud y diámetro del orinque.
xiii. Número, clase y peso de las anclas.
xiv. Número de muertos.
xv. Peso de cada muerto.
xvi. Resistencia del anclaje de cada boya.

xvii. Elementos de sujeción de la boya para el personal de amarradores. Esto es, barandas, pasamanos, escaleras, etc.
xviii. Resistencia y flotabilidad suficiente para la máxima energía cinética calculada para esa amarra;

c) Para el sistema de fondeo, será requerido el cálculo de la resistencia del ancla con cadena, o del sistema de fondeo a utilizar;
d) El código de destellos a utilizar;
e) Si se trata de enfilaciones, se informará:

i. Ayuda que prestará a la navegación.
ii. Latitud (En grados, minutos y segundos).
iii. Longitud (En grados, minutos y segundos).
iv. Carta oficial de la Dirección General Marítima de referencia y año de edición.
v. Diseño de la enfilación (gráficos).
vi. Prioridad de funcionamiento.
vii. Parámetros de la enfilación de ruta o de aproximación de fondeo, incluyendo los siguientes parámetros:
    7.1. Altura luz anterior.
    7.2. Altura luz posterior.
    7.3. Distancia entre luces (balizas).
    7.4. Eje de enfilación.
    7.5. Límite zona adquisición.
    7.6. Desplazamiento lateral máximo.
    7.7. Ancho canal de enfilación.
    7.8. Visibilidad meteorológica.
    7.9. Tipo de luz.

PARÁGRAFO 1°. Para las boyas de amarre se deben utilizar boyas de color amarilla aceptadas a nivel internacional, con barandas y peldaños que otorguen seguridad al personal de amarre, protección contra impactos en el contorno, y un número permanentemente visible de identificación.

PARÁGRAFO 2°. El solicitante, una vez aprobado el estudio y previo al inicio de las operaciones del puerto y/o terminal, deberá presentar la certificación del fabricante de los elementos que empleará.

PARÁGRAFO 3°. En el caso de que el solicitante sea una concesión portuaria o marítima esta deberá demostrar que las ayudas a la navegación se encuentran autorizadas

mediante contrato de concesión portuaria, marítima o plan de inversiones debidamente autorizado por la Autoridad Estructuradora del Contrato.

(Resolución 556 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.1.6. Estudio de maniobrabilidad. El estudio de maniobrabilidad corresponde a la definición, descripción y justificación técnica de seguridad de las maniobras de aproximación, tales como, fondeo, atraque, zarpe, amarre y desamarre, de un buque con características específicas en una instalación portuaria, efectuadas en condiciones diurnas y/o nocturnas. Para su operación, se considerarán las condiciones climáticas, oceanográficas, batimétricas, el tipo y la calidad del fondo marino del área de maniobra.

Parágrafo. Para la elaboración del estudio de maniobrabilidad, el interesado tendrá en cuenta las siguientes consideraciones especiales:

a) El factor(es) que se utilicen en los cálculos de las diferentes fuerzas deberán ser claramente explicados, fundamentados e individualizados;
b) Los cálculos deben ser realizados en el sistema métrico;
c) Se debe incluir las referencias técnicas utilizadas (PIANC, ROM) u otras indicando claramente cuál se utilizará;
d) Es recomendable acompañar el estudio con una simulación de la evolución de buque, en condiciones de tiempo, espacio, y comportamiento del buque que va a atracar en el muelle proyectado, incluyendo las conclusiones y recomendaciones, la simulación se debe anexar de forma digital.

(Resolución 556 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.1.7. Generalidades del estudio de maniobrabilidad. El estudio de maniobrabilidad del plan general de ayudas a la navegación, deberá contemplar como mínimo, los siguientes aspectos:

a) Descripción del proyecto:

1. Objetivo del proyecto.
2. Descripción del proyecto.
   2.4. Descripción general de las instalaciones y equipamiento.
   2.5. Descripción general de la forma de operación en las instalaciones portuarias.
3. Ubicación geográfica y plano general de la ubicación del proyecto;

a) Nave tipo. La verificación de los cálculos del estudio técnico, se podrá efectuar para un buque de características específicas y conocidas, o bien, para una nave tipo.

1. Nave Tipo.
   1.1. Clase de buque.
   1.2. Manga.
   1.3. Puntal.
   1.4. Eslora total.
   1.5. Eslora entre perpendiculares.
   1.6. Desplazamiento en lastre.
   1.7. Desplazamiento a máxima carga.
   1.8. Calado, considerando el desplazamiento en lastre.
   1.9. Calado, considerando el desplazamiento a máxima carga.
   1.10. Peso muerto o Deadweight (DWT).
   1.11. Sistemas de propulsión y gobierno del buque.

2. Nave tipo teórica. En caso de no contar con una nave tipo conocida, se podrán considerar las dimensiones de los buques en operación en el puerto de referencia.
3. Indicar cuál es el calado operacional permitido.
4. En concordancia con el numeral 4.1.1.2 Resguardo Bajo la Quilla (UKC) se debe indicar cuál será el valor permitido para los buques que se desplacen hacia la terminal;

b) Condiciones de vientos, mareas, corrientes, oleaje, sondaje y detalles del fondo del mar. Los antecedentes de vientos, mareas, corrientes, oleaje, sondaje y detalles del fondo del mar, deberán indicar la fuente y la metodología de observación. Los estudios deberán considerar, al menos, la siguiente información de vientos, oceanográfica y batimétrica:

1. Vientos: Tanto para vientos predominantes como no predominantes, se deberá identificar la fuente de información de vientos, períodos de observación, en lo posible más de un año, descripción de la fluctuación diurna y nocturna, fuerza, velocidad y dirección, así como los porcentajes de calma, vientos predominantes, fuerza, velocidad y dirección observada en cada hora.

2. Corrientes: Identificar métodos e instrumentos utilizados para la medición de corrientes, período y profundidad. Así mismo, identificar máximas corrientes

medidas, a qué profundidad y en qué estado de mareas, indicando la velocidad y dirección predominante en el sector de amarre o sitio de atraque.

3. Olas: Frecuencia, altura y dirección de:

    3.4. Ola media
    3.5. Ola incidente
    3.6. Ola de diseño
    3.7. Identificar ola máxima y su dirección en las afueras del puerto o terminal.
    3.8. Describir tipo, altura máxima y dirección de la ola máxima que llega al sector de maniobras.

4. Mareas

    4.4. Describir el tipo de mareas en el sector.
    4.5. Altura mínima y máxima de mareas en sicigias.
    4.6. Altura mínima y máxima de mareas en cuadratura.

5. Batimetría

    5.4. La adquisición de información batimétrica debe realizarse en concordancia con la Resolución 157 de 2011, "por la cual se fijan las especificaciones técnicas para la realización de levantamientos hidrográficos y generación de información batimétrica en los espacios marítimos y fluviales colombianos bajo la jurisdicción de la Dirección General Marítima" (Compilada en el presente REMAC)

    La información batimétrica debe allegarse incluyendo los datos editados y brutos de colección de información en el formato arrojado por el sistema con el que se efectuó el levantamiento, junto con las características básicas del sistema hidrográfico utilizado y datos de la embarcación; asimismo las características de los sensores auxiliares usados para posicionamiento, sensor de movimiento y velocidad del sonido. Los archivos generados deberán ser presentados en un archivo de texto *.xyz, con las siguientes características:

    - Elipsoide WGS 84.
    - Cuadrícula UTM.

- Profundidades en metros (positivos) referido al MLWS.

Los datos de corrección por velocidad del sonido, deberán ser presentados en formato *.txt.

Los datos de calado de la nave y el plano final del área de estudio, deberán contener, con mínimo, la siguiente información:

El peticionario debe presentar a la Dirección General Marítima un plano batimétrico, en el cual se represente en una escala adecuada de acuerdo al área de cobertura del proyecto, la configuración del fondo marino, la línea de costa, las instalaciones portuarias, los elementos de amarre y puntos conspicuos. Dicha escala debe en todo caso ser superior a 1:1.000 (es decir, 1:1.250, 1:1500, o 1:2000, por ejemplo).

El plano debe encontrarse referido al elipsoide WGS 84, utilizar cuadrícula UTM, identificando claramente el sistema de referencia, escala y proyección.

5.5. Proyección de sedimentación del área de acceso y maniobras del proyecto, en caso que corresponda, para puertos cercanos a ríos, esteros, etc., u otro tipo de sedimentación.

6. Naturaleza del fondo marino. Descripción del tipo y calidad de fondo marino del área de emplazamiento de los diferentes elementos de fondeo y sujeción de la nave, así como del sector de fondeo, indicando el espesor de las diferentes capas de fango, arena, arcilla, piedra, etc., según corresponda.

   En todos los casos se señalarán los obstáculos existentes a nivel de fondo, y aquellos que puedan interferir el desarrollo de una maniobra como, por ejemplo, basura, restos de carga, restos náufragos u otros materiales como redes, alambres, cadenas, anclas, etc.

7. Visibilidad. Indicar la distancia de visibilidad reducida, si la hubiere, identificando la época y cantidad de días al año en que se presenta.

PARÁGRAFO 1°. La adquisición y entrega de información batimétrica debe cumplir con lo estipulado en la Resolución número 0157 de 2011, por la cual se fijan las especificaciones técnicas para la realización de levantamientos hidrográficos y

generación de información batimétrica en los espacios marítimos y fluviales colombianos bajo la jurisdicción de la Dirección General Marítima.

(Resolución 556 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.1.8. Descripción de las áreas de acceso y maniobrabilidad. Las solicitudes incluirán la delimitación física en coordenadas geográficas de las siguientes áreas:

a) Canal de acceso;
b) Zona de fondeo;
c) Zona de embarque de prácticos;
d) Zona de operación de remolcadores;
e) Área de maniobra;
f) Área de atraque/amarre.

(Resolución 556 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.1.9. Condiciones de vientos, oceanográficas y batimétricas. En el estudio de maniobrabilidad se tendrá en consideración la información relacionada con los efectos de las condiciones de viento, oceanográficas y batimétricas sobre la nave tipo y sobre los buques que se prevea operarán en el frente de atraque, terminal marítimo, dique flotante u otras obras marítimas de envergadura similar, entre otros.

Así mismo, se tendrá en cuenta el análisis de las profundidades del canal, conforme a las recomendaciones internacionales aceptadas, considerando el tipo y naturaleza del fondo marino y altura de la ola del lugar de la maniobra.

(Resolución 556 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.1.10. Conclusiones. Las conclusiones del estudio deberán referirse estrictamente al cumplimiento de los objetivos generales y particulares del estudio técnico presentado.

(Resolución 556 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.1.11. Verificación. Una vez recibido el plan general de ayudas a la navegación, la Capitanía de Puerto de la jurisdicción que corresponda, verificará la documentación entregada, y tramitará por sede electrónica el expediente.

PARÁGRAFO 1°. Si la información proporcionada por el interesado en los estudios técnicos no es suficiente, se le informará al solicitante para que aporte lo necesario en

el término de un (1) mes. Vencido este término sin que el solicitante atienda el requerimiento, se entenderá que ha desistido de su solicitud y acto seguido se procederá a archivar los estudios técnicos.

PARÁGRAFO 2°. En los casos en que algunos de los antecedentes o parte de ellos, estén contenidos en estudios anteriores o documentos reconocidos y/o aprobados por la Autoridad Marítima Nacional, se aceptará el empleo de tales datos, siempre y cuando se cite la fuente.

(Resolución 556 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.1.12. Aprobación del plan general de ayudas a la navegación. Una vez recibido el expediente por la Unidad de Señalización correspondiente (Señalización Marítima del Caribe, Señalización del río Magdalena o Señalización Marítima del Pacífico), esta procederá a su estudio. Con base en él, la Dirección General Marítima expedirá la resolución de aprobación por parte de la Capitanía de Puerto correspondiente a la jurisdicción.

(Resolución 556 de 2019, artículo 1°)

CAPÍTULO 2
DEL CÓDIGO DE DESTELLOS

ARTÍCULO 4.2.2.2.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto adoptar el código de destellos utilizado en las ayudas a la navegación, en los canales navegables del territorio marítimo nacional, de la siguiente manera:

Boya lateral (roja - verde)	Destellos Aislados (F1) - Período 3 seg. = 0,5 luz - 2,5 oscuridad. Color verde o roja.
Boya de mar	Isofase (1) - Período 4 seg. = 2,0 luz - 2,0 oscuridad (Isofásico). Color blanco.
Boya de bifurcación de canal	Grupo de (2+1) Destellos FL (2+1) = 0,5 luz - 0,7 oscuridad - 0,5 luz - 2,1 oscuridad - 0.5 luz - 5.7 oscuridad = 10 Seg. Color verde o roja.
Boya de peligro aislado	Grupo de dos destellos - Período FL (02) 5 Seg. = 0,5 luz - 1,0 oscuridad - 0,5 luz - 3,0 oscuridad. Color amarilla.
Boya de viraje	Centelleos (o) = 0,5 luz - 0,5 oscuridad; con más intensidad de luz que las boyas laterales. Color verde o roja.

(Resolución 284 de 2011, artículo 1°)

CAPÍTULO 3
DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LAS AYUDAS DE LA NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 4.2.2.3.1. Establecer las siguientes especificaciones técnicas mínimas que deben reunir las boyas de señalización o ayudas flotantes a la navegación utilizadas en los canales públicos navegables, en los canales de acceso a las instalaciones portuarias y en general a nivel nacional.

Todas las ayudas flotantes deben estar identificadas por letras y/o números rotulados en la estructura, así mismo deben tener marcas de tope de acuerdo a su naturaleza y al sistema de balizamiento marítimo internacional (IALA Región B).

1. Boya de Recalada o Aguas Navegables

CONCEPTO	CARACTERÍSTICAS
Tipo	Recalada o Aguas Navegables
Color del cuerpo	Franjas verticales rojas y blancas
Torres o superestructura de la boya	Material de la torre reflectante a la señal de radar (Acero inoxidable o al Carbón)
	La torre debe tener una configuración adecuada que permita que el funcionario encargado del mantenimiento pueda realizar la maniobra de forma segura
	La torre debe presentar espacios u orificios, que permitan la circulación del viento y reduzca el efecto de éste sobre la estabilidad de la boya y sea visible durante el día a distancia.
	La altura de la torre debe tener coherencia con el lugar, la profundidad y el tipo de buque que se pretende recibir de conformidad con el análisis de riesgo a la navegación.
Flotador de la boya	Material opcional
	Altura de acuerdo al tamaño de la boya según corresponda al análisis de riesgo a la navegación.
	Pintura antideslizante.
	Interior de la boya relleno con material opcional
	Diámetro según tamaño.
Marca de tope	Esfera de color rojo • El diámetro de la esfera debe ser mínimo el 20% del diámetro de la boya en la línea de flotación. • El espacio vertical entre la parte más baja de la esfera y las otras partes de la marca debe ser mínimo el 35% del diámetro de la esfera.

	Estructura elaborada en material opcional
Color de la luz	Blanca
Alcance nominal visual luminoso mínimo	Mínimo 6 millas náuticas
Altura focal mínima	Según corresponda el análisis de riesgo a la navegación.
Reflector de radar	Acuerdo diseño de la boya
Longitud de cadena	De acuerdo a profundidad

2.Boyas Laterales, Boya de Bifurcación, Boya de Peligro Aislado, Boya de Nuevos Peligros, Boyas Cardinales y Boya Especial

CONCEPTO	CARACTERÍSTICAS
Tipo	Lateral Verde, Lateral Roja, Bifurcación, Peligro Aislado, Nuevos Peligros, Cardinal Norte, Cardinal Sur, Cardinal Oeste, Cardinal Este y Especial.
Color del cuerpo y/o superestructura	**Laterales:** Verde o Roja para el canal de navegación. **Bifurcación:** Verde con franja roja horizontal para preferencia del canal por la derecha (estribor). Roja con banda verde horizontal para preferencia del canal por la izquierda (babor). **Peligro aislado:** Negro con una o más bandas rojas horizontales gruesas **Nuevos Peligros:** Franjas azules y amarillas verticales en cantidades iguales (mínimo 04 franjas y máximo 8). **Cardinales:** • Norte: negro sobre amarillo • Sur: amarillo sobre negro. • Este: negro con una única banda amarilla horizontal gruesa • Oeste: amarillo con una única banda negra horizontal gruesa **Especial:** • Amarillo
	Material de la torre reflectante a la señal de radar (Acero inoxidable o al Carbón)

Torres o superestructura de la boya	La torre debe tener una configuración adecuada que permita que el funcionario encargado del mantenimiento pueda realizar la maniobra de forma segura
	La torre debe presentar espacios u orificios, que permitan la circulación del aire y reduzca el efecto de éste sobre la estabilidad de la boya y sea visible durante el día a distancia.
	El espesor de la lámina o chapa que conforma la estructura deberá poseer un espesor mínimo de 3 mm.
	La altura de la torre debe tener coherencia con el lugar, la profundidad y el tipo de buque que se pretende recibir de conformidad con el análisis de riesgo a la navegación.
Flotador de la boya	Material opcional
	Altura de acuerdo al tamaño de la boya según corresponda al análisis de riesgo a la navegación.
	Pintura antideslizante.
	Interior de la boya relleno con material opcional
	Diámetro según tamaño
Marca de tope	**Boyas Laterales** **Boya Roja:** Cono de color rojo con el vértice hacia arriba. Visible a distancia durante el día **Boya Verde:** Cilindro vertical de color verde Visible a distancia durante el día **Boyas de Bifurcación:** Cono de color rojo con el vértice hacia arriba si el canal preferencial es por la izquierda. Cilindro vertical de color verde si el canal presencial es por la derecha. Visible a distancia durante el día **Boyas de Peligro aislado**: Dos esferas de color negro, una encima de la otra. Visible a distancia durante el día **Boyas de Nuevos Peligros:** Cruz de San Andrés amarilla vertical / perpendicular Visible a distancia durante el día **Boyas Cardinales**: • Boya Norte: 2 conos negros, uno encima del otro con los vértices hacia arriba. • Boya Sur: 2 conos negros, uno encima del otro con los vértices hacia abajo.

	• Boya Este: 2 conos negros, uno encima del otro; el superior con el vértice hacia arriba y el inferior con el vértice hacia abajo. • Boya Oeste: 2 conos negros, una encima del otro; el superior con el vértice hacia abajo y el inferior con el vértice hacia arriba. Visible a distancia durante el día **Boyas Especiales:** Una "X" de color amarillo Visible a distancia durante el día
Color de la luz	**Laterales:** • Boya Roja, color rojo. • Boya Verde, color verde. **Bifurcación:** • Boya Roja, color rojo. • Boya Verde, color verde. **Peligro aislado:** • Blanca. **Boya de Nuevos Peligros:** • Azul-Amarilla alternando **Cardinales:** • Boya Norte; blanca. • Boya Sur; blanca. • Boya Este; blanca. • Boya Oeste; blanca. **Especial:** • Amarilla.
Alcance nominal visual luminoso mínimo Altura focal mínima Reflector de radar Longitud de cadena	De acuerdo a resultados del análisis de riesgo a la navegación.

ARTÍCULO 4.2.2.3.2. La posición asignada de la ayuda a la navegación debe ser precisa y estar de acuerdo con las normas de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), para que un buque pueda establecer su posición de manera suficiente y seguir una ruta en la vía navegable/canal por medios visuales o de radionavegación.

La ayuda a la navegación debe medirse y posicionarse con al menos la misma precisión que la carta náutica. Esto se determina en las Normas de la OHI para Levantamientos Hidrográficos (S-44) 6ª Edición septiembre 2020 con precisiones de:

- 1-5 para ayudas fijas
- 5-20 m para ayudas flotantes

ARTÍCULO 4.2.2.3.3. Las Ayudas a la Navegación deberán tener instalados elementos que mantengan el alcance focal, componentes que sirvan como reflector de radar, el empleo del sistema AIS y de un sistema de monitoreo remoto.

PARÁGRAFO. Sin perjuicio de las condiciones señaladas en el presente artículo, las instalaciones portuarias cuyo sistema de Señalización Marítima ha sido autorizada hasta el 31 de diciembre de 2019, y que no tengan instaladas boyas de señalización o ayudas flotantes a la navegación (Boya de Recalada, de Aguas seguras o de Mar, Boya Lateral Verde, Boya Lateral Roja, Boya de Bifurcación, Boya de Peligro Aislado, Boya de Nuevo Naufragio o Nuevos Peligros, Boya Cardinal o Boya Especial), con las características descritas en los Artículos 1, 2 y 3, cuentan con plazo hasta el 31 de diciembre de 2025 para realizar los cambios correspondientes.

ARTÍCULO 4.2.2.3.4. Los canales navegables deben tener tantas Ayudas a la Navegación como el volumen de tráfico demande, el grado de riesgo que requiera y lo establecido por la autoridad marítima Nacional (SOLAS Capítulo V, Regla 13).

ARTÍCULO 4.2.2.3.5. Las características técnicas, de las boyas anteriormente descritas, podrán variar en materia de dimensiones cuando de manera excepcional el resultado del análisis de riesgo realizado por la autoridad marítima así lo requiera, teniendo en cuenta la configuración del canal navegable, dimensiones del buque Tipo, profundidad del área, anchura del canal, entre otras.

(Resolución 678 de 2022)

CAPÍTULO 4
DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LAS BOYAS O AYUDAS FLOTANTES ESPECIALES

Derogado por el artículo 3 de la Resolución 678 de 2022

CAPÍTULO 5
DEL ALCANCE NOMINAL MÍNIMO DE LOS FAROS

ARTÍCULO 4.2.2.5.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capitulo tiene por objeto establecer el alcance nominal mínimo de los faros a nivel nacional, en 12 millas náuticas.

(Resolución 23 de 2011, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.2.5.2. Para efecto de lo dispuesto en el presente capítulo, se entenderá lo siguiente:

a) Alcance luminoso: Es la máxima distancia a la que una determinada señal luminosa puede ser vista por el ojo del observador en un momento dado, dependiendo de la visibilidad meteorológica que haya en ese instante. Su cálculo se ve afectado por la altura de la luz, la altura del ojo del observador y la curvatura de la tierra.

b) Alcance nominal: Es el alcance luminoso cuando la visibilidad meteorológica es de 10 millas náuticas, lo que equivale a un factor de transmisión de T=0.74. Generalmente son los datos que se utilizan en las documentaciones oficiales, tales como cartas náuticas, listado de luces, etc.

   La definición de alcance nominal supone que la luz se observa sobre fondo oscuro, sin luminosidad de fondo.

(Resolución 23 de 2011, artículo 1°

CAPÍTULO 6
DE LAS LINTERNAS DE TECNOLOGÍA LED EN LAS AYUDAS A LA NAVEGACIÓN EN AGUAS JURISDICCIONALES COLOMBIANAS

ARTÍCULO 4.2.2.6.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto adoptar el empleo de linternas de tecnología LED (diodos emisores de luz), en las ayudas a la navegación utilizadas en las aguas jurisdiccionales a nivel nacional.

(Resolución 094 de 2013, artículo 1°)

CAPÍTULO 7
DE LAS ÁREAS DE SEGURIDAD A LO LARGO DE LOS TENDIDOS DE CABLES SUBMARINOS EN AGUAS JURISDICCIONALES COLOMBIANAS

ARTÍCULO 4.2.2.7.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer zonas de seguridad que comprenden el tendido de cables submarinos de comunicaciones, autorizados por la Dirección General Marítima. Estas áreas abarcan las paralelas que se extienden a 1/4 de milla náutica (500 metros), a cada lado de los cables ubicados en las áreas de la jurisdicción marítima nacional y debidamente señalizados en las cartas náuticas.

(Resolución 204 de 2012, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.7.2. En las zonas referidas está prohibido el fondeo de cualquier clase de buque y la pesca de arrastre. Así mismo, está prohibida la realización de cualquier tipo de actividad marítima que mantenga total o parcialmente contacto con el fondo marino.

PARÁGRAFO 1. El ingreso a las zonas de protección de cables submarinos establecidas para actividades de fondeo y pesca, o aquellas que mantengan total o parcialmente contacto con el fondo marino, se considerará infracción al artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, salvo que se acredite el paso inocente por dicha zona, o que las circunstancias especiales de ingreso a la misma sean comunicadas oportunamente a la Autoridad Marítima Nacional.

(Resolución 204 de 2012, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.2.7.3. La Autoridad Marítima Nacional, considerando las circunstancias del caso, podrá suspender el permiso otorgado al infractor, con el fin de tomar las medidas preventivas que se consideren necesarias para evitar el daño sobre el sistema de comunicaciones de cables submarinos.

(Resolución 204 de 2012, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.2.7.4. Los Capitanes de Puerto en su jurisdicción, controlarán a los buques de bandera colombiana que, conforme a la Resolución 228 de 2002, operen con el sistema de posicionamiento y seguimiento remoto por satélite, aprobado por la Autoridad Marítima Nacional, para la observación y aplicación de lo dispuesto en el presente capítulo.

(Resolución 204 de 2012, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.2.7.5. Las obras de infraestructura e ingeniería oceánica a desarrollar sobre bienes de uso público (aguas marítimas, playas y terrenos de bajamar), deben

respetar los derechos que han sido obtenidos para la instalación del cableado submarino por las empresas responsables de su instalación y mantenimiento.

(Resolución 204 de 2012, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.2.2.7.6. Sin perjuicio de las acciones civiles y penales a que hubiere lugar, el daño a los cables submarinos de comunicaciones por dolo o negligencia culpable, será sancionado por la Autoridad Marítima Nacional, en los términos del artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984.

(Resolución 204 de 2012, artículo 6°)

CAPÍTULO 8
DE LAS DISPOSICIONES DE SEGURIDAD Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA SEÑALIZACIÓN DE LAS ZONAS DE PLAYA TURÍSTICA

Capítulo adicionado mediante la Resolución 094 del 09 de marzo de 2020

ARTÍCULO 4.2.2.8.1. **Objeto.** Mediante el presente Capítulo se establecen las disposiciones de seguridad y las especificaciones técnicas de las boyas señalización de las zonas de playa turística, definidas en el artículo 2º del Decreto 1766 de 2013.

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

Artículo 4.2.2.8.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo son aplicables en las zonas de playa definidas por el Comité Local de Organización de Playas (CLOP), destinadas al baño, al descanso, a la recreación, a las ventas de bienes de consumo por parte de los turistas y a la prestación de otros servicios relacionados con las actividades de aprovechamiento del tiempo libre que desarrollan los usuarios de las playas turísticas.

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.3. Señalización zonas bañistas. Las boyas de señalización de la zona de Bañistas deberán tener las siguientes especificaciones técnicas mínimas:

Boyarín para demarcación de la zona de bañistas		
Características	**Observaciones**	**Modelo**
Material	Opcional	
Forma de la boya	Esférica (acuerdo modelo)	
Altura	Entre 60 y 70 centímetros	
Anchura	Entre 40 y 50 centímetros	
Color del cuerpo	Amarillo, estable a rayos UV	
Color de Luz	No aplica	
Tren de fondeo	Cadena eslabonada con contrete de ¼ de pulgada en acero galvanizado o Cabo de 1 pulgada de espesor en polipropileno apto para actividades marítimas.	
Longitud de la cadena o cabo	De acuerdo profundidad	
Sistema de anclaje	Opcional que no represente riesgo para los bañistas, prohibido pesos muertos.	
Longitud entre boyarines	Cada dos (2) metros	

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.4. Condiciones de seguridad de la zona de bañistas. La zona de bañistas comprenderá un sector con una profundidad de 1,5 metros y/o hasta 50 metros de longitud a partir de la línea de costa; con carácter excepcional y cuando fuese necesario y considerado, podrá comprender un sector con una profundidad de hasta 3,0 metros y/o hasta 150 metros de longitud a partir de la línea de costa.

En esta zona estará totalmente prohibida la navegación deportiva y de recreo, y la utilización de cualquier tipo de embarcación o medio flotante como lanchas, equipos para recreación náutica, pequeños veleros, y demás embarcaciones o artefactos de recreo de playa. Solo se permitirá el tránsito de las embarcaciones de emergencias o salvamento.

De igual forma, se prohíbe en la zona de bañistas la realización de actividades de fondeo de embarcaciones.

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.5. Señalización áreas de acceso para naves. Las boyas de señalización de las áreas de acceso para naves deberán tener mínimo las siguientes especificaciones técnicas:

Boyas para demarcación del Inicio área de acceso para naves		
Características	**Observaciones**	**Modelo**
Material	Opcional	
Forma de la boya	Cilíndrico o Castillete o similares (acuerdo modelo).	
Altura	Entre 1.40 y 1.50 metros	
Anchura	Entre 50 y 60 centímetros	
Tipo	Lateral	
Color del cuerpo	Verde a babor y Rojo a estribor, estables a rayos UV.	
Color de Luz	No aplica	
Tren de fondeo	Cadena eslabonada con contrete de ½ pulgada en acero galvanizado o Cabo de 1 pulgada de espesor en polipropileno apto para actividades marítimas.	
Longitud de la cadena o cabo	De acuerdo profundidad	
Sistema de anclaje	Opcional. Peso muerto en concreto a partir de cinco (5) metros de profundidad.	

Boyarín para demarcación área de acceso para naves		
Características	**Observaciones**	**Modelo**
Material	Opcional	
Forma de la boya	Cónica (acuerdo modelo)	
Altura	Entre 60 y 70 centímetros	
Anchura	Entre 40 y 50 centímetros	
Tipo	Lateral	
Color del cuerpo	Amarillo estable a rayos UV.	
Color de Luz	No aplica	
Tren de fondeo	Amarre horizontal entre boyas con cabo o guaya.	
Longitud entre boyarines	Cada dos (2) metros	

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.6. Condiciones de seguridad del área de acceso para naves. El área de acceso a naves deberá tener como mínimo un ancho de 10 metros. Este ancho podrá ser mayor dependiendo de las dimensiones de la playa y el volumen de tráfico de las naves, equipos y artefactos para recreación náutica, y demás embarcaciones.

Adicionalmente, deberán garantizarse las siguientes medidas de seguridad:

a) Las embarcaciones que circulen por el área de acceso a naves deberán circular a una velocidad máxima de 3 nudos.
b) Se prohíbe las actividades de fondeo de embarcaciones o artefactos de recreo de playa que posean o no motor, o cualquier otro tipo de propulsión.

c) Estará prohibido cualquier tipo de vertimiento desde las embarcaciones.
d) En esta área o zona, no están permitidas las actividades por parte de bañistas.

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.7. Señalización zona deportes náuticos. Las boyas de señalización de las zonas destinadas para deportes náuticos deberán tener mínimo las siguientes especificaciones técnicas:

Boyarín para demarcación zona para deportes náuticos		
Características	***Observaciones***	***Modelo***
Material	Opcional	
Forma de la boya	Cilíndrica (acuerdo modelo)	
Altura	Entre 60 y 70 centímetros	
Anchura	Entre 40 y 50 centímetros	
Color del cuerpo	Naranja estable a rayos UV.	
Color de Luz	No aplica	
Tren de fondeo	Cadena eslabonada con contrete de ½ pulgada en acero galvanizado o Cabo de 1 pulgada de espesor en polipropileno apto para actividades marítimas.	
Longitud de la cadena o cabo	De acuerdo profundidad	
Sistema de anclaje	Opcional que no represente riesgo para los bañistas, prohibido pesos muertos.	
Longitud entre boyarines	Cada diez (10) metros	

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.8. Condiciones de seguridad de la zona para deportes náuticos. La zona para deportes náuticos comprenderá un sector con una profundidad de hasta 8 metros y/o hasta 300 metros de longitud contados a partir de la línea de costa.

Así mismo, como medidas de seguridad se establecen las siguientes condiciones en la zona para deportes náuticos:

a) Las naves de recreo o deportivas deberán circular por la zona para deportes náuticos a una velocidad máxima de 3 nudos.
b) Las actividades que se realicen en la Zona para Deportes Náuticos deberán realizarse en el horario comprendido entre las seis (06:00) de la mañana y las seis (18:00) de la tarde.
c) Se prohíbe las actividades de fondeo de embarcaciones o artefactos de recreo de playa que posean o no motor, o cualquier otro tipo de propulsión.
d) Estará prohibido cualquier tipo de vertido desde las embarcaciones.

e) Las actividades marítimas de recreación y deportes náuticos se encuentran sujetas a lo dispuesto en el Título 5 de la Parte 2 del REMAC 4, que incorporó la Resolución Dimar 0408 16 de julio de 2015.

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.9. Señalización de zonas de fondeo de Embarcaciones Menores. Las boyas de señalización de las zonas de fondeo de embarcaciones menores deberán tener mínimo las siguientes especificaciones técnicas:

Boyas para demarcación zona fondeo de embarcaciones menores		
Características	***Observaciones***	***Modelo***
Material	Opcional.	
Forma de la boya	Cilíndrico o Castillete o similares (acuerdo modelo).	
Altura	Entre 1.40 y 1.50 metros	
Anchura	Entre 50 y 60 centímetros	
Tipo	Especial	
Color del cuerpo	Amarilla estable a rayos UV.	
Color de Luz	No aplica	
Tren de fondeo	Cadena eslabonada con contrete de ½ pulgada en acero galvanizado o Cabo de 1 pulgada de espesor en polipropileno apto para actividades marítimas.	
Longitud de la cadena o cabo	De acuerdo profundidad	
Sistema de anclaje	Opcional. Peso muerto en concreto a partir de cinco (5) metros de profundidad.	
Ubicación de las boyas	En los extremos o vértices que delimitan el área de fondeo.	

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.10. Condiciones de seguridad de las zonas de fondeo de embarcaciones menores. En las zonas de fondeo de embarcaciones menores se exigirá mantener las siguientes condiciones mínimas de seguridad:

a) Las embarcaciones que circulen por las zonas de fondeo de embarcaciones menores deberán circular a una velocidad máxima de 3 nudos.
b) Estará prohibido cualquier tipo de vertimiento desde las embarcaciones.
c) En esta área o zona, no están permitidas las actividades por parte de bañistas.

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.11. Prohibición amarre de embarcaciones. Las boyas, boyarines y trenes de fondeo descritos en la presente resolución no tienen la capacidad necesaria para el amarre de embarcaciones, por lo que se prohíbe el amarre de cualquier tipo de embarcación en estas.

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.12. Señalización en zonas de reposo y activa. La señalización en terrenos de playa correspondiente a la zona de reposo y a la zona activa se realizará a través de señales verticales en lugares que garanticen una buena visibilidad para los usuarios que transiten o permanezcan en dichas zonas.

Las señales verticales son placas fijadas en postes o estructuras instaladas sobre el terreno, que mediante símbolos o leyendas determinadas cumplen la función de prevenir a los usuarios sobre la existencia de peligros, reglamentar las prohibiciones o restricciones respecto del uso de estas zonas, así como brindar la información necesaria para guiar a los usuarios en el uso de la playa.

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.13. Obligación de señalización de las zonas de reposo y activa. La instalación de la señalización de las zonas de reposo y zonas activas, será obligatoria en los siguientes eventos:

a) En las instalaciones turísticas, las restricciones existentes de la playa, los servicios prestados en la playa, las actividades permitidas y prohibidas para los usuarios.
b) Las zonas de riesgo y alta peligrosidad como espolones, enrocados, zonas de deslizamientos, entre otras, deberán ser señalizadas en playa y ser excluidos en la señalización en agua marítima. También se deberá señalizar las rutas de evacuación, puntos de encuentro, los teléfonos y ubicación de servicios de emergencia cercanos.
c) Las zonas de restricción para el uso de vehículos automotores terrestres sobre las playas, con excepción de vehículos de emergencias, seguridad o salvamento.

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.14. Condiciones de seguridad de las zonas de reposo y activa. En las zonas de reposo y activas las fogatas estarán restringidas, y deben contar con permisos correspondientes.

Así mismo, las basuras ocasionadas por cada visitante deben ser arrojadas en las canecas o depósitos autorizados en cada sector, velando porque los residuos no lleguen al mar o a los ecosistemas costeros.

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.15. Señalización del estado del tiempo y del mar. Se establece el siguiente código de banderas de acuerdo con el estado del tiempo y del mar:

Tipo de Alerta o Bandera	*Escala de Beaufort*	*Descripción*	*Velocidad del viento (Nudos)*
Verde	0 hasta 2	Mar calmo, no hay restricciones para la realización de deportes náuticos y actividades recreativas.	< 6
Amarilla	3 hasta 5	Mar con brisa y olas moderadas, observar precauciones de seguridad que deben impartir los operadores.	7 a 21
Roja	6 hasta 12	Brisa muy fuerte y olas mayores, restricción total para la realización de deportes náuticos y actividades recreativas en playa.	22 >

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.16. Autorización de instalación de señalización en playa o espacios marinos. La instalación de la señalización en las playas turísticas será autorizada por la Capitanía de Puerto.

Para tal efecto, deberá contarse con el aval del Comité Local de Playas y/o el concepto técnico favorable de la Dirección General Marítima.

Para la elaboración del concepto técnico, se verificará el cumplimiento de las especificaciones técnicas exigidas en cada zona de playa de que trata la presente resolución, así como el material de las boyas, el sistema de anclaje, la frecuencia de mantenimiento, y demás características necesarias para garantizar el uso sostenible y la seguridad integral marítima.

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.17. Ausencia de Señalización en Playas Turísticas. En los tramos de costa que no estén señalizados como zona de bañistas se entenderá que esta ocupa una franja de mar contigua a la costa de una anchura de 150 metros a partir de la línea de costa en las playas y 50 metros en el resto de la costa. En las zonas de baño no señalizadas, y que cuenten con presencia de bañistas, estará totalmente prohibido el uso o empleo de embarcaciones o artefactos provistos de hélice.

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.18. Zonas de embarque y desembarque. El arribo o zarpe de embarcaciones o artefactos de recreo de playa, deberá hacerse a través del Área de Acceso para Naves debidamente señalizada o de canales establecidos para tal fin.

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.2.8.19. Autorización de actividades. En las zonas y áreas establecidas en la presente resolución, solo serán autorizadas las actividades en naves registradas ante la Dirección General Marítima, las cuales deberá utilizar únicamente los sitios de embarque o desembarque y la franja marítima establecida.

(Resolución 094 de 2020, artículo 1°)

TÍTULO 3
SERVICIO Y CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO Y FLUVIAL EN LA JURISDICCION DE LA AUTORIDAD MARITIMA NACIONAL

CAPÍTULO 1ª
DEL SERVICIO DE TRÁFICO MARÍTIMO STM

ARTÍCULO 4.2.3.1A.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer el Servicio de Tráfico Marítimo, establecer su organización general, la zona en la cual se prestará el STM, y dictar otras disposiciones relacionadas con la prestación del STM.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo se aplicarán de forma obligatoria a todos los participantes del Servicio de Tráfico Marítimo y a los servicios conexos en la zona de STM de Colombia.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.1.3. Zona del STM. La zona del STM en Colombia corresponde a la zona A1 establecida en el artículo 4.2.11.12 del Capítulo 1 "Zonas de Provisión de Servicios Radioeléctricos para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima" del Título 11 Provisión De Servicios Radioeléctricos Para El Sistema Mundial De Socorro Y Seguridad Marítima Parte 2: Seguridad Marítima del REMAC 4 "Actividades Marítimas", esta zona no podrá extenderse más allá del borde exterior del mar territorial.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.1.4. Propósito del Servicio de Tráfico Marítimo. El propósito del Servicio de Tráfico Marítimo es contribuir a la seguridad de la vida humana en el mar, mejorar la seguridad y eficacia de la navegación, y apoyar la protección del medio marino; así como también, reducir las posibilidades de que se produzcan situaciones de riesgo mediante la provisión de información y asesoramiento, la supervisión del tráfico, la transmisión de los avisos e instrucciones que se consideren necesarias para los buques, incluyendo la respuesta a situaciones de riesgo cambiantes.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.1.5. Autoridad Competente del Servicio de Tráfico Marítimo. La Dirección General Marítima DIMAR es la entidad designada por el Gobierno responsable del Servicio de Tráfico Marítimo en Colombia; por lo tanto, es la Autoridad Competente que dirige, organiza y administra la prestación de este servicio.

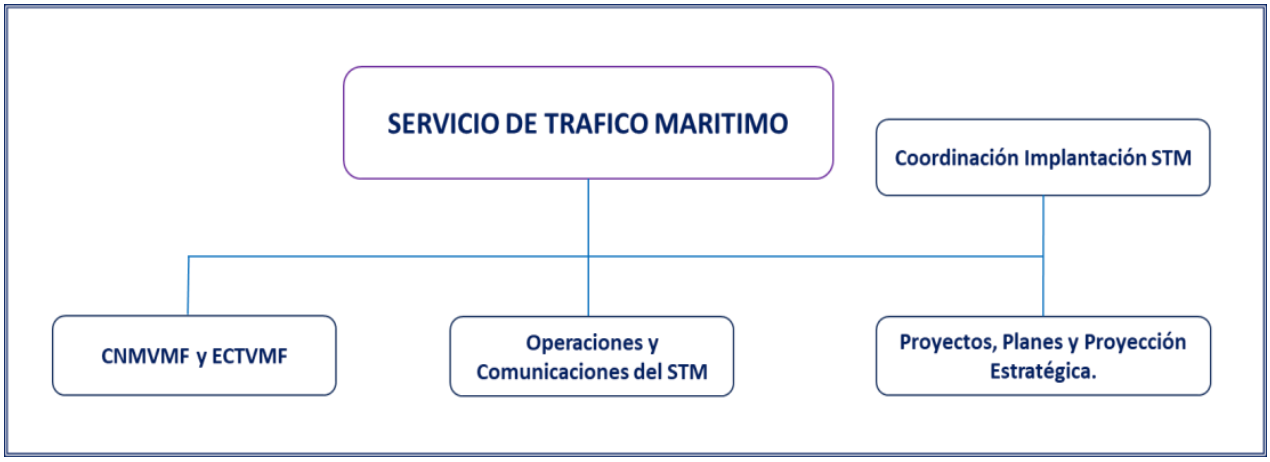
ARTÍCULO 4.2.3.1A.1.6. Organización del Servicio de Tráfico Marítimo. El Servicio de Tráfico Marítimo estará conformado por las siguientes dependencias, así:

1. Centro Nacional de Monitoreo y Vigilancia Marítima (CNMVM) y Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial (ECTVMF).
2. Sección de Operaciones y Comunicaciones del STM.
3. Sección de Proyectos, Planes y Proyección Estratégica del STM.
4. Sección de Coordinación para la Implantación del STM.

PARÁGRAFO 1: La DIMAR a través de la Subdirección de Marina Mercante establecerá la organización subsidiaria correspondiente, junto con las responsabilidades y actividades específicas del personal que conforma el STM.

PARÁGRAFO 2: El esquema general de organización del Servicio de Tráfico Marítimo de Colombia, se estable en la figura 1. Esquema General del STM.

Figura 1. Esquema General del STM.



SECCIÓN 2
DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRÁFICO MARÍTIMO STM

ARTÍCULO 4.2.3.1A.2.1. De la prestación del Servicio. El Servicio de Tráfico Marítimo se prestará ininterrumpidamente las veinticuatro (24) horas del día, los siete (7) días de la semana, durante todo el año.

PARÁGRAFO 1: Los buques de bandera colombiana deberán cumplir las disposiciones emitidas por el STM de Colombia; cuando se encuentren en la jurisdicción de otro STM reconocido, lo deberán acatar de la misma forma.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.2.2. Idioma para las comunicaciones del STM. El idioma oficial para

las comunicaciones del STM es el español. En las comunicaciones del STM se utilizarán las frases normalizadas establecidas por la Organización Marítima Internacional OMI.

PARÁGRAFO: Las comunicaciones del STM con los buques de otras banderas que no hablen español se efectuará en el idioma inglés.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.2.3. Arribo.

1. Aviso de arribo: Toda nave o embarcación de bandera extranjera que tenga intención de arribo a puerto nacional, deberá presentar aviso de arribo a través del SITMAR por intermedio de su agente marítimo. El aviso de arribo debe presentarse con mínimo 24 horas de antelación, salvo los casos para los cuales el tiempo de navegación entre el puerto de procedencia y el puerto destino sea menor al establecido, situaciones que serán analizadas por la Autoridad.
2. Documentación mínima requerida: En el aviso de arribo o al momento de la visita (esto de acuerdo con los procedimientos y medios establecidos por la autoridad), la nave debe presentar en principio la siguiente información:

    2.1. Declaración general.
    2.2. Lista de pasajeros.
    2.3. Lista de tripulantes.
    2.4. Declaración marítima de sanidad.
    2.5. Declaración de provisiones del buque.
    2.6. Declaración de carga.
    2.7. Declaración de efectos de la tripulación.
    2.8. Declaración de mercancías peligrosas.
    2.9. Certificados obligatorios según la clase de nave.

3. Las naves de bandera nacional que efectúen tráfico de cabotaje no deben presentar aviso de arribo y en su reemplazo, deberán cumplir con los reportes de comunicación, en los tiempos, procedimientos y medios establecidos por la Autoridad.
4. Para el caso de arribos a puertos o puntos que pertenezcan a una misma jurisdicción, el aviso de arribo será registrado a la jurisdicción que corresponda, indistintamente si hace recalada o no al puerto principal.
5. Todo participante debe dar cumplimiento a los reportes y procedimientos que se
a) establezcan a través de las Capitanías de Puerto/ ECTVMF y por los medios definidos.
6. Visita de Arribo: la autoridad encargada de liderar las visitas de arribo es la Dirección General Marítima quien debe asistir acompañada por la autoridad sanitaria, migratoria y de asuntos agropecuarios.

Una vez revisada la documentación e información en el marco de la normatividad nacional e internacional que aplique a cada participante, se otorgará la libre plática siempre que así lo acuerden las autoridades.

En caso de encontrar riesgos contra la salud pública, la autoridad competente aplicará las medidas sanitarias necesarias y podrá negarse la libre plática, debiendo la nave dirigirse a la zona de cuarentena que sea designada, hasta nueva orden o hasta que se implementen las medidas requeridas. Las naves que cumplan las condiciones descritas en las disposiciones de la Circular Conjunta Externa No. 006 de 2014 o las que reemplacen, podrán acceder a la visita única de arribo.

7. Prioridad de Recibo: el orden de prioridad para recibir a los participantes que arriben a puerto nacional de manera simultánea, excepto cuando se vea comprometida la seguridad de la vida humana o la seguridad de la nave, será el siguiente:
   7.1. Naves de pasaje.
   7.2. Naves con carga perecedera.
   7.3. Naves con carga no perecedera.
   7.4. Naves en lastre.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.2.4. Zarpe. La vigencia de la autorización del zarpe se establece así:

1. Zarpe tráfico internacional: 24 horas.
2. arpe tráfico nacional entre jurisdicciones nacionales: 24 horas.
3. Zarpe tráfico nacional en una misma jurisdicción: 8 horas.

Una vez se venza la autorización del zarpe, se deberá iniciar el procedimiento ante la Autoridad, según sea establecido. El zarpe de participantes de bandera extranjera en tráfico internacional deberá solicitar la autorización de salida con mínimo 12 horas de anticipación y a través del SITMAR, dando cumplimiento a los procedimientos y requerimientos efectuados por la Autoridad, a través de las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial y Capitanías de Puerto.

El zarpe de participantes de bandera nacional en tráfico de cabotaje entre jurisdicciones nacionales deberá solicitar la autorización de salida con mínimo 12 horas de anticipación y a través del SITMAR, dando cumplimiento a los procedimientos y requerimientos efectuados por la Autoridad, a través de las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial y Capitanías de Puerto.

El zarpe de participantes de bandera nacional o extranjera en tráfico de cabotaje dentro de una misma jurisdicción deberá anunciar su salida, novedades durante la navegación y retorno, dando cumplimiento a los procedimientos y requerimientos

efectuados por la Autoridad, a través de las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial y Capitanías de Puerto.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.2.5. Casos especiales.

1. Para aquellos participantes que: tengan un permiso de permanencia para operar en aguas de una misma jurisdicción o que por necesidades propias de la operación durante su estadía (offshore, dragado, pesca, recreo, pruebas por reparaciones, lavado de bodegas, entre otras), deberán anunciar su salida, novedades y retorno, dando cumplimiento a los procedimientos y requerimientos efectuados por la Autoridad, a través de las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial y Capitanías de Puerto.

2. Todo participante que tenga permiso de permanencia para operar en aguas jurisdiccionales deberá dar cumplimiento a los procedimientos de tráfico nacional que la Autoridad establezca, a través de las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial y Capitanías de Puerto. Si se trata de un participante de bandera extranjera, una vez finalice sus actividades en aguas jurisdiccionales, gestionará la autorización de zarpe bajo las condiciones establecidas por los procedimientos de tráfico internacional.

3. Para aquellas naves o embarcaciones que ingresen al país como carga, que ostenten bandera extranjera y que deseen navegar en aguas jurisdiccionales, deben notificar su intención ante la Autoridad y adelantar los trámites necesarios para la legalización de su permanencia y operación en aguas jurisdiccionales.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.2. 6. Medidas especiales Capitanía de Puerto de Buenaventura. Para tramitar el zarpe de cabotaje fuera de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura se tendrá en cuenta lo siguiente:

1. Transporte de carga: Se debe anexar el Formulario Estadístico de carga, pasajeros, y turistas o el que haga sus veces, el cual contemplará lo siguiente:

    1.1. Transporte de Carga (maquinaria pesada): La maquinaria pesada, como retroexcavadoras, debe relacionarse en el formulario estadístico de carga, pasajeros, y turistas, siendo necesario tener en cuenta los destinos restringidos para este tipo de carga, previa autorización de la Autoridad competente.
    1.2. Carga especial rodada (cisternas): Se deberá dar cumplimiento a las normas de estiba y sujeción de carga, establecidas en el anexo de la presente resolución.
    1.3. Transporte de naves tipo lancha: Si son nuevas deben relacionarse en el formulario estadístico de carga, pasajeros, y turistas; si está matriculada,

además debe elevar la solicitud mediante correo electrónico a la guardia y/o a la estación de control de tráfico y vigilancia marítima gcp01@dimar.mil.co – ctmcp01@dimar.mil.co y recibirá respuesta junto con la autorización de zarpe.

1.4. Transporte de cilindros de gas: Esta carga solo deberá estar relacionada en el respectivo Formulario Estadístico de carga, pasajeros y turistas.

1.5. Toda modificación de la carga relacionada en el Formulario Estadístico de carga, pasajeros, y turistas debe informarse a la estación de control de tráfico y vigilancia marítima, así como enviar el Formulario Estadístico de Carga, de Pasajeros y Turistas - Cabotaje Marítimo actualizado, con la nueva información a los correos acp01@dimar.mil.co – ctmcp01@dimar.mil.co donde se harán las verificaciones pertinentes para aprobación.

2. Tripulaciones y pasajeros:

2.1. Para el embarco de personas que no forman parte de la tripulación, como por ejemplo los supernumerarios, se debe dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 2.4.1.1.2.15 del Decreto 1070 de 2015, a través de una solicitud de autorización especial de embarco, indicando nombre completo, documento de identificación, clase de trabajo a realizar a bordo, razón del mismo, tiempo solicitado y cualquier otra circunstancia especial. Esta autorización se otorgará siempre y cuando la nave cuente con la acomodación, elementos de seguridad y salvamentos suficientes.

2.2. Cuando se requiera el cambio de uno o más tripulantes, una vez tramitado el zarpe y siempre y cuando no hayan transcurrido las 24 horas de vigencia de este, se debe enviar la solicitud con el nuevo listado de tripulantes y copia de la licencia del nuevo tripulante al correo gcp01@dimar.mil.co. Este cambio solo se autorizará si el tripulante que lo reemplaza tiene la misma idoneidad y categoría que el autorizado previamente.

2.3. En aras de facilitar los embarques y desembarques de los tripulantes, las firmas de las libretas de embarco se realizarán en un plazo máximo de 24 horas después de su presentación ante la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

2.4. En cuanto a los exámenes médicos registrados en la libreta de embarque (DIM), en los centros médicos autorizados por la Autoridad Marítima, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 140 de 2013. Este examen tiene y debe ser anexado a la libreta de embarco.

3. Zarpe y situaciones especiales:

3.1. A partir de la fecha y sólo en casos excepcionales, la Capitanía de Puerto de Buenaventura dará trámite a zarpes en horarios no establecidos a través de la guardia de Tráfico Marítimo.

3.2. La solicitud de modificación del zarpe por motivos distintos a cambio de tripulantes, adición de carga o pasajeros, se hará a través de correo electrónico ctmcp01@dimar.mil.co dentro de las 24 horas de vigencia del zarpe, anexando los soportes de la modificación.

3.3. La autorización de prueba de máquinas se realizará a través de la Estación de Control Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial y solo se autorizará al interior de la Bahía de Buenaventura, el reporte deberá indicar lo siguiente:

a) Nombre de la nave y número de matrícula.
b) Nombre y número de documento de identidad del Capitán, el cual debe contar con licencia de navegación vigente.
c) Horario de realización de la prueba (solo en el horario de 0600R a 1800R).

3.4. La arribada forzosa no requiere del nombramiento de un perito o inspector, en todos los casos, esto dependerá del análisis de cada caso o situación presentada y de acuerdo con el informe y/o de la protesta presentada por el capitán de la nave.

3.5. En los casos que por inconvenientes en las condiciones técnicas u operativas concernientes al servicio que presta la nave, esta debe retornar a puerto con el fin de suplir o corregir la situación presentada, la nave podrá zarpar si se encuentra dentro de las 24 horas de vigencia del zarpe.

Esta operación deberá ser reportada a la Autoridad Marítima quien autorizará la continuidad del zarpe otorgado y se efectuará seguimiento por parte de la Estación de Control Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial.

3.6. La ficha técnica describe las características generales de los botes salvavidas, estas deben ser proporcionadas por el proveedor o constructor del bote, no obstante, se autoriza para que el inspector designado por la Capitanía de Puerto de Buenaventura realice la inspección de renovación de certificados estatutarios, elabore la respectiva ficha técnica de los botes de salvamento existentes. Esta ficha técnica no tiene vencimiento, salvo que las características del bote sean modificadas. Las naves nuevas de salvamento deberán incluir la ficha técnica.

3.7. Los trabajos de mantenimiento y reparaciones menores que requieran ser realizados en un astillero naval, no requieren autorización por parte de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, no obstante, el armador o propietario de la nave deberá reportar previamente en qué astillero realizará los trabajos.

3.8. No se podrán realizar construcciones, reparaciones mayores ni modificaciones sin autorización por parte de la Autoridad Marítima Nacional, quien asignará el perito/ inspector que realizará el seguimiento a dichos trabajos, el astillero a través de su ingeniero elaborará el informe técnico y anexos de acuerdo con lo establecido en las disposiciones vigentes.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.2.7. Todo caso de emergencia, riesgo y/o peligro que involucre a uno o varios participantes del Servicio de Tráfico Marítimo, o que pueda afectar o afecte la seguridad del Tráfico Marítimo tendrá prioridad sobre cualquier otra situación.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.2.8. El STM a través de las ECTVMF y el CNMVM cuando las circunstancias de seguridad marítima lo requieran, podrá dar instrucciones específicas a los participantes del STM y estos están en la obligación de acatarlas.

PARÁGRAFO: Todo movimiento dentro de la Zona STM que vaya a efectuar un participante del STM deberá ser informado previamente a la ECTVMF correspondiente.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.2.9. Los participantes del STM deben seguir las normas del Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972 (COLREG), incorporado a la legislación nacional mediante Ley 13 de 1981.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.2.10. Cuando exista riesgo de afectación a la Seguridad Nacional y se decrete la aplicación de medidas de emergencia, el STM operará en los términos que determine el nivel de protección del puerto.

SECCIÓN 3
COORDINACIÓN Y ARTICULACIÓN CON OTROS SISTEMAS DE ASISTENCIA, CONTROL, ATENCIÓN DE EMERGENCIAS Y/O REPORTE DE SUCESOS MARÍTIMOS

ARTÍCULO 4.2.3.1A.3.1. Reporte de sucesos. Todo participante del STM deberá realizar el correspondiente reporte a la ECTVMF competente o su equivalente, de los eventos o potenciales sucesos de contaminación marina o emergencia marítima; lo anterior de acuerdo con lo establecido en la reglamentación y procedimientos correspondientes, lo que incluye entre otras:

1. Alertas de emergencia SAR o de ocurrencia de un suceso SAR.
2. Requerimientos de asistencia marítima por parte de otros buques.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.3.2. Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo SITMAR. Las Agencias Marítimas y/o los participantes del STM según sea, efectuarán la comunicación, o aviso del correspondiente arribo, zarpe o movimiento que vayan a

efectuar en la Zona de STM a través del SITMAR o de la ECTVMF cuando sea del caso, siguiendo para esto los procedimientos establecidos y adjuntando la información y documentos correspondiente.

PARÁGRAFO: Las Agencias Marítimas y/o los Participantes del STM según corresponda, verificaran previamente la información y/o documentación que deben ingresar al SITMAR, lo anterior con el fin de evitar errores y/o retrasos en la aprobación del trámite que pueda afectar el tráfico marítimo.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.3.3. Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional, SSARMAN. El STM y los participantes del STM, en lo de su competencia, y de acuerdo con debida solicitud, prestaran apoyo al SSARMAN en los términos que se establezca en los procedimientos correspondientes y en concordancia con lo establecido en la norma o reglamentación respectiva.

PARÁGRAFO 1: Las ECTVMF del STM, se desempeñarán como Puestos de Alerta del SSARMAN; para esto, se tendrá en cuenta lo establecido en el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo PNS, en la normativa nacional y en las recomendaciones internacionales al respecto.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.3.4. Servicio de Asistencia Marítima MAS: El STM, en el marco del Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional SSARMAN, participa y apoya en lo de su competencia, al Servicio de Asistencia Marítima, para esto se establecerán los procedimientos correspondientes, lo anterior en concordancia con la normativa y regulación nacional y las recomendaciones internacionales al respecto.

ARTÍCULO 4.2.3.1A.3.5. Planes de Colaboración con Buques de Pasaje. El STM, en el marco del Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional SSARMAN y en coordinación con los Centros Coordinadores de Salvamento Marítimo RCC, participa en la verificación de los Planes de Colaboración de los buques de pasaje, para esto se establecerán los procedimientos correspondientes, lo anterior en concordancia con la normativa y regulación nacional y las recomendaciones internacionales al respecto.

SECCIÓN 4
COMUNICACIONES DEL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO

ARTÍCULO 4.2.3.1A.4.1. Frecuencias de comunicación. Todas las comunicaciones buque - tierra, tierra - buque y buque – buque deberán desarrollarse dentro de las bandas de frecuencia asignadas al Servicio Móvil Marítimo y al Servicio Móvil Marítimo por Satélite acuerdo lo establecido por la Agencia Nacional del Espectro en el Cuadro Nacional de Atribución de Bandas de Frecuencias, el cual está debidamente armonizado con la asignación de frecuencias de la Región 2 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT.

Artículo 4.2.3.1A.4.2. Canal de escucha. Para los participantes del STM, se hace obligatorio la sintonía y escucha permanente del canal 16 de la banda de ondas métricas asignada al Servicio Móvil Marítimo (Very High Frequency - VHF); el uso de este canal estará acorde con las prescripciones y recomendaciones establecidas en los convenios internacionales correspondientes y en los procedimientos de comunicaciones de socorro.

CAPÍTULO 1
DEL ARRIBO VOLUNTARIO DE NAVES DE RECREO Y DEPORTIVAS DE BANDERA EXTRANJERA A PUERTO COLOMBIANO

ARTÍCULO 4.2.3.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer el procedimiento para autorizar el arribo voluntario de naves de recreo o deportivas de bandera extranjera.

(Resolución 143 de 2013, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.3.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, aplican exclusivamente para naves de recreo o deportivas con fines no comerciales de bandera extranjera, que arriben voluntariamente a puertos colombianos, así como a sus capitanes y agentes marítimos.

(Resolución 143 de 2013, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.3.1.3. Arribo voluntario a puerto colombiano. Previo al arribo voluntario por parte de una nave de recreo o deportiva de bandera extranjera, deberá realizarse el correspondiente reporte a la estación de control de tráfico marítimo o a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, con el objeto de autorizar su ingreso a puerto colombiano.

(Resolución 143 de 2013, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.3.1.4. Procedimiento de arribo. Conforme al artículo anterior, el procedimiento será el siguiente:

1. El reporte lo deberá realizar el capitán de la nave, directamente o a través de un agente marítimo o una marina debidamente habilitada, cuando se encuentre como mínimo a doce (12) millas náuticas del puerto colombiano de arribo, vía radio VHF, Canal 16, a la estación de control de tráfico marítimo, o a la Capitanía

de Puerto en jurisdicciones que aún no cuenten con cobertura de control de tráfico marítimo, indicando la siguiente información:

a) Nombre de la nave y bandera.
b) Número de matrícula, si aplica.
c) Nombre del capitán y armador.
d) Nombre de tripulantes y/o pasajeros.
e) Lugar y hora de arribo.
f) Novedades.

2. Una vez la estación de tráfico marítimo o la Capitanía de Puerto, reciba el reporte por parte del capitán o agente marítimo de la nave, se procederá a autorizar su arribo y entregar un número de verificación.
3. Posteriormente, cuando la nave arribe al lugar autorizado, el capitán, el agente marítimo o la marina, deberá realizar un segundo reporte, vía radio VHF, Canal 16, a la estación de control de tráfico marítimo o a la Capitanía de Puerto, con el objeto de que se realice la anotación de terminación del procedimiento de arribo de esa nave, y de pérdida de vigencia del número de verificación asignado.

PARÁGRAFO. Con la aplicación del presente procedimiento, el arribo de la nave se considerará como voluntario y previsto. No obstante, el Capitán de Puerto podrá realizar las averiguaciones correspondientes a fin de establecer las circunstancias de modo, tiempo y lugar de la llegada de la nave al país, cuando lo considere pertinente.

(Resolución 143 de 2013, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.3.1.5. Responsabilidad de los agentes marítimos. En aplicación del artículo 1492 del Código de Comercio, o norma que lo modifique y/o sustituya, el agente marítimo deberá gestionar todos los asuntos administrativos relacionados con la permanencia de la nave, una vez arribe a puerto colombiano, incluyendo las autorizaciones ante la Autoridad Marítima Nacional, Aduanera, de Inmigración, Sanidad y demás relacionadas.

(Resolución 143 de 2013, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.2.3.1.6. Control. Las unidades de la Armada Nacional, los funcionarios de la Autoridad Marítima Nacional, y las autoridades competentes, en cualquier momento, podrán solicitar al capitán de una nave la respectiva documentación, así como el número de verificación asignado por la estación de control de tráfico marítimo o por

la Capitanía de Puerto correspondiente, para confirmar la información y autorización otorgada.

PARÁGRAFO. Las Capitanías de Puerto deberán llevar un registro detallado de las autorizaciones otorgadas en aplicación de lo dispuesto en el presente capítulo.

(Resolución 143 de 2013, artículo 6°)

ARTÍCULO 4.2.3.1.7. Zarpe. Los capitanes de las naves de recreo o deportivas a las cuales se les haya otorgado la autorización referida en el presente capítulo, deberán dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 97 del Decreto Ley 2324 de 1984 o norma que lo modifique y/o sustituya, con relación a los requisitos para expedición de zarpe por parte de la Autoridad Marítima Nacional.

(Resolución 143 de 2013, artículo 7°)

ARTÍCULO 4.2.3.1.8. Facultad sancionatoria. El incumplimiento o la inobservancia de las disposiciones establecidas en el presente capítulo, será considerado como violación a normas de marina mercante, dando lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes, previo procedimiento administrativo, en los términos del artículo 80 y siguientes del Decreto 2324 de 1984 o demás normas que lo modifiquen y/o sustituyan.

(Resolución 143 de 2013, artículo 8°)

CAPÍTULO 2
DEL ZARPE DE NAVES MENORES DEDICADAS AL SERVICIO DE TRANSPORTE TURÍSTICO DE PASAJEROS QUE OPEREN DENTRO DE UNA MISMA JURISDICCIÓN

ARTÍCULO 4.2.3.2.1. Objeto. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo tienen por objeto fijar el procedimiento para la expedición del zarpe de las naves menores (25 TRB), dedicadas al servicio de transporte turístico de pasajeros que operen dentro de una misma jurisdicción.
(Resolución 014 de 2003, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.3.2.2. Para hacerse a la mar desde cualquier puerto de la República, toda nave requiere la autorización previa de zarpe de la Autoridad Marítima Nacional, la cual se otorgará si se cumplen las formalidades y exigencias de los artículos siguientes.

(Resolución 014 de 2003, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.3.2.3. Para el zarpe de la nave será necesario que ésta tenga su documentación en orden y que cumpla las condiciones de seguridad para la navegación, de acuerdo con lo establecido en la legislación nacional y en los convenios internacionales aplicables en Colombia.

(Resolución 014 de 2003, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.3.2.4. El cumplimiento de las condiciones de seguridad, será verificado mediante inspecciones efectuadas por el inspector de naves que determine la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente.

(Resolución 014 de 2003, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.2.3.2.5. Para efectos de la solicitud del zarpe se deberá cumplir el siguiente procedimiento:

1. El capitán de la nave o el funcionario de la cooperativa de turismo, con una anterioridad máxima de 24 horas al momento del zarpe, reportará a la Capitanía de Puerto correspondiente, vía VHF o telefónica, lo siguiente:

   a) Nombre de la embarcación y número de matrícula.
   b) Hora estimada de zarpe.
   c) Lista de tripulantes y pasajeros.
   d) Equipo de comunicaciones que lleva a bordo.
   e) Ruta o trayecto autorizado.
   f) Cantidad de combustible que lleva a bordo.

2. Esta información será transcrita al formato establecido en el anexo No. 20 del presente REMAC, por el funcionario designado por el Capitán de Puerto para tal efecto, quien asignará a cada autorización un número de verificación que le será comunicado a la persona que haga el reporte.
3. Después de realizado el reporte y asignado el número de verificación por parte de la Capitanía de Puerto correspondiente, la nave podrá zarpar.

4. El Capitán de la nave o el funcionario de la cooperativa de turismo, al regresar a puerto, se reportará nuevamente a la Capitanía de Puerto vía VHF o telefónica, informando lo siguiente:
   a) Número de verificación que le fue asignado.
   b) Hora de arribo.
   c) Lista de tripulantes y pasajeros.

d) Ruta o trayecto utilizado.
e) Cantidad de combustible que tiene a bordo.

PARÁGRAFO 1. La autorización a la que hace referencia el presente artículo, tendrá una vigencia de hasta cuatro (4) días y remplaza el formato y documento de zarpe.

PARÁGRAFO 2. Lo dispuesto en el presente capítulo no exime del cumplimiento de lo establecido en la Resolución 355 de 2001(Compilada en el REMAC 8) y en los reglamentos 003 de 1990 y 004 de 1991.

(Resolución 118 de 2004, artículo 1°).

Nota. El artículo 1° de la Resolución 118 de 2004 modificó los artículos 6 °, 7 °, 8 ° y 9 ° de la Resolución 014 de 2003, concernientes al procedimiento relativo a la solicitud de zarpe de naves menores dedicadas al servicio de transporte turístico de pasajeros.

ARTÍCULO 4.2.3.2.6. Luego de concedida la autorización de zarpe, el capitán no podrá modificar la ruta o realizar cualquier operación que cambie las condiciones que el buque tenía en el momento de la inspección para su despacho. En el caso de que sea indispensable la realización de dichas operaciones, deberá solicitar autorización a la Capitanía de Puerto.

(Resolución 014 de 2003, artículo 10°)

ARTÍCULO 4.2.3.2.7. No se otorgará el zarpe a la nave que contraviniere, entre otras, algunas de las siguientes disposiciones:

a) Cuando le falte el capitán.
b) Cuando su dotación esté incompleta y, a criterio de la Autoridad Marítima, la existente no dé satisfacción a las exigencias de seguridad, por insuficiente o incompetente.
c) Cuando la nave no reúna las condiciones de navegabilidad, seguridad, prevención de la contaminación, por orden judicial o a solicitud de autoridad competente.

(Resolución 014 de 2003, artículo 11°)

ARTÍCULO 4.2.3.2.8. El inspector de naves estará todo el tiempo de servicio en el muelle turístico, debidamente uniformado, portando un chaleco que lo identifique como representante de la Autoridad Marítima Nacional, con casco blanco y su equipo de comunicaciones con la respectiva Capitanía de Puerto.

(Resolución 014 de 2003, artículo 12°)

ARTÍCULO 4.2.3.2.9. El orden de zarpe de las naves será el que resulte de la precedencia de la solicitud del capitán, armador o agente de cada una para este trámite. En igualdad de condiciones, tendrá prioridad la nave de pasajeros sobre la de carga.

(Resolución 014 de 2003, artículo 13°)

ARTÍCULO 4.2.3.2.10. Otorgada la autorización de zarpe, la nave deberá salir dentro de las doce horas subsiguientes. Vencido dicho plazo sin haber zarpado la nave, solicitará una nueva autorización de zarpe y justificará el motivo que tuvo para no haber salido de puerto.

PARÁGRAFO. En los puertos en que, por sus características particulares, sea necesario disminuir o aumentar el lapso expresado precedentemente, la Capitanía de Puerto determinará el plazo de validez del despacho. El plazo máximo no podrá en ningún caso ser superior a treinta (30) horas.

(Resolución 014 de 2003, artículo 14°)

ARTÍCULO 4.2.3.2.11. El zarpe se podrá expedir con una vigencia de hasta diez (10) días.

(Resolución 014 de 2003, artículo 15°)

ARTÍCULO 4.2.3.2.12. El inspector responderá ante la respectiva Capitanía de Puerto por el incumplimiento de sus funciones, y entregará a la misma un informe escrito de los movimientos del muelle, llevando un libro donde se registre la siguiente información:

1. Nombre de la nave.
2. Nombre del Capitán.
3. Número de pasajeros.
4. Hora de salida.
5. Hora de llegada.
6. Puerto de destino.
7. Capitanía de Puerto y,
8. Observaciones.

(Resolución 014 de 2003, artículo 16°)

CAPÍTULO 3

DEL ZARPE DE NAVES MENORES DEDICADAS AL SERVICIO DE TRANSPORTE TURÍSTICO EN JURISDICCIÓN DE LAS CAPITANÍAS DE PUERTO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA

ARTÍCULO 4.2.3.3.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto facilitar el zarpe de las naves menores dedicadas al servicio de transporte turístico, en jurisdicción de las Capitanías de Puerto de San Andrés y Providencia, estableciendo el siguiente procedimiento:

1. El capitán de la nave o el funcionario de la cooperativa de turismo, con una anterioridad máxima de 24 horas al momento del zarpe, reportará a la Capitanía de Puerto correspondiente, vía VHF o telefónica, lo siguiente:
   g) Nombre de la embarcación y número de matrícula.
   h) Hora estimada de zarpe.
   i) Lista de tripulantes y pasajeros.
   j) Equipo de comunicaciones que lleva a bordo.
   k) Ruta o trayecto autorizado.
   l) Cantidad de combustible que lleva a bordo.
2. Esta información será transcrita al formato establecido en el anexo No. 20 del presente REMAC, por el funcionario designado por el Capitán de Puerto para tal efecto, quien asignará a cada autorización un número de verificación que le será comunicado a la persona que haga el reporte.
3. Después de realizado el reporte y asignado el número de verificación por parte de la Capitanía de Puerto correspondiente, la nave podrá zarpar.

4. El Capitán de la nave o el funcionario de la cooperativa de turismo, al regresar a puerto, se reportará nuevamente a la Capitanía de Puerto vía VHF o telefónica, informando lo siguiente:
   f) Número de verificación que le fue asignado.
   g) Hora de arribo.
   h) Lista de tripulantes y pasajeros.
   i) Ruta o trayecto utilizado.
   j) Cantidad de combustible que tiene a bordo.

PARÁGRAFO 1. La autorización a la que hace referencia el presente artículo, tendrá una vigencia de hasta cuatro (4) días y remplaza el formato y documento de zarpe.

PARÁGRAFO 2. Lo dispuesto en el presente capítulo no exime del cumplimiento de lo establecido en la Resolución 355 de 2001, (Compilada en el REMAC 8) y en los reglamentos 003 de 1990 y 004 de 1991.

(Resolución 118 de 2004, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.3.3.2. Reportes de la capitanía. La Capitanía de Puerto deberá efectuar diariamente un reporte, usando el formato establecido en el anexo No. 21 del presente REMAC, al Comando Específico de San Andrés y Providencia y a las unidades del cuerpo de guardacostas que operen en el área.

(Resolución 118 de 2004, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.3.3.3. Control por parte de unidades de la Armada Nacional. Las unidades de la Armada Nacional en ejercicio de sus funciones, antes o al momento de realizar la visita, solicitarán al propietario o al capitán de la nave, el número de verificación relacionado en el numeral 2 del artículo 4.2.3.3.1 del presente capítulo, con el fin de constatar la información contenida en el reporte entregado por la Capitanía de Puerto, o bien comunicándose con ésta, vía VHF.

(Resolución 118 de 2004, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.3.3.4. Los artículos no modificados de la Resolución 014 de 2003, (Compilada en el presente REMAC), continuarán siendo de obligatorio cumplimiento en jurisdicción de las Capitanías de Puerto de San Andrés y Providencia.

(Resolución 118 de 2004, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.3.3.5. Infracciones. El incumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo, será investigado y sancionado de acuerdo a las disposiciones normativas vigentes.

(Resolución 118 de 2004, artículo 5°)

CAPÍTULO 4
DEL ZARPE DE LANCHAS DEDICADAS A LA PESCA ARTESANAL COSTERA Y DE BAJURA EN JURISDICCIÓN DE LAS CAPITANÍAS DE PUERTO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA

ARTÍCULO 4.2.3.4.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer un procedimiento que facilite el zarpe de las lanchas dedicadas a la pesca

artesanal costera y de bajura, en la jurisdicción de las Capitanías de Puerto de San Andrés y Providencia, que no sobrepasen las siguientes especificaciones:

Eslora:	8 metros
Manga:	2 metros
Puntal:	1.50 metros
Registro neto:	3 toneladas
Potencia máxima:	85 H.P

(Resolución 121 de 2004, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.3.4.2. Procedimiento de facilitación. El procedimiento para el zarpe para las lanchas contempladas en el presente capítulo, será el siguiente:

1. El capitán de la lancha o el funcionario de la cooperativa de pescadores, con una anterioridad máxima de 24 horas al momento del zarpe, reportará a la Capitanía de Puerto correspondiente, vía VHF o telefónica, lo siguiente:

    1.1. Nombre de la embarcación y número de matrícula.
    1.2. Hora estimada de zarpe.
    1.3. Listado de tripulantes y pescadores.
    1.4. Equipo de comunicaciones que lleva a bordo.
    1.5. Área en la cual desarrollará la faena.
    1.6. Cantidad de combustible que lleva a bordo.

2. Esta información será transcrita al formato establecido en el anexo No. 22 del presente REMAC, por el funcionario designado por el Capitán de Puerto para tal efecto, quien asignará a cada autorización un número de verificación que le será comunicado a la persona que haga el reporte.
3. Después de realizado el reporte y asignado el número de verificación por parte de la Capitanía de Puerto correspondiente, la lancha podrá zarpar teniendo como fundamento los siguientes tiempos:

    3.1. Por un tiempo máximo de cinco (5) días: Si va a realizar pesca costanera.
    3.2. Por un término máximo de ocho (8) días: Si va a efectuar pesca de bajura.

4. El Capitán de la lancha o el funcionario de la cooperativa de pescadores, al regresar a puerto, se reportará nuevamente a la Capitanía de Puerto vía VHF o telefónica, informando lo siguiente:

4.1. Número de verificación que le fue asignado.
4.2. Hora de arribo.
4.3. Listado de tripulantes y pescadores por viaje.
4.4. Área en la cual operó.
4.5. Cantidad de combustible que tiene a bordo.

PARÁGRAFO. La autorización mediante el número de verificación a la cual hace relación el presente artículo, remplazará al formato del documento de zarpe.

(Resolución 121 de 2004, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.3.4.3. Reportes de la capitanía. La Capitanía de Puerto deberá efectuar diariamente un reporte, usando el formato establecido en el anexo No. 23 del presente REMAC, al Comando Específico de San Andrés y Providencia y a las unidades del cuerpo de guardacostas que operen en el área.

(Resolución 121 de 2004, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.3.4.4. Las lanchas que, en virtud de los dispuesto en el presente capítulo, se les autorice el zarpe para la pesca costera, no podrán sobrepasar, durante su faena, el límite de una (1) milla náutica desde la costa de la Isla de San Andrés y Providencia. De igual forma, aquellas a las cuales se les autorice el zarpe para efectuar pesca de bajura, no sobrepasarán el límite de doce (12) millas de la costa de la Isla de San Andrés y Providencia.

PARÁGRAFO. Tratándose de la autorización de pesca de altura, y por razones de seguridad de la vida humana en el mar, ninguna lancha podrá sobrepasar los bancos de pesca de Cayo Bolívar, ubicados a 16 millas de San Andrés Isla; ni los bancos de pesca de Cayo Alburquerque, ubicados a 25 millas de San Andrés Isla.

La vigencia de la autorización de zarpe será la contenida en el numeral 3 del artículo 4.2.3.4.2 del presente capítulo.

(Resolución 121 de 2004, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.3.4.5. Control por parte de unidades de la Armada Nacional. Las unidades de la Armada Nacional en ejercicio de sus funciones, antes o al momento de realizar la visita, solicitarán al propietario o capitán de la lancha, el número de verificación relacionado en el numeral 2 del artículo 4.2.3.4.2 del presente capítulo, con el fin de constatar la información contenida en el reporte entregado por la Capitanía de Puerto, o bien comunicándose directamente con ésta, vía VHF.

(Resolución 121 de 2004, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.2.3.4.6. Infracciones. El incumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo, constituye violación a las normas de marina mercante, lo cual será investigado y sancionado de acuerdo a las disposiciones normativas vigentes.

(Resolución 121 de 2004, artículo 6°)

CAPÍTULO 5
DE LA OBLIGACIÓN DE INSTALAR Y MANTENER EN FUNCIONAMIENTO EL DISPOSITIVO DE POSICIONAMIENTO Y SEGUIMIENTO DE RUTA POR SATÉLITE

ARTÍCULO 4.2.3.5.1. Los buques de bandera colombiana dedicados al transporte marítimo y a la pesca industrial, que operen en aguas colombianas o en cualquier lugar del mundo, están obligados a instalar y mantener funcionando, en forma permanente, el sistema de posicionamiento y seguimiento remoto por satélite, aprobado por la Autoridad Marítima Nacional.

(Resolución 228 de 2002, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.3.5.2. Las naves pesqueras y de investigación científica de bandera extranjera que operen en aguas jurisdiccionales colombianas, están obligadas a la instalación, mantenimiento y funcionamiento, en forma permanente, del sistema de posicionamiento y seguimiento remoto por satélite, aprobado por la Autoridad Marítima Nacional.

PARÁGRAFO 1. Los equipos requeridos para la operación del sistema y para el control efectivo de lo dispuesto en los artículos anteriores, serán adquiridos, contratados, instalados y puestos en operación a instancias de cada armador o capitán autorizado. La Autoridad Marítima Nacional no asumirá ningún costo al respecto, diferente de los derivados y requeridos en las estaciones de control de tráfico marítimo, en las Capitanías de Puerto o en la Sede Central de la Dirección General Marítima.

(Resolución 228 de 2002, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.3.5.3. Disponer para cada buque por intermedio de su armador, capitán o agente marítimo, el suministro del Código de Identificación Individual del Equipo, para realizar el seguimiento y monitoreo pertinente por parte de la Armada Nacional y la Dirección General Marítima.

PARÁGRAFO. El código al que hace referencia el presente artículo, tendrá el carácter de secreto y se prohíbe su divulgación por parte del buque, sin previa autorización de la Autoridad Marítima Nacional.

(Resolución 228 de 2002, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.3.5.4. El capitán de la nave será el responsable que el dispositivo de posicionamiento y seguimiento por satélite se mantenga energizado, funcionando en forma permanente y adecuada, utilizando previsiblemente todas las alternativas de suministro de energía posible, evitando por todos los medios posibles la interferencia, daño, maltrato o fallas previsibles.

(Resolución 228 de 2002, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.2.3.5.5. Disponer la verificación permanente y el registro periódico cada seis (6) horas, en el libro de bitácora y en el diario de navegación, del estado de funcionamiento y operación del dispositivo, así como sus trabajos de mantenimiento preventivo, acciones y novedades que tengan que ver con este sistema.

(Resolución 228 de 2002, artículo 6°)

ARTÍCULO 4.2.3.5.6. Está prohibido que el capitán y/o armador realicen los siguientes asuntos a saber:

1. Cambiar, sin autorización previa de la Dirección General Marítima, el sitio de instalación del sistema.
2. Colocar elementos o realizar procedimientos que puedan interferir la transmisión y el adecuado funcionamiento del sistema.
3. Hacer trabajos de reparaciones o mantenimiento por personal no autorizado.
4. Causar, voluntaria o de manera que pueda preverse, daños y/o prácticas que conduzcan al mal funcionamiento del sistema, así como la transmisión equivocada de datos.

PARÁGRAFO. Para efectos de control, se establecerán unos sellos físicos de seguridad, los cuales serán verificados por la Autoridad Marítima Nacional en forma directa, o por delegación expresa o tácita en otra autoridad del Estado.

(Resolución 228 de 2002, artículo 7°)

ARTÍCULO 4.2.3.5.7. Los inspectores marítimos, en cualquiera de sus modalidades, deberán velar por el cumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo, así como informar de inmediato a la Autoridad Marítima Nacional, cualquier novedad con el

objeto de que se tomen las acciones que sean pertinentes al caso. En todas las inspecciones y visitas oficiales que realicen en representación de la Autoridad Marítima Nacional, éstos verificarán el funcionamiento, mantenimiento, seguridad, registro de novedades, personal responsable y estado general del sistema, dejando consignado en los respectivos informes o protestas, las novedades encontradas.

(Resolución 228 de 2002, artículo 8°)

ARTÍCULO 4.2.3.5.8. Los comandantes de unidades a flote de la Armada Nacional, en tareas operativas como Autoridad Marítima Nacional, verificarán el cumplimiento de lo establecido en el presente capítulo, en ejercicio del derecho de visita consagrado en el artículo 128 del Decreto Ley 2324 de 1984 y en el artículo 13 de la Resolución 520 de 1999 (Compilada en el presente REMAC).

(Resolución 228 de 2002, artículo 9°)

CAPÍTULO 6
DEL SISTEMA DE POSICIONAMIENTO Y SEGUIMIENTO DE RUTA POR SATÉLITE

SECCIÓN 1
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 4.2.3.6.1.1. El sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite en el mar, en jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional y fuera de ella, se regirá por las disposiciones establecidas en la Resolución 228 de 2002 (Compilada en el presente REMAC), así como las contempladas en presente capítulo, y las demás relacionadas con la materia.

(Resolución 038 de 2003, artículo 1°)

SECCIÓN 2
REQUISITOS DEL SISTEMA DE POSICIONAMIENTO Y SEGUIMIENTO DE RUTA POR SATÉLITE

ARTÍCULO 4.2.3.6.2.1. El sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite, deberá garantizar:

a) La generación y transmisión de los reportes básicos de la nave en forma automática, sin intervención de terceros.
b) La inviolabilidad y reserva de los datos transmitidos.

c) La transmisión unidireccional y/o bidireccional entre las naves participantes en el sistema y el administrador del sistema. La Dirección General Marítima podrá efectuar cambios en la frecuencia de la transmisión y el intervalo de la frecuencia, de acuerdo a lo previsto en el artículo 4.2.3.6.4.1 dispuesto en el presente capítulo. *(Literal modificado por el artículo 1° de la Resolución 328 de 2008)*
d) Que el margen del error en la determinación de la posición de la nave no deba ser superior a 100 metros.
e) Cobertura dentro y fuera de las aguas jurisdiccionales, de conformidad con los artículos 4.2.3.5.1 y 4.2.3.5.2, dispuestos en el capítulo 5 del presente título, sin áreas sombras, respecto a la obtención de la posición y transmisión de la información.

(Resolución 038 de 2003, artículo 3°; modificado en su literal C, por el artículo 1° de la Resolución 328 de 2008)

ARTÍCULO 4.2.3.6.2.2. El dispositivo de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite, deberá cumplir con los siguientes requerimientos técnicos y de diseño:

a) Debe ser de construcción resistente y, salvo las antenas, integrar en una sola unidad los elementos de posicionamiento y transmisión, quedando la conexión entre ambos elementos al interior de la unidad contenedora. Todos los cables y conectores exteriores deberán estar regidos contra cortes y desconexiones accidentales.
b) Deberá generar y transmitir, en forma automática, un mensaje de encendido o apagado, cuando se active o desactive el equipo.
c) Poseer un único código de identificación, almacenado en memoria no volátil de solo lectura, el que será reconocido por las estaciones de control. Este código no podrá ser alterado por ninguna persona ajena al proveedor, y cualquiera modificación deberá contar con el consentimiento del administrador del sistema.
d) Permitir el registro y/o transmisión de mensajes de alerta a la Autoridad Marítima Nacional, en condiciones de falla de alguno de sus componentes, desconexión o bloque de las antenas, perdida de suministro de energía o manipulación de la unidad contenedora del equipo.
e) Disponer de una unidad de poder, con una duración no inferior a las cuarenta y ocho (48) horas, con el objeto de que actué como respaldo en caso de fallas en la alimentación principal.
f) Contar con señales sonoras y visibles de alarma para la dotación de la nave, que indique problemas en su funcionamiento.

g) Registrar en una memoria no volátil, la información de posicionamiento ante condiciones de pérdida de capacidad de transmisión, por un periodo no inferior a las doce (12) horas.
h) Responder en forma automática a los requerimientos establecidos en el literal C del artículo precedente, cuando corresponda.
i) Ser compatible para operar con las estaciones controladoras.
j) Que el dispositivo que se instale a bordo de las naves, sea de un tipo aprobado por la Dirección General Marítima y cumpla con su propósito.

(Resolución 038 de 2003, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.3.6.2.3. El armador deberá informar al administrador del sistema, previo al inicio de operaciones de la nave, los datos del proveedor y la primera estación receptora contratada, la vigencia del contrato y el código de identificación del dispositivo contratado.

El proveedor y el servicio de transmisión contratados, deberá garantizar la cobertura sobre la totalidad de las áreas en que la nave desarrolla actividades marítimas, conforme lo dispuesto en los artículos 4.2.3.5.1 y 4.2.3.5.2, dispuestos en el capítulo 5 del presente título.

El armador estará obligado a informar a la Dirección General Marítima, toda renovación con el proveedor o estación receptora contratada, el término de la vigencia del contrato y la suscripción con un nuevo proveedor autorizado.

(Resolución 038 de 2003, artículo 5°)

SECCIÓN 3
DE LA INFORMACIÓN

ARTÍCULO 4.2.3.6.3.1. El dispositivo deberá mantenerse permanentemente en funcionamiento a bordo de la nave, desde el momento del zarpe hasta quince (15) minutos después que se registre la recalada de la nave en una Capitanía de Puerto. Solo para mantenimiento, y previa autorización de la Autoridad Marítima Nacional, el dispositivo podrá activarse o desactivarse dentro de los límites de los puertos habilitados.

Mientras el dispositivo se encuentre encendido, deberá generar y transmitir en forma automática la información comprendida en el reporte básico.

Las naves adoptaran el procedimiento de zarpe y comprobación de equipos en funcionamiento, que establezca el administrador de sistema.

(Resolución 038 de 2003, artículo 6°)

SECCIÓN 4
DE LAS ESTACIONES CONTROLADORAS

ARTÍCULO 4.2.3.6.4.1. La Dirección General Marítima y la Armada Nacional, instalarán y operarán en sus dependencias, estaciones de control de tráfico marítimo, tanto fijas como móviles, las cuales serán receptoras simultáneas de la información que registre el sistema.

(Resolución 038 de 2003, artículo 8°)

ARTÍCULO 4.2.3.6.4.2. La instalación y mantenimiento del dispositivo de posicionamiento y transmisión automática, así como la transmisión de la señal al satélite, desde éste hasta la primera estación receptora, serán a cargo del armador. La transmisión desde dicha estación a las estaciones de control, serán a cargo del Estado.

(Resolución 038 de 2003, artículo 9°)

SECCIÓN 5
DE LA CERTIFICACIÓN E INSTALACIÓN DE DISPOSITIVOS

ARTÍCULO 4.2.3.6.5.1. Todos los equipos o dispositivos radioeléctricos, incluidos los accesorios necesarios para su funcionamiento, que sean parte del sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite, según lo dispuesto en la Resolución 228 de 2002 (Compilada en el presente REMAC), cuya adquisición y fabricación esté destinada para ser instalados a bordo de naves nacionales, deberán ser de un tipo aprobado por la Dirección General Marítima.

(Resolución 038 de 2003, artículo 10°)

ARTÍCULO 4.2.3.6.5.2. La condición de "equipo aprobado" se acreditará mediante el Certificado de Aprobación de Equipo, otorgado por la Dirección General Marítima al fabricante o a su representante en Colombia, conforme al procedimiento establecido en el anexo No. 24 – Parte 1 del presente REMAC.

PARÁGRAFO 1. La instalación a bordo de los equipos o dispositivos que forman parte del sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite, dispuesto en la

Resolución 228 de 2002 (Compilada en el presente REMAC), incluidos los accesorios necesarios para su funcionamiento, requerirá la aprobación previa de la Dirección General Marítima.

(Resolución 038 de 2003, artículo 11°)

ARTÍCULO 4.2.3.6.5.3. Una vez completada la inspección final de la instalación por parte de la Autoridad Marítima respectiva, estos equipos serán incluidos como equipo adicional en el certificado de equipos de comunicaciones del buque.

(Resolución 038 de 2003, artículo 12°)

SECCIÓN 6
DISPOSICIONES VARIAS

ARTÍCULO 4.2.3.6.6.1. Los armadores de naves de pabellón extranjero o sus representantes en Colombia, autorizados expresamente por la autoridad competente a desembarcar o transbordar especies, o productos pesqueros derivados de capturas efectuadas en aguas no jurisdiccionales, deberán informar por escrito a la Dirección General Marítima al menos con 12 horas previo a su ingreso a aguas jurisdiccionales de Colombia:

1. El nombre de la nave.
2. La fecha.
3. La hora.
4. La serie del dispositivo de posicionamiento y,
5. El puerto de recalada.

La recalada le será permitida siempre y cuando la nave haya mantenido en funcionamiento el dispositivo de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite, en la forma y condiciones que señalan las disposiciones encargadas de regular la materia, así como las dispuestas en el presente capítulo.

(Resolución 038 de 2003, artículo 13°)

ARTÍCULO 4.2.3.6.6.2. Para naves que realicen pesca de investigación, la resolución que establezca el permiso de operación para dicha pesca, deberá consignar la frecuencia de transmisión de la información del dispositivo de posicionamiento, conforme a los objetivos de la investigación autorizada.

(Resolución 038 de 2003, artículo 14°)

CAPÍTULO 7
DE LA FRECUENCIA DE TRANSMISIÓN DEL REPORTE BÁSICO POR TIPO DE TRANSPORTE MARÍTIMO, TIPO DE FLOTA Y DE DISPOSITIVO

ARTÍCULO 4.2.3.7.1. Todos los buques de bandera colombiana dedicados al transporte marítimo y a la pesca industrial, así como los buques pesqueros y de investigación científica de bandera extranjera que operen en aguas colombianas, deberán efectuar la transmisión del reporte básico en lapsos de una hora, mientras se encuentren navegando.

(Resolución 291 de 2005, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.3.7.2. Todos los buques de bandera colombiana dedicados al transporte marítimo y a la pesca industrial, así como los buques pesqueros y de investigación científica de bandera extranjera que operen en aguas colombianas, deberán efectuar una (1) transmisión de reporte básico cada veinticuatro (24) horas, cuando el buque se encuentre en puerto.

(Resolución 291 de 2005, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.3.7.3. Por ningún motivo los buques dejarán de transmitir como lo dispone el presente capítulo. Si se presentare alguna novedad que le impida hacerlo, el buque dispondrá de un término de seis (6) horas para restablecer la comunicación, antes que la Autoridad Marítima Nacional lo obligue a regresar a puerto. En todo caso, la Dirección General Marítima efectuará la visita de inspección a través de la respectiva Capitanía de Puerto.

(Resolución 291 de 2005, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.3.7.4. Cualquiera infracción a lo dispuesto en el presente capítulo, constituirá violación de normas de marina mercante sancionable por la Autoridad Marítima Nacional, mediante el procedimiento y en los términos establecidos en el Decreto Ley 2324 de 1984 y demás normas concordantes.

(Resolución 291 de 2005, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.3.7.5. Cualquiera de las estaciones controladoras podrá modificar, en forma transitoria, la frecuencia de transmisión o requerir información acerca de la última posición geográfica.

(Resolución 038 de 2003, artículo 7°)

CAPÍTULO 8
DE LA ACTIVIDAD DE SERVICIO Y EL CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN JURISDICCIÓN DE LAS CAPITANÍAS DE PUERTO DE CARTAGENA, BARRANQUILLA, BUENAVENTURA Y SANTA MARTA

ARTÍCULO 4.2.3.8.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto determinar y adoptar los procedimientos de control de tráfico marítimo, en aplicación del artículo 98 del Decreto Ley 019 de 2012, en jurisdicción de las Capitanías de Puerto de Cartagena, Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta.

(Resolución 376 de 2012, artículo 1°; Resolución 129 de 2013, artículo 1°; Resolución 701 de 2014, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.3.8.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contendidas en el presente capítulo, serán aplicables a las siguientes naves:

a) Naves menores de pasaje.
b) Naves menores no dedicadas a pasaje.
c) Naves con permiso de operación vigente, excepto buques de investigación científica y pesqueros de bandera extranjera.

Resolución 376 de 2012 artículo 2°; Resolución 129 de 2013 artículo 2°; Resolución 701 de 2014, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.3.8.3. Procedimiento de zarpe. Para autorizar el zarpe de las naves referidas en el presente capítulo, se deberá cumplir el siguiente procedimiento:

1. El capitán o propietario de nave, al momento del zarpe, reportará a la Estación de tráfico marítimo por comunicación VHF, Canal 16, la siguiente información:
   a) Nombre de la nave.
   b) Número de matrícula.
   c) Hora estimada de zarpe y arribo.
   d) Nombre del capitán, propietario o motorista.
   e) Número de tripulantes y pasajeros.
   f) Lugar donde efectúa el zarpe.

g) Ruta y/o destino.
h) Agencia marítima –si aplica–.
i) Empresa de turismo –si aplica–.

2. Una vez verificada la información precedente y la base de datos de la Autoridad Marítima Nacional, le será asignado, por la estación de control de tráfico marítimo, un número de verificación el cual se comunicará por VHF Canal 16, o por correo electrónico.
3. Recibido dicho número de verificación, el capitán o propietario de la nave notificará con este número, el zarpe de la embarcación.

PARÁGRAFO. Para las naves menores no dedicadas a pasaje, el reporte referido en el presente artículo se podrá efectuar a la dirección de correo electrónico que designe el Capitán de Puerto, mediante acto administrativo.

(Resolución 376 de 2012, artículo 3°; Resolución 129 de 2013, artículo 3°; Resolución 701 de 2014, artículo 3°) Nota. Los literales h) y i) del presente artículo, no se encuentran establecidos en la Resolución 701 de 2014.

ARTÍCULO 4.2.3.8.4. Procedimiento de arribo. De regreso a puerto, cuando el capitán de la nave o el propietario se aproxime a la posición establecida por la Capitanía de Puerto, comunicará a la estación de control de tráfico marítimo, vía radio VHF Canal 16, la siguiente información:

1. Nombre de la nave.
2. Número de matrícula.
3. Número de verificación.
4. Nombre del capitán o propietario.
5. Número de tripulantes y pasajeros.
6. Muelle y hora de arribo.
7. Novedades.

(Resolución 376 de 2012, artículo 4°; Resolución 129 de 2013, artículo 4°; Resolución 701 de 2014, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.3.8.5. Marinas y clubes náuticos. Las marinas y clubes náuticos confirmarán, previamente, que las naves que zarpen desde sus muelles cumplan con la normatividad vigente, haciendo el registro correspondiente en su propia sede. Así mismo, presentarán mensualmente a la Capitanía de Puerto el reporte consolidado de

los movimientos de las naves bajo su control, lo cual podrá ser verificado por la Autoridad Marítima Nacional.

(Resolución 376 de 2012, artículo 5°; Resolución 129 de 2013, artículo 5°; Resolución 701 de 2014, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.2.3.8.6. Control. Las unidades de la Armada Nacional y los funcionarios de la Autoridad Marítima Nacional, en cualquier momento, solicitarán al capitán o propietario de una nave, la respectiva documentación, así como el número de verificación asignado por la estación de control de tráfico marítimo, para verificar la información y la autorización emitida.

(Resolución 376 de 2012, artículo 6°; Resolución 129 de 2013, artículo 6°; Resolución 701 de 2014 artículo 6°)

ARTÍCULO 4.2.3.8.7. Facultad sancionatoria. El incumplimiento o la inobservancia de lo establecido en el presente capítulo, será considerado como violación a las normas de marina mercante, dando lugar a la aplicación, previo procedimiento administrativo, de las sanciones correspondientes en los términos del artículo 80 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984.

PARÁGRAFO. Igualmente, el hecho de no reportar el zarpe a la estación de control del tráfico marítimo o tener un número de verificación diferente del otorgado, constituirán violación de norma de marina mercante, sancionable con multa equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del capitán o propietario de la nave responsable.

(Resolución 376 de 2012 artículo 7°; Resolución 129 de 2013, artículo 7°; Resolución 701 de 2014, artículo 7°)

CAPÍTULO 9
DEL CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN LA NAVEGACIÓN NÁUTICA EN JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BARRANQUILLA

SECCIÓN 1
ÁMBITO DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 4.2.3.9.1.1. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo aplican a todas las naves y artefactos navales que naveguen en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

(Resolución 020 de 2015, artículo 1°)

SECCIÓN 2
SECTORIZACIÓN

ARTÍCULO 4.2.3.9.2.1. Sectorización. Para los fines de control a la navegación en la aproximación y en el canal de acceso, se determinan los siguientes sectores:

1. Sector 1: Comprendido entre la zona de embarque de pilotos hasta el kilómetro 8. (Anexo No. 26 del presente REMAC)
2. Sector 2: Comprendido entre el kilómetro 8 hasta el kilómetro 16. (Anexo No. 27 del presente REMAC)
3. Sector 3: Comprendido entre el kilómetro 16 hasta el kilómetro 22. (Anexo No. 28 del presente REMAC)
4. Sector 4: Comprendido entre el kilómetro 22 (puente Laureano Gómez) hasta aguas arriba. (Anexo No. 29 del presente REMAC)

PARÁGRAFO 1. Toda embarcación que navegue por la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, deberá estar en comunicación con la estación de control de tráfico y vigilancia marítima y fluvial, con el objeto de reportarse, recibir instrucciones y darle cumplimiento.

(Resolución 020 de 2015, artículo 2°)

SECCIÓN 3
MANIOBRAS

ARTÍCULO 4.2.3.9.3.1. Registro de maniobras. Toda maniobra descrita en el artículo 4.2.3.9.3.3 del presente capítulo, será registrada en debida forma por la agencia marítima a través del sistema integrado de tráfico y transporte marítimo (SITMAR).

Las agencias marítimas deberán registrar en forma oportuna ante la Dirección General Marítima, el aviso de arribo en el SITMAR, con noventa y seis (96) horas de anticipación. Para los casos en que el trayecto de la nave, entre un puerto de salida y el de llegada, sea corto y, por tiempo, sea imposible que se cumpla con el anuncio 96 horas antes, el Capitán de Puerto de Barranquilla podrá autorizar el envío de la información en un tiempo menor. En ningún caso el tiempo será inferior a las 24 horas.

Las agencias marítimas deberán actualizar el tiempo estimado de arribo (Estimated Time of Arrival - ETA) en el sistema integrado de tráfico marítimo (SITMAR). Esta actualización deberá efectuarse con veinticuatro (24), doce (12) y seis (6) horas de

antelación. De ella se deberá informar mediante correo electrónico enviado a la estación del control del tráfico y vigilancia marítima y fluvial, a las siguientes direcciones electrónicas:

- programacionectvmcp03@dimar.mil.co., y
- programacionectvmcp03@gmail.com.

Las agencias marítimas deben registrar en forma oportuna ante la Dirección General Marítima, la solicitud de zarpe en el SITMAR, con veinticuatro (24) horas de anticipación. Además de lo precedente, deberán actualizar el tiempo estimado de partida (Estimated Time of Departure – ETD) en el sistema integrado de tráfico y transporte marítimo (SITMAR). Esta actualización deberá efectuarse con un mínimo de seis (6) horas de antelación. De ella se deberá informar mediante correo electrónico enviado a la estación del control del tráfico y vigilancia marítima y fluvial, a las siguientes direcciones electrónicas:

- programacionectvmcp03@dimar.mil.co., y
- programacionectvmcp03@gmail.com.

(Resolución 020 de 2015, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.3.2. Programación diaria de maniobras. La programación diaria de maniobras es un documento oficial emitido por la Capitanía de Puerto, a través de la estación de control del tráfico y vigilancia marítima y fluvial, a las 0900R, 1500R y 1900R, Esta programación será de obligatorio cumplimiento.

PARÁGRAFO 1. La información o modificación no suministrada, o la suministrada de forma extemporánea por la agencia marítima, no quedará incluida dentro de la programación hasta tanto cumplan con los requisitos establecidos en el presente capítulo.

PARÁGRAFO 2. Se establece un tiempo máximo de sesenta (60) minutos, para dar cumplimiento a la hora programada para el inicio de la maniobra, siempre que no interfiera con otra maniobra. En caso contrario, la estación de control de tráfico y vigilancia marítima y fluvial podrá reprogramarla.

(Resolución 020 de 2015, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.3.3. Maniobras. Sin que se limiten a las mencionadas a continuación, las maniobras sujetas a control, supervisión y coordinación, por parte de la estación de control del tráfico y vigilancia Marítima, son:

1. Las mencionadas en el artículo 3 de la Ley 658 de 2001.
2. Abarloar o abarloamiento.
3. Acoderamiento.
4. Amarre a boyas o piñas.
5. Atraque.
6. Cambio de Muelle.
7. Fondeo o cambio de fondeadero.
8. Entrada y salida de puerto.
9. Zarpes.
10. Movilizaciones: Muelle a fondeo y fondeo a muelle.
11. Corrida de muelle.
12. Remolques.
13. Dragados y relimpias.
14. Otras maniobras.

(Resolución 020 de 2015, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.3.4. Prioridades en las maniobras. Para la realización de las maniobras se seguirá el siguiente orden de prioridad:

1. Zarpes.
2. Atraque.
3. Movilizaciones: De muelle a fondeo y de fondeo a muelle. Corrida de muelle. Cambio de Muelle.
4. Fondeo o cambio de fondeadero.
5. Entrada y salida de puerto.
6. Abarloar o abarloamiento.
7. Acoderamiento.
8. Amarre a boyas o piñas.
9. Remolques.
10. Dragados y relimpias.
11. Otras maniobras.

PARÁGRAFO 1. No obstante a lo anterior, el orden de prioridad podrá ser modificado, teniendo en cuenta las variables de las maniobras mencionadas en el artículo 4.2.3.9.3.5 del presente capítulo.

PARÁGRAFO 2. Para todas las maniobras, también se tendrán en cuenta las prioridades de arribo establecidas en el artículo 5 de la Ley 658 del 2001.

(Resolución 020 de 2015, artículo 6°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.3.5. *Variables de las maniobras*. En la elaboración de la programación diaria de maniobras dispuesta el artículo 4.2.3.9.3.2 del presente capítulo, la estación de control del tráfico y vigilancia marítima y fluvial, considerará como mínimo, entre otros, los siguientes parámetros y variables:

- Viento.
- Altura de la ola.
- Día, noche.
- Corriente.
- Visibilidad.
- Amplitud de marea.
- Batimetrías del canal de acceso y de las zonas de maniobras de cada IP.
- Estado de las ayudas a la navegación.
- Sector de la maniobra.
- Espacio disponible entre buques en muelle.
- Disponibilidad del muelle.
- Tiempo aproximado para efectuar la maniobra.
- Tipo de buque y sus características principales.
- Efecto SQUAT - UKC (Under Keel Clearance).
- Condición de lastre del buque.
- Tipo de carga.
- Costado en que se efectúa la maniobra.
- Remolcadores (número, tipo, Bollard Pull).

PARÁGRAFO 1. Cuando las variables afecten la operación normal del puerto, se podrá citar al Comité Técnico de Seguridad Náutica para el río Magdalena, con el fin de analizar los casos.

PARÁGRAFO 2. Las empresas de practicaje y otros servicios de puerto, a través de sus voceros oficiales, deberán participar en la elaboración de la programación diaria de maniobras. Para ello, deberán enviar oportunamente sus recomendaciones a la estación de control del tráfico y vigilancia marítima y fluvial, tan pronto reciban las solicitudes de servicio por parte de la agencia marítima, a las siguientes direcciones electrónicas:

- programacionectvmcp03@dimar.mil.co, y
- programacionectvmcp03@gmail.com.

PARÁGRAFO 3. Sin perjuicio de lo contemplado en el artículo 17 de la Ley 658 de 2001, el piloto práctico deberá tener en cuenta los parámetros antes referidos, dejando constancia del análisis y planeación de la maniobra, en la casilla relativa a las

observaciones del formato para el reporte y control de las maniobras de practicaje – PILREP– (Compilado en el REMAC 3)

PARÁGRAFO 4. También servirán para los fines del presente artículo, los estudios técnicos, modelaciones y simulaciones de maniobrabilidad, en caso de que existieren, y que fueran adoptados por la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

(Resolución 020 de 2015, artículo 7°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.3.6. Área de embarque de pilotos. La posición del área de embarque de los pilotos para arribo se encuentra a 2.5 millas al oeste del F2, en posición latitud 11°06.9' N, Longitud 074°53.7' W.

PARÁGRAFO 1. Si existiere condiciones meteorológicas adversas, la estación de control del tráfico y vigilancia marítima y fluvial podrá autorizar la zona de embarque a 1.5 millas al oeste del F2, para buques menores de 150 metros de eslora.

(Resolución 020 de 2015, artículo 8°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.3.7. Velocidad de ingreso al puerto. La aproximación para el ingreso al Puerto de Barranquilla se encuentra determinada en las enfilaciones E1-E3 con rumbo 140° y E1-E3A con rumbo 136°, todas ubicadas en el tajamar oriental. Se recomienda iniciar la aproximación a cualquiera de las dos enfilaciones a una distancia mínima de 1,5 millas náuticas, medidas a partir del Faro F2. En este punto el piloto práctico debe verificar que la velocidad mínima sobre el fondo (SOG), se mantenga de acuerdo al siguiente cuadro:

ESLORA DEL BUQUE	VELOCIDAD (SOG)
Hasta 70 metros	5 nudos
De 70 a 100 metros	6 nudos
De 100 a 120 metros	7 nudos
Mayor de 120 metros	10 nudos

En el caso en que la velocidad mínima sobre el fondo (SOG) sea inferior a los valores establecidos en el cuadro anterior, deberá proceder a la zona de fondeo "C", mientras se analiza el caso particular. Toda maniobra que involucre buques sin gobierno, con capacidad de maniobra restringida o barcazas, deberá ser analizada en forma específica para obtener la correspondiente autorización.

(Resolución 020 de 2015, artículo 9°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.3.8. Autorización de maniobras. Todas las maniobras definidas en el presente capítulo y el tránsito fluvial contemplado en el artículo 11 de la Ley 1242 de 2008, en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, estará sujeta al control y autorización por parte de la estación de control del tráfico y vigilancia marítima y fluvial.

(Resolución 020 de 2015, artículo 10°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.3.9. Zonas de giro. Para garantizar la seguridad en las maniobras, se deberán utilizar las siguientes zonas de giro:

Zona de Giro PRADO Comprendida entre el kilómetro 9 y 10. Esta zona será utilizada por las embarcaciones que zarpen de los Sectores 1 y 2. (Anexo No. 30 del presente REMAC)		
PUNTO	**LATITUD**	**LONGITUD**
1	11°02'14.2"N	074°48'50.2"W
2	11°02'22.8"N	074°48'44.8"W
3	11°02'01.2"N	074°48'25.8"W
4	10°02'08.0"N	074°48'19.9"W

Zona de Giro PARAÍSO Comprendida entre el kilómetro 22 al 24. Esta zona será utilizada por las embarcaciones que zarpen del Sector 3, excepto la instalación portuaria de Por magdalena. (Anexo No. 31 del presente REMAC)		
PUNTO	**LATITUD**	**LONGITUD**
1	10°58'14.7"N	074°45'28.3"W
2	10°58'15.3"N	074°45'18.0"W
3	10°57'43.7"N	074°45'26.9"W
4	10°07'44.0"N	074°45'12.9"W

Zona de Giro BARRIO ABAJO Comprendida entre el kilómetro 21 y 22. Esta zona será utilizada por las embarcaciones que zarpen de la Instalación Portuaria de Portmagdalena. (Anexo No. 31 del presente REMAC)		
PUNTO	**LATITUD**	**LONGITUD**
1	Latitud 10°57'26.l"N	Longitud 074°45'22.3"W
2	Latitud 10°57'22.7"N	Longitud 074°45'30.0"W
3	Latitud 10°57'22.3"N	Longitud 074°45'18.4"W
4	Latitud 10°57'05.3"N	Longitud 074°45'29.8"W
5	Latitud 10°57'05.3"N	Longitud 074°45'23.7"W

6	Latitud 10°57'07.9"N	Longitud 074°45'19.0"W

PARÁGRAFO 1. La estación de control del tráfico y vigilancia marítima y fluvial podrá autorizar al piloto práctico, el giro desde el muelle en aquellas instalaciones portuarias ubicadas en los sectores 2 y 3, teniendo en cuenta las variables establecidas en el artículo 4.2.3.9.3.5 del presente capítulo.

(Resolución 020 de 2015, artículo 11°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.3.10. Áreas de fondeo. Las áreas de fondeo autorizadas en la Capitanía de Puerto de Barranquilla se encuentran establecidas en la Resolución 658 de 2011 (Compilada en el REMAC 2), y son:

- Área de Fondeo Sector "A": Cuarentena. (Anexo No. 32 del presente REMAC).
- Área de Fondeo Sector "B": Veleros y embarcaciones de recreo. (Anexo No. 33 del presente REMAC)
- Área de Fondeo Sector "C'': Embarcaciones mayores. (Anexo No. 34 del presente REMAC)
- Área de Fondeo Sector "D": Arribadas forzosas, aligeramiento de carga, reparación, descargue en fondeo y para movilización interna. (Anexo No. 35 del presente REMAC)
- Área para inspecciones subacuáticas: (Anexo No. 36 del presente REMAC)

PARÁGRAFO 1. Solo podrá utilizarse el área para inspecciones subacuáticas, en el sector de Caño Dulce, cuando la Capitanía de Puerto de Barranquilla lo aprueba, a través de la estación de control del tráfico y vigilancia marítima y fluvial.

PARÁGRAFO 2. El área para inspecciones subacuáticas está comprendida entre las siguientes coordenadas:

PUNTO	LATITUD	LONGITUD
1	Latitud 10°56'97.9"N	Longitud 075°04'64.7"W
2	Latitud 10°56'97.9"N	Longitud 075°03'14.8"W
3	Latitud 10°56'11.9"N	Longitud 074°03'14.8"W
4	Latitud 10°56'11.9"N	Longitud 075°04'64.7"W

PARÁGRAFO 3. Los buques con eslora superior a 150 metros que zarpen de los Sectores 2 y 3, para hacer uso del área de fondeo "D", deberán hacer el tránsito por Bocas de Cenizas e ingresar nuevamente al canal.

(Resolución 020 de 2015, artículo 12°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.3.11. Vuelta encontrada. De acuerdo a lo establecido en el anexo No. 37 del presente REMAC y teniendo en cuenta las variables dispuestas en el artículo 4.2.3.9.3.5 del presente capítulo, podrá realizarse vuelta encontrada en los siguientes sectores, cuando la estación de control de tráfico y vigilancia marítima y fluvial lo autorice:

- Primer sector permitido: Entre el kilómetro 1 al 3.
- Segundo sector permitido: Entre el kilómetro 6 al 12.
- Tercer sector permitido: Entre el kilómetro 15 a 17.

(Resolución 020 de 2015, artículo 13°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.3.12. Restricción de maniobras. La Capitanía de Puerto de Barranquilla podrá efectuar restricciones de maniobras cuando se presenten las siguientes consideraciones, sin que se limite a ellas:

1. Condiciones meteorológicas adversas.
2. Transportes especiales.
3. Siniestros marítimos.
4. Emergencias abordo.
5. Estado de las ayudas a la navegación.

(Resolución 020 de 2015, artículo 14°)

SECCIÓN 4
DISPOSICIONES VARIAS

ARTÍCULO 4.2.3.9.4.1. Reporte de remolcadores y barcazas fluviales. Los remolcadores y barcazas fluviales, cuando naveguen en los sectores especificados en el artículo 4.2.3.9.2.1 del presente capítulo, deberán cumplir con los siguientes reportes obligatorios a la estación de control de tráfico y vigilancia marítima y fluvial, de acuerdo con los formatos establecidos:

Primer Reporte	
Cuando se encuentren en el Sector 4 a la altura de la Isla Cabica	
Coordenadas	
Latitud 10° 53.1' N	Longitud 074° 44.'W

Segundo Reporte
Cuando se encuentren en el sector 4 a la altura de las Torres de Termoeléctrica de Soledad Atlántico

Coordenadas	
Latitud 10° 56.5'N	Longitud 074° 44.6'W

Deberán efectuar reportes al inicio y al final de cualquier maniobra que se realice dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

PARÁGRAFO 1. Los remolcadores y barcazas con registro fluvial y sus tripulaciones, deberán hacer uso de las reglas de camino.

(Resolución 020 de 2015, artículo 15°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.4.2. Canal de comunicación. Las agencias marítimas son las responsables de suministrar la información correspondiente a los buques que efectúen operaciones en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla. Ello deberá realizarse a través del SITMAR y a los correos electrónicos de la estación de control de Tráfico y vigilancia marítima y fluvial, los cuales son:

- mprogramacionectvmcp03@dimar.mil.co y
- programacionectvmcp03@gmail.com.

(Resolución 020 de 2015, artículo 16°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.4.3. Reserva de comunicaciones. Toda la información que se administre con relación a la operación en general, deberá ser manejada únicamente con el personal autorizado por la compañía y/o empresa.

(Resolución 020 de 2015, artículo 17°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.4.4. Información náutica. Las agencias marítimas estarán obligadas a suministrar, con suficiente anticipación, toda la información disponible que permita a los capitanes de los buques, planear sus maniobras en el Puerto de Barranquilla. Así mismo, tendrán la obligación de requerir y recibir de los capitanes de los buques, la información de la embarcación y retransmitirla a la estación de control de tráfico y vigilancia marítima y fluvial, y a las empresas de Practicaje.

(Resolución 020 de 2015, artículo 18°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.4.5. Facultad sancionatoria. El incumplimiento de lo establecido en el presente capítulo, así como la inobservancia de las órdenes emitidas por la estación de control de tráfico y vigilancia marítima y fluvial, será considerado como violación a las normas de marina mercante, dando lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes, en los términos del artículo 80 y siguientes del Decreto Ley 2324 de

1984, en concordancia con la Ley 1437 de 2011 y demás normas que las modifiquen o adicionen.

(Resolución 020 de 2015, artículo 19°)

ARTÍCULO 4.2.3.9.4.6. Aplicación subsidiaria. Para los aspectos no especificados en el presente capítulo, pero incluidos en el artículo 4.2.3.9.1.1, se aplicarán de manera subsidiaria los criterios que establezca la normatividad nacional e internacional.

(Resolución 020 de 2015, artículo 20°)

TÍTULO 4
SEGURIDAD EN JURISDICCIÓN DE LAS CAPITANÍAS DE PUERTO

CAPÍTULO 1
DEL MARGEN DE SEGURIDAD PARA LA NAVEGACIÓN Y LAS MANIOBRAS EN EL ÁREA MARÍTIMA Y FLUVIAL DE PRACTICAJE EN LA JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BARRANQUILLA

ARTÍCULO 4.2.4.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto determinar el margen de seguridad para la navegación y maniobras en el área marítima y fluvial de practicaje, en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

(Resolución 578 de 2015, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.4.1.2. Márgenes de seguridad. Los márgenes de seguridad para la navegación y maniobras de practicaje en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, son los siguientes:

1. En la estación seca se establece un margen de seguridad del diecisiete por ciento (17%) del calado del buque en el sector exterior del canal, y del diez por ciento (10%) del calado en el sector interior, tal como se establece en el anexo No. 5 (Tabla No. 7), dispuesta en el presente REMAC.

2. En la estación húmeda se establece un margen de seguridad del quince (15%) del calado del buque en el sector exterior del canal, y del doce (12%) del calado en el sector interior, tal como se establece en el anexo No. 6 (Tabla No. 2), dispuesta en el presente REMAC.

PARÁGRAFO 1. El Capitán de Puerto de Barranquilla definirá los momentos en que inicia el uso de las tablas, de acuerdo a la estación del año.

PARÁGRAFO 2. Cuando se presenten situaciones excepcionales para la navegación y maniobras de un buque en el Puerto de Barranquilla, el Capitán de Puerto podrá, si lo considera necesario, solicitar el apoyo a otras entidades y/o autoridades, con el fin de tomar decisiones que impliquen modificar temporalmente lo establecido en el presente capítulo.

(Resolución 578 de 2015, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.4.1.3. Cálculo del calado. El cálculo del calado del buque será responsabilidad del capitán de la nave.

(Resolución 578 de 2015, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.4.1.4. Obligatoriedad. Los márgenes de seguridad dispuestos en el presente capítulo, deben ser respetados por el capitán del buque y asesores, sin perjuicio que con anterioridad apliquen la presente información para la correcta planeación de su navegación.

(Resolución 578 de 2015, artículo 5°)

CAPÍTULO 2
DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL ÁREA CIRCUNDANTE DE LOS BUQUES UBICADOS EN ZONAS DE FONDEO, EN AGUAS BAJO LA JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE TURBO

ARTÍCULO 4.2.4.2.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto determinar y adoptar medidas de seguridad, dentro del área circundante de cada uno de los buques ubicados en zonas de fondeo, en aguas bajo la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Turbo.

(Resolución 540 de 2012, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.4.2.2. Ámbito. Las disposiciones contenidas en este capítulo serán aplicables a los capitanes, patrones o motoristas y, a las naves y artefactos navales

menores de 25 toneladas de registro bruto que se movilicen en aguas bajo jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Turbo.

(Resolución 540 de 2012, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.4.2.3. Restricciones. Con el propósito de incrementar la seguridad de la navegación y la preservación de la vida humana en el mar, las naves y artefactos navales menores de 25 toneladas de registro bruto, no podrán ingresar dentro de un área circundante de 200 metros de ancho, medida desde el casco alrededor de un buque, cuando éste se encuentre en zona de fondeo, en aguas bajo jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Turbo.

Igualmente, los capitanes, patrones o motoristas, y las tripulaciones de dichas naves y artefactos navales, tampoco podrán realizar actividades de buceo o careteo, dentro del área señalada.

PARÁGRAFO. Se exceptúan las naves y artefactos navales que realicen maniobras necesarias de apoyo al buque, tales como aprovisionamiento de víveres, transporte de aguas residuales y basuras, personal desde y hacia el muelle, visitas de proveedores, ingreso del práctico, siempre que se autoricen, previa coordinación con el capitán del mismo, e informe a la Capitanía de Puerto.

(Resolución 540 de 2012, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.4.2.4. Marinas y clubes náuticos. Las marinas y clubes náuticos confirmarán previamente, que las naves y artefactos navales menores que zarpen desde sus muelles, conozcan y acaten las disposiciones contenidas en el presente capítulo. Así mismo, presentarán mensualmente a la Capitanía de Puerto de Turbo, el reporte consolidado de los movimientos de las naves y artefactos navales menores bajo su control, lo cual podrá ser verificado por la Autoridad Marítima Nacional.

(Resolución 540 de 2012, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.4.2.5. Control. Las unidades de la Armada Nacional –Cuerpo de Guardacostas– y los funcionarios de la Autoridad Marítima Nacional, en cualquier momento solicitarán al capitán, patrón o motorista de una nave o artefacto naval menor de 25 toneladas de registro bruto, la respectiva documentación a fin de verificar la información y autorización emitida.

(Resolución 540 de 2012, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.2.4.2.6. Facultad sancionatoria. El incumplimiento o la inobservancia de lo establecido en el presente capítulo, será considerado como violación a normas de marina mercante, dando lugar a la imposición, previo procedimiento administrativo, de multa equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del capitán, patrón o motorista que corresponda. Lo precedente se efectuará conforme a los términos del artículo 80 y subsiguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011.

(Resolución 540 de 2012, artículo 6°)

CAPITULO 4
MODELO DE GESTIÓN DE SEGURIDAD MARÍTIMA EN LA JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA

SECCIÓN 1
GENERALIDADES

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer el modelo de gestión de seguridad marítima en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.2. Ámbito de aplicación.- Las disposiciones contenidas en el presente capítulo aplican para todas las naves y artefactos navales de transporte marítimo internacional y de cabotaje público o privado de bandera nacional o extranjera que hacen tránsito en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, con el fin de garantizar la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, protección del medio marino y la zona costera adyacente, incluidas las obras e instalaciones mar adentro de los posibles efectos perjudiciales del tráfico durante su arribo, permanencia y salida del puerto de Buenaventura.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.3. Excepción. Se exceptúa del cumplimiento del contenido del presente capítulo a los buques de la Armada Nacional, de guerra o auxiliares, los cuales serán atendidos con preferencia en el puerto otorgándoseles las mayores facilidades.

SECCIÓN 2
NORMAS DE USO DEL CANAL NAVEGABLE

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.4. Maniobras de encuentro de buques con rumbos opuestos. Las maniobras de encuentro de buques con rumbos opuestos son maniobras restringidas.

Para las motonaves comprometidas en un cruce de rumbos opuestos, la suma de sus mangas máximas no debe superar los 76 metros. Dado el caso que las condiciones de operación marítima lo requieran y con sujeción a que la condición de marea lo permita, previa coordinación entre la ECTVMYF y los pilotos prácticos comprometidos en las maniobras, éstas se podrán realizar únicamente en las siguientes áreas acordes con lo establecido en el siguiente artículo.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.5. Zonas para maniobras de encuentro de buques con rumbos opuestos, así:

a) Entre las boyas 14 y 18 y sus pares.
b) Frente al sector costero de Punta Bazán y Punta Soldado, por amplitud del canal la zona comprendida entre las boyas verdes No. 21 - 25 y boyas rojas No. 20 a 26, más el área de fondeo CP01-G.
c) Zona comprendida de la boya No. 27, incluida el área de fondeo CP01-F "Foxtrot".
d) Zona comprendida de la boya No. 36, incluida el área de fondeo CP01-C "Charlie".
e) Zona comprendida de las boyas No. 40 a 43, incluida el área de fondeo CP01-A "Alfa".

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.6. Condiciones atmosféricas límite para operaciones marítimas. El Capitán de Puerto determinará las condiciones atmosféricas mínimas para la operación segura del puerto y para el desarrollo de la navegación:

a) Naves y artefactos navales mayores de bandera nacional y extranjera.
b) Naves y artefactos navales menores de bandera nacional y extranjera.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.7. Suspensión del tránsito marítimo. De acuerdo a la situación que se presente, el Capitán de Puerto suspenderá de manera general o parcialmente el tránsito marítimo en el canal y/o en el puerto de Buenaventura, lo cual será informado a través de la ECTVMYF por los canales de comunicación disponibles, en los siguientes casos:

a) Cuando predominen condiciones meteorológicas adversas (visibilidad reducida, fuertes vientos, aumento del oleaje, lluvia fuerte, entre otras) que puedan generar peligro para la navegación en la zona de influencia de la ECTVMYF o cuando estás, superen las condiciones límites de operación establecidas para el Capitán de Puerto.

b) Cuando sucediere algo extraordinario o anormal en la vía navegable (encallamiento, varadura, nave o artefacto naval a la deriva, entre otras) que puedan representar peligro para la navegación y/o a la seguridad náutica del puerto.
c) Cuando a consecuencia de un sismo, la autoridad competente determine alerta de tsunami en la zona del Pacífico colombiano, caso en el cual, la ECTVMYF transmitirá la alerta a las naves que se encuentren en el puerto, a las agencias marítimas e instalaciones portuarias, requiriendo la suspensión de la operación portuaria, el cierre del puerto y si es el caso ordenando el zarpe de naves mayores atracadas en los muelles de las instalaciones portuarias de la jurisdicción.
d) Por razones de orden público, trabajos de dragado, relimpias, realización de campeonatos náuticos nacionales o internacionales, para prevenir siniestros, pérdidas de la vida humana en el mar, daños a los bienes, contaminación del medio marino y las demás que señale la Autoridad Marítima Nacional, ésta podrá mediante acto administrativo restringir o prohibir temporalmente el tránsito de buques o de artefactos navales en su jurisdicción.
e) Por solicitud directa de las empresas de pilotos prácticos al Capitán de Puerto, cuando el propósito de la misma sea la realización de una maniobra náutica especial.
f) Para el desarrollo de actividades náuticas, deportivas y/o de recreo previamente autorizadas por la Autoridad Marítima.

SECCIÓN 3
SERVICIO DE INFORMACIÓN

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.8. Informe de condiciones meteorológicas. La ECTVMYF informará a las naves por los medios de comunicación disponibles, el estado del tiempo y las condiciones meteorológicas de la zona, tomando como referencia el pronóstico meteorológico marino emitido por los Centros de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas de la Autoridad Marítima, si los mismos concluyeran la proximidad del mal tiempo para el Puerto de Buenaventura, las naves que se encuentren en la zona deberán tomar las medidas de seguridad náutica que sean pertinentes.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.9. Informe de actividades de buceo. Toda actividad de buceo que se realice en el puerto de Buenaventura, incluidas aquellas que se hagan en las áreas de atraque de las instalaciones portuarias, canal de Buenaventura y en áreas de fondeo, deberán ser notificadas a la ECTVMYF a su inicio y término vía VHF canal 16 y/o 74. A su vez, la ECTVMYF deberá retransmitir este reporte por los medios de

comunicación disponibles a las compañías de pilotos y a los pilotos prácticos comprometidos en maniobras de zarpe o navegación por el canal.

PARÁGRAFO. La actividad de buceo, deberá ser realizada de manera segura y eficiente, considerando la seguridad del buzo y de la nave. Este tipo de actividades solo serán realizadas por las empresas debidamente registradas y que cuenten con Licencia de Explotación Comercial expedida por la Autoridad Marítima Nacional.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.10. Informe del tráfico por el canal. La ECTVMYF, a fin de tener el control estricto del tráfico marítimo que se registre en su zona de cobertura, en el canal navegable, la zona de instalaciones portuarias, áreas de fondeo y otras, deberá informar a todas las naves por los canales de comunicación disponibles, sobre el tráfico marítimo en el puerto; refiriéndose a naves de transporte mixto y cruzando por la vía de navegación; naves fondeadas; naves y/o artefactos navales sin gobierno; naves con capacidad de maniobra restringida.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.10. Avisos a los navegantes. La ECTVMYF transmitirá y difundirá por los canales de comunicación disponibles, los avisos a los navegantes emitidos por el Grupo de Señalización Marítima del Pacífico, que puedan afectar la seguridad náutica y/o modifiquen las ayudas a la navegación de los canales de navegación público o los canales privados en el puerto.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.11. Canales de comunicación. Toda nave que efectúe navegación en la zona de cobertura de la ECTVMYF y requiera establecer comunicación con esta, deberá hacerlo obligatoriamente por los canales oficiales y radiofrecuencias de banda marina (VHF) relacionados en la presente resolución, tanto a la entrada como a la salida del puerto, así:

No. CANAL (VHF)	OBSERVACIONES	FRECUENCIAS (MHz)
14	Canal Reporte de Tráfico	156.700
16	De llamada, Canal de contacto, emergencias.	156.800
74	Canal Contacto Pilotos	156.752

PARÁGRAFO. Se establecen los canales de comunicación 9 y 13 para uso de las empresas de practicaje y los pilotos prácticos, para la coordinación de las maniobras realizadas por este personal.

SECCIÓN 4
SERVICIO DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.12. Planificación diaria de movimientos en el área. La ECTVMYF organizará diariamente la afluencia del tráfico marítimo, siendo necesario que la planificación de la navegación sea actualizada en tiempo real, por lo que se requiere que las agencias marítimas y las instalaciones portuarias, a través del correo electrónico

ectmcp01@dimar.mil.co, diariamente envíen de manera discriminada información sobre naves programadas, naves en puerto, naves autorizadas para arribar y naves planeadas, incluyendo principalmente los siguientes datos:

1. Nombre de la nave.
2. Terminal de atraque.
3. Fecha y hora estimada de arribo (ETA).
4. Fecha y hora de embarque del piloto.
5. Fecha y hora de atraque.
6. Fecha y hora estimada de zarpe (ETD).
7. Empresa de remolcadores que asistirán la maniobra.
8. Empresa de servicio de practicaje.
9. Agencia marítima.

PARÁGRAFO. Dada la necesidad de la información actualizada diariamente se establecen las siguientes directrices:

a) Las agencias marítimas y las instalaciones portuarias deberán remitir entre la 10:00 y 1400 horas, en el formato establecido para ello, la información requerida en el presente artículo.
b) Una vez entregada la información, las agencias marítimas, los terminales portuarios y la ECTVMYF, deberán mantener actualizada la misma hasta que sea cerrado el ciclo de la motonave en el puerto.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.13. Prelación de tránsito. Cuando por motivos de seguridad marítima se considere pertinente, las condiciones de tránsito por el canal navegable así lo requieran, el calado del buque lo demande y/o en respuesta a casos de emergencia; la ECTVMYF evaluará los aspectos técnicos de la operación marítima, comunicando vía VHF Marino canal 16 y/o 74, la prelación y el orden en que serán realizadas las maniobras de ingreso y salida de las naves a través del canal navegable. De ser

necesario, en los casos citados, la ECTVMYF podrá coordinar con los pilotos prácticos los movimientos que efectuarán las naves.

PARÁGRAFO. La prioridad de arribo de las naves de tráfico internacional, bajo condiciones normales de navegación, será la siguiente:

1. Buques en Arribada forzosa.
2. Buques Militares.
3. Buques de pasajeros.
4. Buques de carga portacontenedores.
5. Buques de carga general y granel.
6. Otros buques.

Los pilotos prácticos deben estar informados de la prelación de tránsito de las naves en el puerto, como mínimo dos (2) horas antes de recibir las naves.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.14. Adjudicación de áreas de fondeo/cuarentena. La ECTVMYF asignará y autorizará el uso de las áreas de fondeo en el puerto de Buenaventura. En caso que, por condiciones de operación y seguridad de la nave, el piloto práctico y el capitán requieran evaluar y solicitar una nueva asignación, esta será reportada por el piloto practico a la ECTVMYF y esta autorizará su uso.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.15. Asistencia de Remolcadores. Acorde con lo dispuesto en la Resolución DIMAR No. 0849 del 16 de septiembre/2019 y las esloras establecidas en el "Anexo A" de la misma, todas las naves que arriban al puerto de Buenaventura deberán estar asistidas desde la boya 39 y/o boya 41 con el número de remolcadores que establece la tabla para el puerto de Buenaventura, situación que estará bajo la supervisión de cumplimiento por parte de la ECTVMYF. Durante el zarpe de las naves, la asistencia finalizará una vez el piloto práctico en coordinación con el capitán de la nave lo determine, evaluando la condición de la maniobra.

PUERTO DE BUENAVENTURA

BUQUE / ESLORA	RO - RO		RO - RO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		GRANELERO		GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		TANQUERO		TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CONTAINERO		CONTAINERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
(m)	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR
E ≤ 80	9	1	8	1	11	1	9	1	7	1	6	1	7	1	6	1
> 80 ≤ 90	14	1	12	1	13	1	11	1	11	1	9	1	10	1	9	1
> 90 ≤ 100	18	1	15	1	16	1	14	1	15	1	12	1	13	1	11	1
> 100 ≤ 110	23	1	20	1	19	1	16	1	18	1	16	1	16	1	14	1
> 110 ≤ 120	28	1	24	1	22	1	19	1	20	1	20	1	19	1	16	1
> 120 ≤ 130	31	1	26	1	24	1	20	1	26	1	22	1	22	1	19	1
> 130 ≤ 140	34	1	29	1	27	1	23	1	30	1	25	1	25	1	21	1
> 140 ≤ 160	43	1	37	1	33	1	28	1	43	1	36	1	34	1	29	1
> 160 ≤ 180	57	2	49	1	37	1	31	1	65	2	56	2	45	1	38	1
> 180 ≤ 200	62	2	53	2	55	2	45	1	75	2	64	2	56	2	47	1
> 200 ≤ 220	69	3	59	2	87	2	68	2	84	2	72	2	64	2	54	2
> 220 ≤ 240	75	3	65	2	102	2	79	2	93	2	79	2	72	2	61	2
> 240 ≤ 260					110	3	85	2	100	3	85	2	79	2	68	2
> 260 ≤ 280					116	3	92	2	109	3	93	2	91	2	77	2
> 280 ≤ 300					125	3	102	3	121	3	103	3	96	2	81	2
> 300 ≤ 320									136	3	116	3	102	3	87	2
> 320 ≤ 340									151	4	128	3	108	3	92	2
> 340 ≤ 360									165	4	140	3	114	3	97	2
> 360 ≤ 380													128	3	109	3
> 380 ≤ 400													144	3	123	3
> 400 ≤ 420													161	4	137	3

PARÁGRAFO. Prioridad del uso de los remolcadores en caso de emergencia. La máxima prioridad para el uso de los remolcadores será para atender la nave que informe el desarrollo de una emergencia.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.16. Límites de velocidad en la navegación. Toda nave de tráfico internacional que haga tránsito por el canal acceso del puerto de Buenaventura, deberá ajustar su velocidad de navegación, así:

Zona	Velocidad Máxima	Velocidad Mínima
Zona de Embarque y Desembarque de Pilotos	6 – 9 Nudos	5 Nudos
Boya de Mar hasta Boyas 20-21 (Bahía Externa)	14 – 15 Nudos	7 Nudos
Boya 20-21 hasta Boya 41 (Bahía Interna)	11 – 12 Nudos	7 Nudos
Zona Instalaciones	Menor a 7 Nudos	

PARÁGRAFO 1º. Las velocidades aquí establecidas, podrían presentar variaciones menores o mayores que no excedan de 1 Nudo, según la incidencia que tenga la fuerza de la corriente al momento del tránsito de la nave por el canal navegable y la zona portuaria.

Parágrafo 2º. Para el caso de las naves menores que navegan por la Bahía Interna y el canal de acceso al puerto de Buenaventura, su velocidad de tránsito será inferior a veinticinco (25) nudos. De requerir navegar a una velocidad superior a la establecida, deberá tramitar el respectivo permiso especial ante la Capitanía de Puerto.

Parágrafo 3º. Si por razones de seguridad de la navegación o por características operativas propias del buque, el capitán y/o el piloto práctico se ven obligados a ir a una velocidad superior, debe informarse a la ECTVMYF para la respectiva autorización.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.17. Reglas de rumbo y gobierno. La ECTVMYF supervisará la aplicación de lo dispuesto en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar en su forma enmendada (COLREG, 1972), en relación a las reglas de rumbo y gobierno.

PARÁGRAFO 1º. En determinados casos la utilización de señales acústicas de maniobra y advertencia podrán ser sustituidas por comunicaciones de radio directas entre los pilotos prácticos que están asistiendo las maniobras, para lo cual el operador de turno de la ECTVMYF estará a la escucha de las comunicaciones y los movimientos que realicen las naves que ingresan y salen del puerto.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.18. Maniobras de deriva (Drifting). Una vez la nave de tráfico marítimo internacional ingrese al mar territorial, y no exista disponibilidad de puestos de atraque en la instalación portuaria de destino, o por cualquier otra causa no pueda iniciar la maniobra y deba esperar para entrar al puerto, como medida de seguridad marítima y con el fin de mitigar riesgos en la navegación, se deberán seguir los procedimientos descritos a continuación:

Para las naves tipo granelero se autorizará maniobra de drifting por un máximo de 12 horas; a los demás tipos de naves, se autorizará el drifting por máximo de 06 horas. En ambos casos el capitán de la nave se comunicará con la ECTVMYF vía VHF canal 16 y/o 74, y suministrará la información relacionada con su arribo y los motivos por los cuales solicita realizar esta maniobra, posteriormente la ECTVMYF evaluará la situación y procederá si es el caso a autorizar la maniobra.

PARÁGRAFO 1°. La facilitación de la autorización del tiempo para realizar maniobra de drifting tiene por objeto que la nave quede en espera transitoria, bien sea por marea favorable o retraso fortuito de las operaciones en las instalaciones portuarias.

PARÁGRAFO 2º. Una vez finalice el tiempo autorizado para la maniobra de drifting, se autorizará el ingreso de la motonave; para esto, el piloto práctico que asiste la maniobra en coordinación con el Capitán, determinarán la zona de fondeo que será

confirmada por la ECTVMYF o se autorizará el inicio del tránsito por el canal de acceso para la maniobra de atraque en muelle. Es de aclarar que las zonas de fondeo establecidas por la

Autoridad Marítima tienen como objetivo que la motonave permanezca en espera de forma segura.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.19. Procedimiento para el zarpe y arribo de naves. Las naves menores tipo lanchas de pasaje, naves menores no dedicadas a pasaje; y naves con permiso de operación vigente, excepto naves de investigación científica y pesqueros de bandera extranjera, darán estricto cumplimiento a lo establecido en la Resolución No. 129 del 21 de marzo de 2013, compilada en el Reglamento Marítimo Colombiano.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.20. Sistema de notificación obligatoria. Toda nave mayor y/o menor de tráfico internacional y/o de bandera nacional que navegue en la zona de cobertura de la ECTVMYF, los pilotos prácticos en maniobras de practicaje, remolcadores en maniobras de asistencia, deberán realizar reportes a través de los canales de comunicación oficiales informando lo siguiente:

PARÁGRAFO 1º. Reporte de arribo. Todo buque de tráfico marítimo internacional que se dirija al puerto de Buenaventura, deberá realizar su reporte de arribo tan pronto ingrese a la zona de cobertura, a través del canal VHF 16, confirmando su ETA. El operador de turno de la ECTVMYF, solicitará la siguiente información, siempre y cuando esta, no se encuentre registrada en el aplicativo SITMAR, así:

1. Tipo, nombre del buque e indicativo de llamada / Nº IMO.
2. Hora del reporte.
3. Rumbo y velocidad.
4. E.T.A.
5. Eslora, manga y calados.
6. Condiciones de maniobra del buque.
7. Bandera.
8. Posición.
9. Puerto de procedencia.
10. Instalación de destino.
11. Tipo de buque.
12. Carga a bordo y cantidad.
13. Número de tripulantes y pasajeros.
14. Mercancías peligrosas a bordo, con código IMO/ONU.

15. Defectos operacionales en máquinas, equipos eléctricos, o sistemas de gobierno que puedan afectar a la navegabilidad y / o maniobrabilidad del buque.
16. Nivel PBIP/ISPS.

PARÁGRAFO 2º. Otros reportes durante el arribo. El capitán de la nave, podrá reportar los siguientes acontecimientos que observe en su ruta de navegación y mientras se encuentre en la zona de cobertura de la ECTVMYF:

1. Cualquier siniestro o suceso que afecte a la seguridad de la nave.
2. Cualquier siniestro o suceso que ponga en peligro la seguridad de la navegación.
3. Cualquier siniestro o suceso que pueda causar contaminación de la mar o de la costa.
4. Cualquier derrame de contaminantes en contenedores a bordo o paquetes a la deriva.

Toda situación anómala observada durante su tránsito por el canal navegable.

Al recibir la información de siniestros o sucesos, el operador de turno de la ECTVMYF, informará de manera inmediata al Capitán de Puerto de Buenaventura y hará seguimiento hasta su conclusión.

PARÁGRAFO 3º. Los pilotos prácticos darán aviso a la ECTVMYF vía VHF canal 16 y/o 74 o por celular, sobre el embarque en la nave a la que prestará el servicio; inicio y término de cualquier maniobra (atraque, desatraque, fondeo, cambio de muelle o de instalación portuaria y otras), suministrando datos sobre:

- Hora de embarque y desembarque de la motonave.
- Calado de la motonave.
- Puerto de procedencia o destino.
- Novedades a bordo durante la maniobra.
- Remolcadores que asistirán la maniobra.

La ECTVMYF hará seguimiento al servicio de practicaje, manteniéndose a la escucha de las comunicaciones VHF a través de los canales 16 y/o 74 y por el celular, con el propósito de atender de forma inmediata cualquier solicitud de asistencia o de información cuando así lo solicite expresamente el Piloto Práctico o la estación de control lo considere oportuno.

PARÁGRAFO 4º. El Patrón de la lancha de pilotos prácticos deberá reportar a la ECTVMYF vía VHF canal 16 y 74 y/o por el celular, cualquier movimiento de servicio, reportando:

- Nombre de la embarcación.
- Ubicación (Muelle de salida).
- Motivo del movimiento (Traslado piloto y otros).
- Finalización del movimiento.

Parágrafo 5º. El Capitán del remolcador deberá reportar vía VHF canal 16 y/o 74 cualquier maniobra de asistencia que pretenda realizar en el puerto o fuera de él, así:

1. **Aviso de asistencia del remolcador.** Nombre del remolcador. Hora de zarpe del muelle e instalación portuaria o zona de fondeo. Nombre de la nave o artefacto naval al cual se proveerá el servicio. Hora de inicio del servicio. Tipo de maniobra o asistencia a realizar, término de la operación.

Para este tipo de reporte, la información deberá proporcionarse al operador de la ECTVMYF, previo a la maniobra y una vez concluido el servicio; o cuando las comunicaciones de la interfaz entre el remolcador y el piloto práctico hayan concluido.

2. **Aviso fuera de servicio de remolcador.** Reportar cuando el remolcador se encuentra fuera de servicio por razones de mantenimiento o reparación, informando: Nombre del remolcador, ubicación, tiempo estimado que estará fuera de servicio, remolcador en servicio.

Los remolcadores en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura deberán contar con el Sistema de Identificación Automática (AIS) activado.

PARÁGRAFO 6º. Naves con carga peligrosa. Si una nave que arriba al área de aproximación al puerto o mientras transita por el canal de acceso, incluso a su atraque en la instalación portuaria, identifica que trae a bordo novedades o daños en contenedores con carga peligrosa, el Capitán y/o la Agencia Marítima deberán notificar inmediatamente la situación a la ECTVMYF por VHF canal 16, 74 y/o vía celular.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.21. Rumbos y derrotas.

a) Las naves mayores de bandera nacional y extranjera realizarán tránsito de arribo y salida a través del canal de acceso a la bahía de Buenaventura.
b) Las lanchas realizarán tránsito de salida y de entrada por fuera del canal, teniendo como referencia las boyas verdes por su costado de babor en la salida y por su costado de estribor a su arribo.
c) Las naves transporte mixto y pesca de bandera nacional con destino y procedentes del Pacífico sur realizarán cruce del canal entre las boyas 5 y 7

previa coordinación y autorización de la ECTVMYF. **Anexo B.** Rumbos y Derrotas para

Tránsito de Naves de Transporte Mixto y Pesca de Bandera Nacional.

Por lo anterior, para las motonaves nacionales que prestan el servicio de cabotaje que naveguen por fuera del canal oficial, se recomiendan las siguientes derrotas, así:

Puntos	Posición	Distancia entre los Puntos	Rumbo salida	Rumbo entrada
1	Lat 03°52.780' N Long 77°04.810' W	0.301 Mn	270	090
A	Lat 03°52.780' N Long 77°05.353' W	0.204 Mn	180°	000°
B	Lat 03°52.450' N Long 77°05.450' W	1.610 Mn	230°	050°
C	Lat 03°51.500' N Long 77°06.600' W	7.24 Mn	246°	066°
D	Lat 03°48.500' N Long 77°13.200' W	3.710 Mn	260°	080°
E	Lat 03°47.0877' N Long 77°15.888' W	1.12 Mn	180°	000°
F	Lat 03°47.090' N Long 77°15.888' W			

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.22. Información de búsqueda y salvamento. La máxima prioridad de la ECTVMYF, en caso de presentarse un caso de búsqueda o emergencia, se procederá a informar a las naves que se encuentren realizando navegación en la zona cercana de la emergencia. Para el caso, se realizará coordinación con el Centro de Operaciones del Pacifico (COPA) de la Fuerza Naval del Pacífico y la Estación de Guardacostas de Buenaventura.

SECCIÓN 5
SERVICIO DE ASISTENCIA A LA NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.23. El servicio de asistencia a la navegación se debe proporcionar cuando:

a) Cuando la ECTVMYF, a su criterio, estime u observe que resulte necesario.
b) Cuando los buques soliciten el servicio.

SECCIÓN 6

ZONIFICACIÓN DE LAS ÁREAS

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.24. Puerto de Buenaventura. Se establece como zona del puerto de Buenaventura, el conjunto de elementos físicos que incluyen obra, canal de acceso, instalaciones y servicios, que permiten la realización de operaciones de cargue y descargue de toda clase de buques, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial, teniendo como límite exterior los puntos establecidos en las siguientes coordenadas:

Coordenadas Geográficas Área Entrada Puerto de Buenaventura		
Vértices	**Latitud**	**Longitud**
A	03°50'48.998" N	77°22'33.947" W
B	03°42'51.354" N	77°22'31.892" W
C	03°42'51.354" N	77°18'28.615" W
D	03°49'31.561" N	77°15'20.847" W

Anexo C. Zonificación del Puerto de Buenaventura para Efectos del Servicio del Control del Tráfico Marítimo.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.25. Zonas de reporte de las naves. Con el fin de realizar el ordenamiento para uso y las comunicaciones requeridas para el ingreso de las naves al Puerto de Buenaventura, se establecen las siguientes zonas en las cuales se deberá establecer comunicación con la ECTVMYF; **Anexo D.** Zonas de Reporte de las Naves.

PARÁGRAFO 1. Zona de reporte inicial obligatorio: Es la zona donde todas las naves que requieran ingresar al puerto de Buenaventura efectuarán el reporte inicial de requerimiento de ingreso a puerto y las demás indicaciones que se le solicite a la nave.

PARÁGRAFO 2. Zona de autorización de ingreso: Es la zona donde todas las naves que requieran ingresar al puerto de Buenaventura recibirán la autorización de ingreso y/o la designación de una zona de fondeo. En esta zona se comunicarán los aspectos relacionados con el servicio de información de control de tráfico.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.26. Zona de Instrucciones de Control de Tráfico Marítimo. Se impartirán instrucciones a las naves de bandera nacional e internacional al ingreso de la zona de cobertura de los sensores de la ECTVMYF (35 millas náuticas desde la boya de mar hacia fuera) dependiendo de la situación que se presente al momento de su ingreso o salida de la zona de control, propendiendo en todo momento por la

seguridad integral marítima del puerto, mediante un control positivo de las naves que requieren el tránsito por el puerto de Buenaventura.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.27. Áreas de fondeo. Las áreas de fondeo establecidas para el área de influencia de la ECTVMYF, son las determinadas por la Autoridad Marítima Nacional mediante las Resoluciones No. 0372 de 2001, modificada por la Resolución No. 0142 de 2014 y por la Resolución No. 121 de 2017; **Anexo E.** Áreas de Fondeo en el Puerto de Buenaventura, así:

Áreas	Puntos	Latitud	Longitud
A (Alfa) (Sector Boyas 43-41)	A	03°53'00"N	77°05'21"N
	B	03°52'59"N	77°05'15"N
	C	03°53'30"N	77°05'12"N
	D	03°53'31"N	77°05'18"N
B (Bravo) (Sector Boyas 41-39)	A	03°52'18"N	77°05'32"W
	B	03°52'18"N	77°05'22"W
	C	03°46'00"N	77°05'22"W
	D	03°46'00"N	77°05'32"W
C (Charlie) (Sector Boyas 37-33)	A	03°51'15"N	77°06'36"W
	B	03°51'51"N	77°05'45"W
	C	03°51'59"N	77°05'50"W
	D	03°51'26"N	77°06'36"W
D (Delta) (Sector Boyas 33-31)	A	03°50'39"N	77°07'41"W
	B	03°51'01"N	77°06'56"W
	C	03°51'11"N	77°07'01"W
	D	03°50'48"N	77°07'45"W
E (Echo) (Sector Boyas 31-29)	A	03°50'15.521"N	77°08'43.659"W
	B	03°50'38.007"N	77°07'52.806"W
	C	03°50'45.755"N	77°07'57.498"W
	D	03°50'23.776"N	77°08'47.544"W
F (Foxtrot) (Sector Boyas 30-28)	A	03°49'19"N	77°09'43"W
	B	03°49'46"N	77°08'48"W
	C	03°49'56"N	77°08'50"W
	D	03°49'30"N	77°09'49"W

3. Bahía externa de Buenaventura:

Áreas	Puntos	Latitud	Longitud
G (Golfo) (Sector Boyas 23 – 21)	A	03°48'31.357"N	77°12'02.219"W
	B	03°48'50.157"N	77°11'26.765"W
	C	03°49'27.137"N	77°10'41.159"W
	D	03°49'39.018"N	77°10'53.791"W
	E	03°49'04.841"N	77°11'33.281"W
	F	03°48'43.348"N	77°12'08.250"W
	G	03°48'31.357"N	77°12'02.219"W
H (Hotel)	A	03°48'45"N	77°20'35"W
	B	03°48'45"N	77°19'00"W
	C	03°49'55"N	77°19'00"W
	D	03°49'55"N	77°20'35"W
I (India)	A	03°45'25"N	77°20'17"W
	B	03°45'25"N	77°18'50"W
	C	03°46'47"N	77°18'50"W
	D	03°46'47"N	77°20'17"W
J (Julieth) Área de cuarentena	A	03°45'00"N	77°20'17"W
	B	03°45'00"N	77°18'50"W 3
	C	03°45'25"N	77°18'50"W
	D	03°45'25"N	77°20'17"W
K (Kilo) Naves con carga de Explosivos	A	03°43'56"N	77°19'50"W
	B	03°43'56"N	77°18'50"W
	C	03°44'24"N	77°18'50"W
	D	03°44'24"N	77°19'50"W

En consecuencia, se prohíbe el fondeo fuera de las áreas estipuladas en las resoluciones citadas.

PARÁGRAFO 1º. Previa autorización del Capitán de Puerto de Buenaventura, no habrá lugar al cobro por el uso de las áreas de fondeo en las excepciones previstas en el artículo 9 de la Resolución Dimar No. 0017 del 2 de febrero de 2007.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.28. Estación de pilotos (Pilot station). La estación de pilotos para su embarque y desembarque en las naves de tráfico marítimo internacional, está ubicada en un círculo de una milla de diámetro cuyo centro está ubicado en el siguiente punto:

Centro zona de Embarque	Latitud	Longitud
	03°48'23.7"N	77°21'09.6"W

SECCIÓN 7
INFORMACIÓN ADICIONAL PERTINENTE POR PARTE DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.29. Implementación de zona de seguridad marítima. Como medida de seguridad marítima, toda nave que se encuentre atracada en muelle implementará un resguardo de seguridad de 20 metros; para el caso de naves en las zonas de fondeo este resguardo será de 50 metros, para lo cual a su alrededor establecerá la iluminación correspondiente de esta área; limitando el acceso de embarcaciones diferentes a las que le prestarán servicios de practicaje, remolque, o aprovisionamiento.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.30. Notificación aguas de lastre. Las naves y artefactos navales que tengan destino el puerto de Buenaventura y antes de proceder con la descarga de aguas de lastre, deberán informar a la Capitanía de Puerto la condición del lastre abordo, a través de la agencia marítima que los representa, enviando el formulario de notificación de aguas de lastre establecido en el anexo "A" de la Resolución No. 477 de 2012, como mínimo con 24 horas de antelación al arribo de la motonave.

El deslastre se podrá iniciar una vez sea autorizado por la Autoridad Marítima a través de la Capitanía de Puerto. Hacerlo sin la autorización será objeto de investigación de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 2324 de 1984 y demás normas que lo modifiquen.

Tanto el envío del formato como la autorización de descarga se realizarán por medio de los correos electrónicos establecidos por la Capitanía de Puerto.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.31. Comunicación. Se establece el correo electrónico ectmcp01@dimar.mil.co con copia a jefcp01@dimar.mil.co, como medio de comunicación principal para efectuar la transmisión de información con la Capitanía de Puerto de Buenaventura. En caso de que se presente alguna falla en los correos electrónicos, la información deberá ser enviada utilizando medios alternos tales como: radio VHF, teléfono celular, y otros legalmente autorizados.

ARTÍCULO 4.2.4.4.1.32. Sanciones. El incumplimiento de las disposiciones del presente capítulo dará lugar a las investigaciones previstas en el artículo 76 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984.

(Resolución 828 de 2020, artículo 2°)

CAPÍTULO 5

CONDICIONES TÉCNICAS, OPERACIONALES, NÁUTICAS Y DE SEGURIDAD PARA LAS OPERACIONES EXCEPCIONALES DE ALIGERAMIENTO DE CARGA EN LAS ZONAS DE FONDEO EN JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BARRANQUILLA

ARTÍCULO 4.2.4.5.1.1. Objeto. Establecer las condiciones técnicas, operacionales, náuticas y de seguridad para las operaciones excepcionales de aligeramiento de carga en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

ARTÍCULO 4.2.4.5.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones de esta norma aplican a en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla a:

1. Las siguientes naves y artefactos navales que participen en las operaciones de aligeramiento:

   a) Nave tipo granelero (Bulk Carrier) y carga general (general cargo),
   b) Barcazas tipo: Deck (carga seca sobre cubierta), tolva (carga granel), Grúa (Deck con grúa propia),
   c) Tipo de carga: Solida a granel no catalogada como nocivas para el medio marino según convenio MARPOL Anexo V, apéndice I y Resolución MEPC.277 (70).

2. Sólo se autorizará el aligeramiento a aquellas naves que por su condición de calado no puede ingresar al puerto por cambio súbito en las profundidades del canal dentro de las 24 horas anteriores a su arribo.

PARÁGRAFO 1. -Ninguna nave o artefacto naval diferente a los antes mencionados será autorizada para realizar operaciones excepcionales de aligeramiento de carga en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

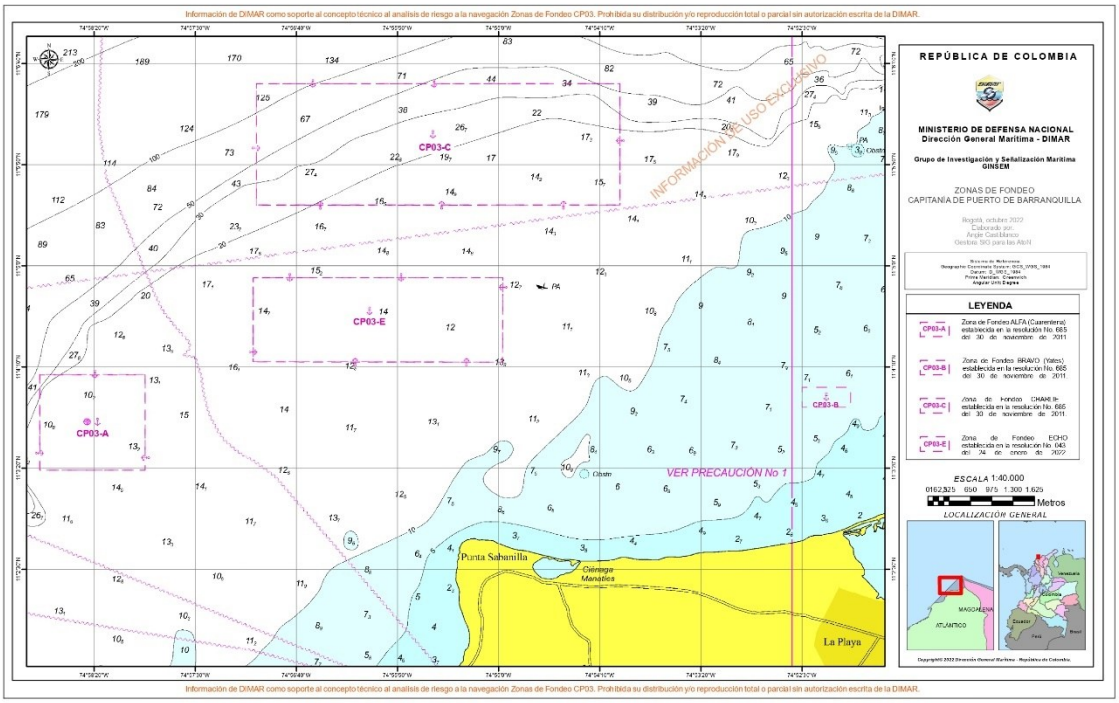
PARÁGRAFO 2.- Durante toda la operación excepcional de aligeramiento se hace necesaria la presencia del piloto práctico a bordo.

ARTÍCULO 4.2.4.5.1.3. *Áreas de aligeramiento.* Las áreas de fondeo autorizadas para transferencia con fines de aligeramiento de carga en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla serán:

1. **ÁREA DE FONDEO CHARLIE**

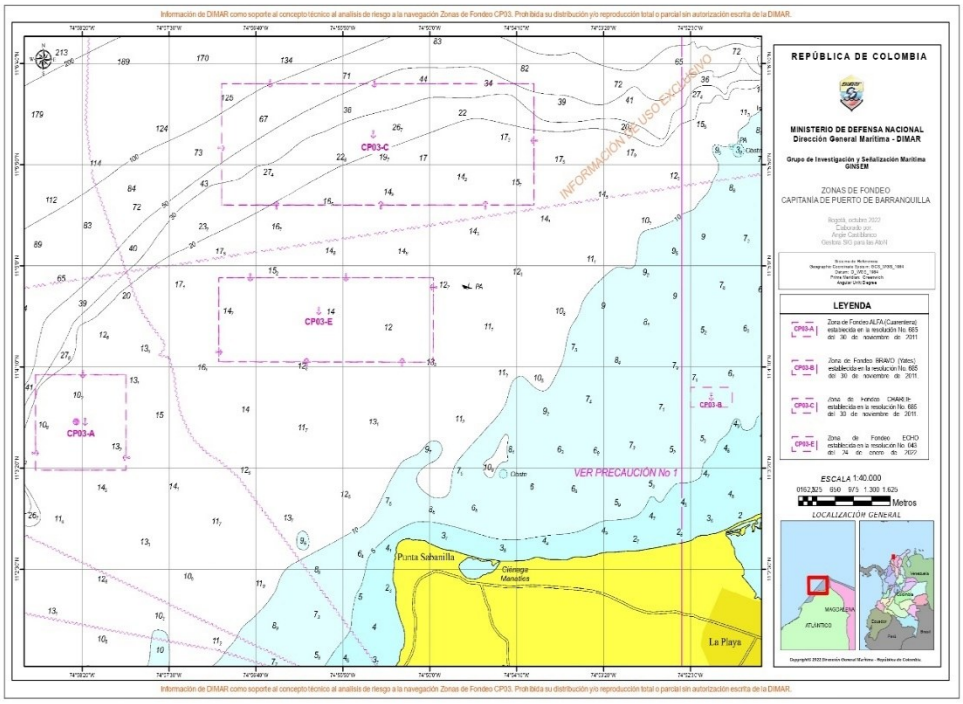
Área Fondeo CP03 - CHARLIE		
PUNTO	**LATITUD**	**LONGITUD**

A	11° 6' 30,000'' N	74° 57' 0,000'' W
B	11° 6' 30,000'' N	74° 54' 0,000'' W
C	11° 5' 30,000'' N	74° 54' 0,000'' W
D	11° 5' 30,000'' N	74° 57' 0,000'' W



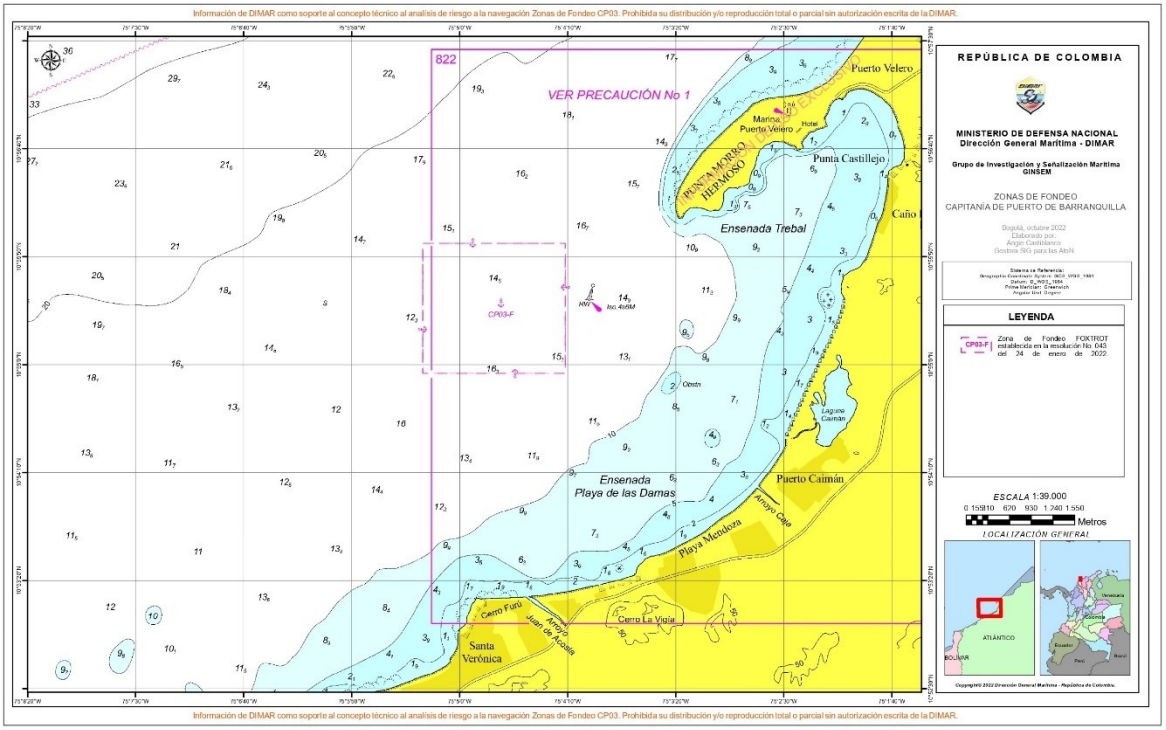
2. ÁREA DE FONDEO ECO

Área Fondeo CP03 - ECHO		
PUNTO	**LATITUD**	**LONGITUD**
A	11° 4,900' N	74° 57,024' W
B	11° 4,901' N	74° 54,964' W
C	11° 4,205' N	74° 54,968' W
D	11° 4,208' N	74° 57,024' W



3. ÁREA DE FONDEO FOXTROX

Área Fondeo CP03 - FOXTROT		
PUNTO	**LATITUD**	**LONGITUD**
A	10° 55,937' N	75° 4,186' W
B	10° 54,932' N	75° 4,186' W
C	10° 54,932' N	75° 5,284' W
D	10° 55,937' N	75° 5,284' W



PARÁGRAFO 1.- las zonas de fondeo aquí establecidas se encuentran de conformidad con las zonas delimitadas para la Capitanía de Puerto de Barranquilla en el artículo 2.3.1.1.3 del capítulo 1 del establecimiento de áreas de fondeo, áreas de cuarentena, áreas restringidas y zonas de embarque en aguas jurisdiccionales de Colombia" del Título 1 "Áreas de fondeo, áreas de cuarentena, áreas restringidas y zonas de embarque" de la Parte 3 "Áreas y espacios marítimos" del REMAC 2 "GENERALIDADES".

PARÁGRAFO 2: Las zonas de seguridad del área de transferencia se determinarán en la autorización para inicio de operaciones de aligeramiento que expida la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

SECCIÓN 2
CONDICIONES OPERACIONALES

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.1. Durante el desarrollo de las operaciones de aligeramiento de carga se tendrán en cuenta para obligatorio cumplimiento las condiciones atmosféricas, oceanográficas e hidrográficas de acuerdo con lo establecido en el **Anexo 1**, el cual forma parte integral de la presente resolución.

La decisión de restricción, suspensión o cancelación de la operación debe ser tomada en forma inmediata por los capitanes de los buques.
Los capitanes de todas las naves y/o artefactos navales garantizarán que estén permanentemente tripuladas con todos los miembros de la lista de tripulación, y que

se cumplan los periodos de descanso estipulados en las normas nacionales e internacionales.

Las naves y artefactos navales deben estar permanentemente en condición de alistamiento para zarpar inmediatamente en caso necesario.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.2. Solicitud de autorización para iniciar operación de aligeramiento. La solicitud de autorización para iniciar el aligeramiento de carga debe ser radicada en la Capitanía de Puerto por la agencia marítima y/o Instalación Portuaria del buque descargador, con 24 horas de antelación a su arribo, y contener la información:

1. Nombre de la nave y /o artefacto naval que realizarán la operación, letras de llamada, número de registro y OMI
2. Tipo de carga y cantidad de carga abordo
3. La cantidad de carga que se espera sea transferida
4. Duración aproximada de la transferencia.
5. Requerimiento de la instalación portuaria.

PARÁGRAFO 1. - La información se debe remitir vía correo electrónico al siguiente correo: cp03@dimar.mil.co de la Capitanía de Puerto de Barranquilla:

PARÁGRAFO 2. La autorización expedida por la Capitanía de Puerto ante solicitud presentada no exime al solicitante de obtener la aprobación y autorización de otras Autoridades en el ámbito de su competencia.

PARÁGRAFO 3. Esta autorización no cambiará el lugar de destino de la carga.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.3. Plan de operación de aligeramiento. Todas las naves y /o artefactos navales que participan en las operaciones de aligeramiento deben tener abordo un plan de operaciones de aligeramiento que prescriba como conducir este tipo de operaciones, redactado en idioma inglés y el idioma de trabajo establecido abordo.

Para la elaboración del contenido se tendrá como guía el **Anexo Nº 2** de la presente resolución "Información sobre área de fondeo, área de transferencia y el área de seguridad".

PARÁGRAFO 1 - Este tipo de operaciones deben estar incluidas en el Manual del sistema gestión de la nave implementado abordo, previa aprobación y certificación de la Administración respectiva.

PARÀGRAFO 2.-La Instalación Portuaria debe elaborar un plan de operaciones integral cuyo contenido mínimo debe incluir los aspectos relacionados en el presente artículo.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.4. La instalación portuaria debe realizar una valoración del riesgo que incluya la identificación del riesgo, el análisis del riesgo y la evaluación del riesgo de cada nave y/o artefacto naval y toda la operación integral bajo el marco de la gestión del riesgo; cuyo contenido mínimo debe incluir los aspectos contemplados en el **Anexo 3** de la presente resolución.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.5. Evaluación de compatibilidad de la instalación portuaria. La instalación portuaria debe elaborar una evaluación de compatibilidad de las naves y artefactos navales que participan en el aligeramiento.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.6. Plan de contingencia de la instalación portuaria. La instalación Portuaria deberá presentar el plan de contingencia individual e integral, para esta operación excepcional en el que se establecerán las responsabilidades, las probables emergencias, las respuestas, los medios y equipos necesarios para atender cualquier emergencia que se presente de manera eficaz, eficiente y efectiva.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.7. Todas las naves y artefactos navales que participan en la operación de aligeramiento deben tener medios de comunicación de acuerdo con lo establecido en el Capítulo 1 Titulo 3 del REMAC 4, especialmente en lo relacionado con los sistemas redundantes y procedimientos de emergencia ante fallas en las comunicaciones principales.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.8. En coordinación con los capitanes de las naves y/o artefactos navales participantes de aligeramiento, se establecerá el idioma inglés en el desarrollo de la operación.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.9. Antes de iniciar el aligeramiento de carga, **t**odas las naves y artefactos navales que participan en la operación, deberán realizar con sus respectivas tripulaciones ejercicios de entrenamiento de las responsabilidades asignadas en los respectivos planes de operaciones y las contingencias y emergencias que pudieran presentar.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.10. Acuerdo de aptitud para realizar la operación. Antes de empezar las operaciones de aligeramiento, el Oficial responsable de la maniobra y el representante de la Instalación Portuaria deberá acordar formalmente que ambos están en disposición de realizarla de manera segura

ARTÍCULO 4.2.4.5.3.11. Supervisión. Debe mantenerse la siguiente vigilancia de seguridad durante todo el desarrollo de las operaciones:

1. Un Oficial responsable de guardia, suficiente número de tripulantes para hacer frente a las operaciones y a la seguridad del buque, y continua vigilancia de la

cubierta. Si la operación se realiza desde un cuarto de control sin una visión total de la cubierta, debe asimismo mantenerse un tripulante de guardia sobre la misma.
2. Un representante de la terminal deberá estar de guardia y en comunicación directa con el Oficial encargado de las operaciones.
3. Un miembro de la terminal se ocupará de la vigilancia en las proximidades de las conexiones. La supervisión va encaminada a evitar que se produzcan situaciones de riesgo, pero si éstas ocurren, el personal implicado tendrá a su alcance los medios necesarios y conocimientos suficientes para hacerles frente. Circuitos cerrados de televisión serán considerados válidos cuando facilitan un control efectivo de las operaciones de carga y no serán considerados durante las fases críticas de las mismas, ni en condiciones climatológicas adversas.
4. Un inspector nombrado por la Autoridad Marítima con el fin de que supervise la seguridad de la operación y la prevención del Medio Marino.
5. Los medios de comunicación acordados entre el buque y la terminal deben mantenerse operativos en todo momento.
6. Al comienzo de operaciones y durante los cambios de guardia, el Oficial y el representante de las instalaciones deben realizar una prueba del sistema de comunicaciones y cerciorarse que es comprendido por ellos mismos y por el relevo de guardia. Los tiempos de preaviso antes de finalizar operaciones y los procedimientos de parada de emergencia deben ser perfectamente conocidos por todos los implicados.

ARTÍCULO 4.2.4.5.3.12. Responsabilidad. La responsabilidad de la seguridad durante las operaciones de manejo de la carga es compartida entre el buque y la instalación portuaria, y descansa conjuntamente sobre el Capitán del buque y el representante de la Instalación Portuaria IP. La manera de compartir esta responsabilidad debe ser acordada entre ellos para asegurar todos los aspectos que cubran la operación.

TÍTULO 5
(título sustituido por la Resolución 733 de 2025)
DE LA SEGURIDAD EN LA PRÁCTICA DE LOS DEPORTES NÁUTICOS Y ACTIVIDADES RECREATIVAS
CAPÍTULO 1
DE LAS DISPOSICIONES DE SEGURIDAD PARA EL EJERCICIO DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS DE RECREACIÓN Y DEPORTES NÁUTICOS

ARTÍCULO 4.2.5.1.1. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo aplican a las personas naturales y jurídicas que ejerzan actividades marítimas relacionadas con la recreación y los deportes náuticos en aguas jurisdiccionales colombianas.

ARTÍCULO 4.2.5.1.2. Naves de bandera colombiana. Las motos marinas (Jet Ski) y demás naves de propulsión mecánica que se encuentren matriculadas en la Dirección General Marítima y catalogadas como de pasaje o de recreo y/o deportivas, que realicen servicios o prácticas relacionadas con deportes náuticos y actividades recreativas, cumplirán con las normas sobre equipamiento y certificación que determine la Autoridad Marítima Nacional.

ARTÍCULO 4.2.5.1.3. Las motos marinas (Jet Ski) y demás naves de propulsión mecánica que desarrollen actividades comerciales deberán estar afiliadas a una empresa de deportes náuticos, la cual se encargará de administrar el uso, desarrollo y actividades comerciales que éstas generen. Así mismo, responderán ante la Autoridad Marítima Nacional por las novedades que se presenten en desarrollo de las actividades comerciales.

ARTÍCULO 4.2.5.1.4. Las naves de recreo o deportivas con fines no comerciales de bandera extranjera, cumplirán con el procedimiento para autorizar su arribo voluntario estipulado en la Parte 2, título 3, capítulo 1 del presente REMAC, sobre el arribo voluntario de naves de recreo y deportivas de bandera extranjera a puerto colombiano; y demás normas que la modifiquen o sustituyan.

ARTÍCULO 4.2.5.1.5. Edad mínima. Para operar motos marinas (Jet Ski) y demás naves de propulsión mecánica en cualquiera de sus modalidades será necesario haber cumplido los dieciocho años.

ARTÍCULO 4.2.5.1.6. Instrucción previa para el uso de motos náuticas. Toda persona que vaya a operar una moto náutica antes de emprender la navegación deberá recibir previamente una instrucción básica impartida por el operador o empresa prestadora del servicio, la cual incluirá:

1. Normas básicas de operación.
2. Procedimientos en caso de emergencia.
3. Zonas de entrada y salida (velocidad máxima: 3 nudos).
4. Áreas restringidas.

La empresa deberá llevar un registro firmado por el instructor y el usuario, con fecha y hora, el cual será exigido en cualquier tipo de inspección, para la renovación de la licencia de explotación comercial.

ARTÍCULO 4.2.5.1.7. En cuanto a las motos marinas (tipo Jet ski) matriculadas en la Dirección General Marítima catalogada como pasaje será operada por una persona acreditada con un carnet expedido por la Autoridad Marítima Nacional, de operador deportivo motonáutico.

LICENCIAS, SEGUROS Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES

ARTÍCULO 4.2.5.1.8. Licencia de explotación comercial. Las empresas que presten servicios recreativos marítimos con fines comerciales deberán estar registradas ante la Dirección General Marítima y contar con una licencia de explotación comercial en el Grupo III (Recreación y Deportes Náuticos), para lo cual deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio.
2. Escritura de constitución o registro mercantil, según corresponda.
3. Relación del personal técnico y descripción de los equipos disponibles.
4. Concepto favorable emitido por la Autoridad Marítima, tras inspección del establecimiento.
5. Copia de póliza de seguro de cumplimiento de disposiciones legales y de responsabilidad civil extracontractual.
6. Comprobante de pago del valor correspondiente a la licencia**.**

ARTÍCULO 4.2.5.1.9. Seguros. Los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que deben tomar las empresas y/ operadores que se dediquen al alquiler de motos náuticas deben contar con los siguientes seguros:

1. **Responsabilidad civil contractual,** que cubra como mínimo:
   a) Muerte.
   b) Incapacidad permanente.
   c) Incapacidad temporal.
   d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

2. **Responsabilidad civil extracontractual**, que cubra como mínimo:

   a) Muerte o lesiones a una persona.
   b) Daños a bienes de terceros.
   c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

PARÁGRAFO 1. El valor asegurado por cada riesgo deberá ser, como mínimo, de sesenta (60) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV) por persona.

PARÁGRAFO 2. Los seguros deben tener especificada el área de cobertura la cual debe coincidir con el área de jurisdicción de la Capitanía de Puerto donde opere la empresa u operador.

ARTÍCULO 4.2.5.1.10 Obligaciones de la empresa y/o operador. Las empresas y operadores deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

1. Implementar un sistema de gestión de seguridad conforme a la normativa nacional sobre seguridad operacional y prevención de la contaminación.
2. Incluir en dicho sistema un programa de mantenimiento, pruebas e inspecciones documentadas (lista de chequeo diaria).
3. Acreditar la idoneidad del personal mediante licencias vigentes.
4. Disponer de un punto visible y señalizado en la playa para atención al usuario.
5. Contar con un asistente capacitado en primeros auxilios.
6. Disponer de equipo de comunicación VHF marino (mínimo portátil) para contacto con Guardacostas o Capitanía de Puerto.
7. Llevar un registro detallado de alquileres, incluyendo datos del usuario, hora de salida y llegada.
8. Prohibir el alquiler a personas bajo efectos de alcohol o sustancias psicoactivas.
9. No permitir pasajeros menores de 12 años en motos náuticas.
10. Informar de inmediato a las autoridades si una nave no retorna en el tiempo previsto.
11. Gestionar inspecciones para obtener y mantener la certificación estatutaria de las naves.
12. Mantener en buen estado el equipo de seguridad.
13. Impartir el cursillo obligatorio al usuario y conservar evidencia del mismo.
14. Asegurar que las motos náuticas operen solo en condiciones de buena visibilidad y clima favorable.
15. Toda moto náutica deberá portar un código QR plastificado con la información exigida en el artículo 4.2.5.1.16.

CONDICIONES DE SEGURIDAD Y OPERACIÓN DE NAVES O ARTEFACTOS NAVALES DE PROPULSIÓN MECÁNICA

ARTÍCULO 4.2.5.1.11 Condiciones de seguridad de naves o artefactos navales de propulsión mecánica. Las personas que realicen actividades recreativas o deportivas con motos náuticas y otras naves de propulsión mecánica deberán cumplir con las siguientes condiciones mínimas de seguridad:

1. Uso obligatorio de chaleco salvavidas certificado con silbato y EPIRB, tanto para el operador como para el pasajero. Se exceptúan las actividades de buceo en apnea y natación subacuática.
2. Las naves solo podrán operar en las áreas designadas para la práctica de deportes náuticos.
3. La velocidad máxima en zonas de embarque y desembarque será de 3 nudos.
4. Se les prohíbe acercarse a zonas de bañistas, salvo en casos de emergencia.
5. Se prohíbe operar bajo efectos de alcohol o sustancias psicoactivas.
6. Ninguna persona podrá ubicarse en la popa de la nave durante la operación, para evitar accidentes con el sistema de propulsión.

7. Las motos náuticas deberán contar con un cordón de seguridad de apagado automático, el cual deberá estar sujeto al cuerpo del operador y ser probado antes de cada uso.
8. No se podrá exceder el número máximo de personas permitido por el fabricante.
9. El reabastecimiento de combustible solo podrá realizarse en instalaciones autorizadas y sin personas a bordo.
10. Los puntos de amarre y cuerdas de remolque deberán mantenerse en óptimas condiciones.
11. Se deberá mantener una distancia mínima de 50 metros respecto a otras motos, embarcaciones o artefactos flotantes.
12. No se permitirá alejarse a más de una (1) milla náutica de la costa.

ARTÍCULO 4.2.5.1.12. Horario de operación. Las naves de recreo o deportivas autorizadas para navegar en aguas protegidas solo podrán operar entre las 06:00 y las 17:00 horas. Este horario podrá ser modificado por la Capitanía de Puerto según las condiciones meteomarinas del área.

CONDICIONES DE SEGURIDAD Y OPERACIÓN OTROS DEPORTES NÁUTICOS

Artículo 4.2.5.1.13. Adicionalmente a las condiciones establecidas en los artículos anteriores, se establecen las siguientes condiciones de seguridad específicas**:**

1. **ARTEFACTOS DE ARRASTRE (Esquí Bus, Fly-Flish, Paracraft- Parasailing, Bananas, Donuts, Esquí Náutico y similares).**

    a) Los usuarios serán mayores de 18 años e irán provistos de chalecos salvavidas certificado con silbato y EPIRB.
    b) El patrón de la nave de arrastre irá acompañado de un asistente que vigilará el normal desarrollo de la actividad.
    c) La actividad de arrastre de artefactos flotantes se realizará con una nave apropiada.
    d) Para la práctica del paracraft-parasailing se utilizarán naves específicamente diseñadas para tal fin y se realizará con una distancia de más de 250 metros de las zonas de baño y de más de 500 metros de buques, naves, artefactos, puertos, rocas y, en general cualquier obstáculo que pudiera poner en riesgo la seguridad de los usuarios y de la nave utilizada de arrastre.

2. **TABLAS A REMO (Paddel Surf).**

    a) La práctica de esta actividad requerirá del uso de chalecos salvavidas certificado con silbato y EPIRB.

3. **WINSURF, KITESURF Y SIMILARES.** La práctica del windsurf, kitesurf, wind-foil o similares, requerirá el uso de chalecos salvavidas certificado con silbato y EPIRB.

4. **ARTEFACTO DENOMINADO FLY-BOARD.** La práctica del fly-board se efectuará en horario diurno, a más de 200 metros de las zonas de baño, fuera de aguas portuarias y de sus canales de acceso, así como de los canales de aproximación a playas, y se mantendrá apartado en todo momento a más de 100 metros de distancia de bañistas, buques, naves, artefactos y resto de usuarios.

ARTÍCULO 4.2.5.1.14. Deportes de vela. Los menores de edad podrán operar naves de vela ligera siempre que:

1. No se alejen más de una (1) milla náutica de la costa.
2. Cuenten con consentimiento escrito de sus padres, tutores o escuela de formación náutica. Dicho consentimiento deberá constar en un documento firmado por quien lo autorice, junto con la fotocopia de su documento de identidad o pasaporte, debiendo el menor que gobierne la nave estar en disposición de exhibir dicho consentimiento en cualquier momento en caso de ser requerido.

ARTÍCULO 4.2.5.1.15. Responsabilidad. Todo incidente, accidente o siniestro que ocurra en el desarrollo de actividades marítimas de recreación deportiva será responsabilidad del propietario o arrendador de la nave, así como de los padres, tutores o responsables legales de los menores que participen como pasajeros. Estas personas deberán responder ante la Autoridad Marítima Nacional y demás autoridades competentes en el marco de las investigaciones jurisdiccionales y administrativas que se adelanten con ocasión de dichos hechos.

ARTÍCULO 4.2.5.1.16. Código QR. Toda moto náutica o nave con propulsión propia, deberá portar, en lugar visible y plastificado, un código QR que contenga:

a) Nombre de la empresa u operador con licencia vigente.
b) Matrícula de la nave.
c) Prohibición de navegación en zonas de baño balizadas.
d) Distancia mínima de 50 metros respecto a otras embarcaciones.
e) Límite de navegación: una (1) milla náutica desde la costa.
f) Zona autorizada de navegación.

PARÁGRAFO. El código QR será suministrado por la Autoridad Marítima Nacional.

ZONA DE PRÁCTICA DE DEPORTES NÁUTICOS Y ACTIVIDADES RECREATIVAS

ARTÍCULO 4.2.5.1.17. Zonas de práctica. De acuerdo con lo establecido en el Decreto 1766 de 2013 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, las Capitanías de Puerto participarán en la delimitación y organización de las zonas destinadas a la práctica de deportes náuticos y actividades recreativas, teniendo en cuenta los siguientes lineamientos:

1. Desde la playa deberá establecerse una zona específica para la entrada y salida de naves a remo, naves a vela y/o motos marinas. Esta zona debe estar claramente separada de la franja destinada a bañistas y no debe ubicarse cerca ni cruzar canales de navegación.
2. Los operadores turísticos, deben conocer y cumplir con las zonas establecidas para cada una de las actividades.
3. Para la determinación de las zonas para la práctica de deportes náuticos con motor, se debe tener en cuenta el distanciamiento de mínimo media milla náutica con la zona destinada al uso de bañistas.
4. En las playas donde se establezcan zonas para la práctica de deportes náuticos con motor, se deberá delimitar y señalizar los corredores de acceso a la playa o a los muelles de la playa, con el fin de garantizar un tránsito seguro y ordenado de las embarcaciones desde y hacia la zona autorizada para estos deportes.
5. El desplazamiento de naves con motor desde su punto de almacenamiento hasta la zona habilitada debe hacerse a una velocidad máxima de 3 nudos. En caso de regresar a la playa, deben utilizar la zona establecida para ingreso/salida respetando esta misma velocidad.
6. No está permitido dejar varadas o estacionadas las naves sobre la playa, especialmente dentro de la zona de bañistas, salvo en áreas expresamente autorizadas para ello.
7. Las naves que realicen actividades de remolque o similares, deben operar exclusivamente dentro de las zonas para la práctica de deportes náuticos con motor.

ARTÍCULO 4.2.5.1.18. Condiciones meteomarinas. De acuerdo con el estado del tiempo y del mar, las Capitanías de Puerto establecerán las siguientes alertas:

a) Alerta Verde: Mar calmo, de acuerdo con la escala hasta Beaufort 2. Hace referencia a que no hay restricciones para la realización de deportes náuticos y actividades recreativas.
b) Alerta Amarilla: Mar con brisa y olas moderadas, de acuerdo con la escala mayor a Beaufort 2 hasta Beaufort 5. En esta alerta se deben observar precauciones de seguridad que deben impartir los operadores.
c) Alerta Roja: Brisa muy fuerte y olas mayores, de acuerdo con la escala a partir de Beaufort 5. Hace referencia a la restricción total para la realización de deportes náuticos y actividades recreativas.

Las alertas serán promulgadas por la Capitanía de Puerto, a través del radio VHF canal 16. Los operadores deberán desplegar banderas de igual color en el sector de entrada y salida de las naves de recreo o deportivas, y en el sitio de la playa donde prestan el servicio de alquiler.

ARTÍCULO 4.2.5.1.19. Regatas o competencias. No está permitido realizar competencias entre naves o artefactos navales, salvo cuando se esté participando en una regata o carrera formalmente organizada y autorizada por la respectiva Capitanía de Puerto.

Para la realización de regatas o competencias deportivas náuticas, el responsable de su organización deberá:

a) Solicitar a la Capitanía de Puerto la autorización correspondiente, previa a su realización, presentando un plan de comunicaciones, de apoyo logístico, técnico y de atención a emergencias.
b) Informar, previamente, que todas las naves participantes en la regata o competencia cumplan con lo siguiente:
   - Exigencias de catalogación y certificación.
   - Funcionamiento integral de sus sistemas de comunicaciones.
   - Condiciones de navegabilidad óptimas.
c) Cumplir las disposiciones generales de seguridad fijadas por la Capitanía de Puerto.

En todo caso, toda actividad deberá realizarse cumpliendo las normas de seguridad y demás reglamentación aplicable al caso.

CAPÍTULO 2
DEL EQUIPO OBLIGATORIO DE SEGURIDAD QUE DEBEN LLEVAR A BORDO LAS NAVES CATALOGADAS COMO DE RECREO O DEPORTIVAS

ARTÍCULO 4.2.5.2.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer el equipo obligatorio de seguridad que deben llevar a bordo las naves de bandera colombiana catalogadas como de recreo o deportivas, utilizadas exclusivamente para actividades de deportes náuticos, pesca deportiva o recreación, con fines no comerciales. Así mismo, tiene por objeto emitir criterios y disponer lo correspondiente a la póliza de garantía por contaminación.

ARTÍCULO 4.2.5.2.2. Equipamiento. Se deberá observar el equipamiento establecido en el presente artículo, con el fin de expedir los respectivos certificados estatutarios y autorizar la actividad de la nave.

	AGUAS PROTEGIDAS	AGUAS NO PROTEGIDAS

DISTINTIVOS	1. Bandera de Colombia 2. Marcas de identificación. 3. Número de identificación del casco – NIC.	1. Bandera de Colombia 2. Marcas de identificación. 3. Número de identificación del casco – NIC.
NAVEGACIÓN	1. Compás magnético. 2. Luces de navegación.	1. Compás magnético. 2. Luces de navegación. 3. GPS. 4. Ecosonda
COMUNICACIONES	VHF Portátil	VHF Base con LSD integrado a antena de GPS
EQUIPOS DE SEGURIDAD	1. Chalecos salvavidas 2. Remos (2) 3. Bichero 4. Silbato. 5. Extinguidor multipropósito de 10 Lbs (1). 6. Botiquín 7. Linterna 8. Espejo o heliógrafo 9. Achicador 10. Equipo de fondeo	1. Chalecos salvavidas. 2. Aros salvavidas (1). 3. Bichero. 4. Remos (2). 5. Silbato. 6. Extinguidor multipropósito de 10 Lbs (1). 7. Botiquín. 8. Linterna. 9. Espejo o heliógrafo. 10. Reflector de mano. 11. Bombas de achique. 12. Fuente de energía eléctrica de emergencia. 13. Juego de herramientas. 14. Equipo de fondeo.
PREVENCION DE LA CONTAMINACIÓN	Recipiente para basura	1. Recipiente para basuras 2. Tanque/recipiente de retención de aguas sucias

	NAVEGACIÓN COSTERA	**NAVEGACIÓN DE ALTURA**
DISTINTIVOS	1. Bandera de Colombia 2. Marcas de identificación 3. Número identificación del casco - NIC	1. Bandera de Colombia 2. Marcas de identificación 3. Número identificación del casco - NIC
NAVEGACIÓN	1. Compás magnético 2. Luces de navegación 3. GPS 4. Radar de 9 GHZ	1. Compás magnético 2. Luces de navegación 3. GPS 4. Radar de 9 GHZ

	5. Ecosonda 6. AIS – B 7. Carta electrónica (recomendado) 8. Cartas de navegación 9. Derrotero de las costas y áreas insulares del Caribe y Pacífico Colombianos (recomendado) 10. Código internacional de señales (recomendado) 11. Tabla de señales de auxilio (recomendado) 12. Guía Náutica Turística de Colombia (recomendado) 13. Compás de puntas 14. Reglas paralelas 15. Binoculares	5. Ecosonda 6. AIS – B 7. Dispositivo de seguimiento satelital 8. Carta electrónica (recomendado) 9. Cartas de navegación 10. Derrotero de las costas y áreas insulares del Caribe y Pacífico Colombianos (recomendado) 11. Código internacional de señales (recomendado) 12. Tabla de señales de auxilio (recomendado) 13. Guía Náutica Turística de Colombia (recomendado) 14. Compás de puntas 15. Reglas paralelas 16. Binoculares
COMUNICACIONES	1. VHF base con LSD integrado a antena de GPS. 2. HF con LSD integrado a antena de GPS o Teléfono satelital	1. VHF base con LSD integrado a antena de GPS 2. HF con LSD integrado a antena de GPS o Teléfono satelital
EQUIPOS DE SEGURIDAD	1. Chalecos salvavidas 2. Aros salvavidas (2) 3. Apir 4. Pito 5. Botiquín 6. Extintores multipropósito de 10 lbs (3) 7. Linterna 8. Reflector de mano 9. Bengalas de socorro (4) 10. Espejo o heliógrafo 11. Bombas de achique 12. Balsas salvavidas	1. Chalecos salvavidas 2. Aros salvavidas (2), 01 con luz de encendido automático. 3. Epirb 4. Pito 5. Botiquín 6. Extintores multipropósito de 10 lbs (3) 7. Linterna 8. Espejo o heliógrafo 9. Reflector de mano

	13. Fuente de energía eléctrica de emergencia 14. Juego de herramientas 15. Equipo de fondeo	10. Bengalas de socorro (8) al menos 2 con paracaídas 11. Bombas de achique 12. Balsas salvavidas 13. Fuente de energía eléctrica de emergencia

Marcas de Identificación: Conforme a lo dispuesto en el artículo 1° de la Resolución DIMAR 520 de 1999 o norma que la modifique (Compilada en el REMAC 4). Además de lo contemplado en el literal b) se colocará a la altura de media cubierta el nombre de la nave en letras de contraste con el color del casco y de tamaño proporcional a la eslora de la nave, cuya altura debe ser no menor a catorce (14) centímetros de manera que sea fácilmente visible.

Si el propietario lo prefiere, las marcas pueden ir en la proa de la nave, en ambos costados.

Cartas de navegación: Las correspondientes al área donde efectúe navegación.

Bichero: Para naves con eslora menor a siete (7) metros, en las cuales su utilización sea práctica.

Chalecos Salvavidas: En número suficiente para el 100% del personal a bordo, incluyendo tallas cantidad y tamaño de chalecos suficientes para niños.

Deben estar marcados con el nombre y matrícula de la nave con pintura permanente y contar con cintas reflectiva en la parte superior tanto en pectorales como en la espalda.

Aros Salvavidas: Deben tener driza de 27,5 metros x ¼", guirnalda y 04 bandas reflectiva equidistantes y estar marcados con el nombre y matrícula de la nave con pintura permanente. Su diámetro exterior debe ser máximo de 800 mm y el diámetro interior de mínimo 400 mm.

Botiquín: Debe contener como mínimo analgésicos, antidiarreico, antieméticos (para el mareo), crema para quemaduras, bloqueador solar, desinfectante, agua oxigenada, vendas, algodón, curitas, apósitos, gasas, esparadrapo, tijeras, ganchos de alfiler, pinzas, termómetro, entre otros.

Extintores:
1. Las naves catalogadas para navegación en aguas protegidas y aguas no protegidas, deben llevar un extinguidor multipropósito de diez (10) libras o dos de cinco (5) libras cada uno.

2. Las naves catalogadas para navegación costanera y de altura que cuenten con estación fija de contraincendios en la sala de máquinas, llevarán dos extinguidores multipropósito de 10 libras, uno en el puente y otro sobre cubierta, o tres cuya capacidad sume quince (15) libras.

Espejo o Heliógrafo: Instrumento para hacer señales telegráficas por medio de la reflexión de un rayo de sol en un espejo plano movible de diversas maneras. El espejo, preferiblemente debe ser de lámina metálica pulida.

Remos: Para naves con eslora menor a siete (7) metros, en las cuales su empleo sea práctico.

Balsas salvavidas: Tendrán la capacidad para el total de las personas que la nave esté autorizada a transportar. En las naves que su tamaño lo permita, podrán sustituirse por botes de rescate o botes auxiliares.

Fuente de energía eléctrica de emergencia: Para equipos de navegación y comunicaciones, puede ser una batería de respeto.

Juego de herramientas: Como mínimo, un juego de llaves de boca fija, destornillador de pala, destornillador de estrella, llave para bujías (si aplica), cinta aislante, llave expansiva, pinzas, cuchillo.

Sistema de retención y manejo de residuos oleosos, aguas sucias y basuras: Todos deben contar con recipiente para basuras. Las naves que efectúen navegación en aguas no protegidas y naveguen por tiempo mayor a 12 horas deben contar con un tanque/recipiente para retener residuos líquidos a bordo. No están obligadas a instalar equipo filtrador de hidrocarburos.

Equipo de Fondeo:

ESLORA (metros)	ANCLA (Kg)	CADENA/CABO Diámetro (mm)	CADENA/CABO Longitud mínima
< 3	3.5	6/10	1 eslora
5	6	6/10	1 eslora
7	10	6/10	1 eslora
9	14	8/12	1 eslora
12	20	8/12	1 eslora
15	33	10/14	1 eslora
18	46	10/14	1 eslora
21	58	12/16	1 eslora
24	75	12/16	1 eslora

Tanque/recipiente de retención de aguas sucias: Para naves que dispongan de servicio sanitario.

Tanque de retención de aguas oleosas: Para naves con motores internos.

PARÁGRAFO. Toda nave tipo Jet Car y Jet Board deberá portar como mínimo en aguas protegidas el siguiente equipamiento:

1. Distintivos:

   a) Etiqueta o Stiker de la Bandera de Colombia.
   b) Marcas de identificación (Nombre y Número de Matrícula).
   c) NIC.

2. Navegación:
   a) Compás magnético (N/A-Jet Board).
   b) Luces de navegación (N/A-Jet Board).

3. Comunicaciones:
   a) VHF portátil (N/A-Jet Board).

4. Equipo de Seguridad:
   a) Chalecos salvavidas cada uno con silbato amarrado.
   b) Remos Retráctil que en los extremos cuente con gancho bichero (N/A-Jet Board).
   c) Extinguidor ABC de 5 Lbs (N/A-Jet Board).
   d) Botiquín básico (N/A-Jet Board).
   e) Herramientas básicas (N/A-Jet Board).
   f) Linterna (N/A-Jet Board).
   g) Espejo de heliógrafo (N/A-Jet Board).
   h) Achicador (N/A-Jet Board).
   i) Equipo de fondeo (Puede ser ancla de capa) (N/A-Jet Board).
   j) Corneta neumática (si no tiene pito) (N/A-Jet Board).

5. Prevención de la Contaminación:
   a) Recipiente para basura (N/A-Jet Board).

ARTÍCULO 4.2.5.2.3. Póliza de garantía por contaminación. Considerando que las naves referidas en el presente capítulo, catalogadas como de recreo o deportivas, son utilizadas exclusivamente para actividades de deportes náuticos, pesca deportiva o de recreación, con fines no comerciales, estarán exentas de la póliza de garantía por contaminación dispuesta en los artículos 18 y 20 de la Ley 730 de 2001 y en el artículo 6 del Decreto 1875 de 1979.

ARTÍCULO 4.2.5.2.4. Responsabilidad del armador. La responsabilidad del armador para los yates, veleros, lanchas o motos de recreo, será igual a la responsabilidad del capitán de una nave, de acuerdo a lo dispuesto en el Código de Comercio.

CAPÍTULO 3
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y EQUIPO MÍNIMO DE SEGURIDAD PARA NAVES DEDICADAS AL BUCEO RECREATIVO Y DEPORTIVO CON FINES COMERCIALES

ARTÍCULO 4.2.5.3.1. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo aplican a todas las naves inscritas en el registro de la Dirección General Marítima dedicadas a la práctica del buceo recreativo o deportivo con fines comerciales.

ARTÍCULO 4.2.5.3.2. Catalogación de las naves dedicadas al buceo recreativo o deportivo con fines comerciales. Las naves dedicadas a la práctica de buceo recreativo o deportivo con fines comerciales serán catalogadas en el Grupo I – Pasaje, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 4.3.1.1.2.2 del Reglamento Marítimo Colombiano No. 4 (REMAC 4) "*Actividades Marítimas*".

ARTÍCULO 4.2.5.4.3.3. Especificaciones de las naves. Las naves dedicadas a la práctica de buceo recreativo o deportivo con fines comerciales cuya área de navegación autorizada sea aguas protegidas, aguas no protegidas o navegación costanera, deberán cumplir con las siguientes especificaciones mínimas:

	AGUAS PROTEGIDAS	AGUAS NO PROTEGIDAS	NAVEGACIÓN COSTANERA
ESLORA	Mayor a veinte (20) pies (6 mts)	Mayor o igual a veintitrés (23) pies (7 mts)	Mayor o igual a veintiocho (28) pies (8,5 mts)
MATERIAL DEL CASO	Fibra de vidrio o metal	Fibra de vidrio o metal	Fibra de vidrio o metal
PROPULSIÓN	Fuera de borda:	Fuera de borda:	Fuera de borda:

	Un (01) Motor cuya potencia sea igual o superior a cuarenta (40) HP	Dos (02) Motores de potencia superior o igual a cuarenta (40) HP cada uno.	Dos (02) Motores de potencia superior o igual ciento quince (115) HP cada uno.
	Dentro fuera/interno: Un (01) motor cuya potencia sea igual o superior a cuarenta (40) HP	Dentro fuera/interno: Dos (02) motores cuya potencia total no sea inferior a ochenta (80) HP ó sesenta (60) KW	Dentro fuera/interno: Dos (02) motores cuya potencia total no sea inferior a doscientos treinta (230) HP ó ciento setenta (170) KW

PARÁGRAFO 1. La potencia de los motores de las naves cuya eslora sea mayor a la establecida en el presente artículo, será la establecida por el fabricante o la calculada en virtud de las formas de la nave, el peso y la velocidad y será verificada y aprobada por la Autoridad Marítima Nacional.

PARÁGRAFO 2. Para las naves autorizadas para navegación en aguas no protegidas o navegación costanera, los motores deben ser de igual potencia de tal manera que si uno falla, se cuente con la potencia suficiente para regresar a puerto.

ARTÍCULO 4.2.5.3.4. Equipamiento mínimo de seguridad. Las naves dedicadas a la práctica de buceo recreativo o deportivo con fines comerciales, además de cumplir con lo establecido en el Reglamento de Catalogación, Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana para naves catalogadas en el Grupo I Pasaje (Compilado en el REMAC 4) deberán contar con el equipo que se relacionan a continuación.

1. Escala, rampa o plataforma para la subida de los buzos a la nave.
2. Sistema de trincado para los tanques de buceo.
3. Unidad de oxígeno con una capacidad que pueda suplir el tiempo de navegación entre el punto más alejado al punto de evacuación, teniendo en cuenta una demanda de 15 l/min.
4. Una (01) Linterna o reflector de buceo (estanca).
5. Boya o boyarín para marcar la posición del ancla en fondeo.
6. Bandera del código internacional de señales "ALFA".
7. Sistema de medición de tiempo de inmersión.

ARTÍCULO 4.2.5.3.5. Botiquín de primeros auxilios. Las naves dedicadas a la práctica de buceo recreativo o deportivo con fines comerciales deben contar con un botiquín con que contenga mínimo los elementos y material que se relaciona, de acuerdo con el área de navegación autorizada:

ELEMENTOS / MATERIAL	AGUAS PROTEGIDAS	AGUAS NO PROTEGIDAS	NAVEGACIÓN COSTANERA Y DE ALTURA
Piel, ojos, oídos, nariz			
Antiséptico óptico	SI	SI	SI
Bloqueador solar factor 30 a 50	SI	SI	SI
Gotas oftálmicas	SI	SI	SI
Gotas ópticas	SI	SI	SI
Curación de heridas			
Alcohol	SI	SI	SI
Algodón mínimo 250 gms	SI	SI	SI
Apósito impermeable pad (mínimo 1 unidad)	NO	SI	SI
Cinta de papel micro poroso de 12 mm	SI	SI	SI
esparadrapo	SI	SI	SI
Equipo de curación desechable estéril	NO	Recomendable	SI
Gasa estéril	SI	SI	SI
Guantes de látex	SI	SI	SI
Jabón antibacteriano	SI	SI	SI
Jabón desinfectante para limpieza de heridas	SI	SI	SI
Jeringas para extracción suero fisiológico	SI	SI	SI
Solución antiséptica para limpieza de Heridas	SI	SI	SI
Suero fisiológico	Recomendable	SI	SI
Vendas	SI	SI	SI
Medicamentos			
Analgésicos	SI	SI	SI

Anti vertiginosos	SI	SI	SI
Antialérgicos	SI	SI	SI
Antiespasmódicos	NO	SI	SI
Antibióticos	NO	NO	Recomendable
Traumatología			
Collar cervical regulable	NO	Recomendable	SI
Cabestrillo	NO	Recomendable	SI
Férula digital de aluminio	Recomendable	Recomendable	SI
Venda auto adherente	Recomendable	SI	SI
Otros			
Camilla plegable	NO	NO	SI
Caja de curación que incluya pinza anatómica, pinza quirúrgica, tijera recta	NO	Recomendable	SI
Espátulas linguales	SI	SI	SI
Manta hipotérmica	SI	SI	SI
Manual de primeros auxilios	NO	Recomendable	SI
Máscara facial rcp (pocket mask)	SI	SI	SI
Sulfato de magnesio	SI	SI	SI
Tapabocas	SI	SI	SI
Termómetro	Recomendable	Recomendable	SI
Vaselina	SI	SI	SI
Vinagre	SI	SI	SI

ARTÍCULO 4.2.5.3.6 Certificados estatutarios. Las naves dedicadas a la práctica de buceo recreativo o deportivo con fines comerciales deberán contar con los certificados establecidos en el anexo No. 13 del REMAC 4: "*actividades marítimas*", para lo correspondiente a las naves catalogadas en el Grupo I, Pasaje.

ARTÍCULO 4.2.5.3.7. Registro de las naves. Las naves dedicadas a la práctica de buceo recreativo o deportivo con fines comerciales deberán pertenecer o estar afiliadas a una empresa de servicios marítimos con Licencia de Explotación Comercial vigente expedida por la Dirección General Marítima para tal fin.

ARTÍCULO 4.2.5.3.8. Gestión de la seguridad. Las empresas dedicadas al buceo recreativo o deportivo con fines comerciales deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en la Parte 2, Título 1, Capitulo 1 del REMAC 4 sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad o norma que lo modifique.

TÍTULO 6
PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS

CAPÍTULO 1
DE LOS NIVELES DE PROTECCIÓN APLICABLES EN BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS

ARTÍCULO 4.2.6.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer, a partir del 1° de julio de 2004, el nivel de protección en los puertos así:

PUERTO	NIVEL DE PROTECCIÓN
Buenaventura	1
Tumaco	1
San Andrés	1
Turbo	1
Coveñas	1
Cartagena	1
Barranquilla	1
Santa Marta	1
Puerto Bolívar	1

(Resolución 163 de 2004, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.6.1.2. La protección para los buques de bandera colombiana cobijados en el ámbito de aplicación del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, siempre que se encuentren en puertos colombianos, a partir del 1° de julio de 2004, es del nivel número uno (1).

Si los buques a los que hace relación el presente artículo, arriban a puertos internacionales donde el nivel de protección sea mayor, deberán igualar dicho nivel.

(Resolución 163 de 2004, artículo 2°)

CAPÍTULO 2
DE LOS EQUIPOS DE INSPECCIÓN NO INTRUSIVA EN LOS ESQUEMAS DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS QUE INTERACTÚEN CON BUQUES DE TRÁFICO INTERNACIONAL

ARTÍCULO 4.2.6.2.1. *Objeto*. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer la obligatoriedad de incluir en los planes de protección de las instalaciones portuarias, los equipos de inspección no intrusiva, conforme a los requisitos y estándares emitidos por la Comisión Intersectorial para la Implementación y Seguimiento de los Sistemas de Inspección no Intrusiva.

(Resolución 636 de 2016, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.6.2.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, serán aplicables a las instalaciones portuarias que establezca, mediante acto administrativo, la Comisión Intersectorial para la Implementación y Seguimiento de los Sistemas de Inspección no Intrusiva, a las cuales les sea aplicable contar con el documento de cumplimiento expedido por la Autoridad Marítima Nacional.

(Resolución 636 de 2016, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.6.2.3. Deberes de la instalación portuaria. Es deber de la instalación portuaria, la implementación de equipo(s) de inspección no intrusiva que faciliten la detección del contrabando, el comercio ilegal de armas, el tráfico de divisas y estupefacientes. Lo precedente, con el objeto de prevenir la materialización de sucesos que afecten la protección marítima.

PARÁGRAFO. El incumplimiento a los lineamientos establecidos en el presente capítulo, podrá conllevar a la pérdida de fuerza ejecutoria del documento de cumplimiento de la instalación portuaria.

(Resolución 636 de 2016, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.2.6.2.4. Requisitos mínimos de cumplimiento. Como parte del sistema de gestión de la protección marítima, la instalación portuaria deberá cumplir con los siguientes requisitos para la implementación de los equipos de inspección no intrusiva, así:

1. Los equipos deberán contener las especificaciones técnicas establecidas por el Decreto 2155 de 2014, o norma que lo modifique, adicione o sustituya. Además de lo expuesto, deberán cumplir las disposiciones emitidas por la Comisión Intersectorial para la Implementación y Seguimiento de los Sistemas de Inspección No Intrusiva.
2. Se deberá hacer una enmienda a la evaluación y al plan de protección, identificando los equipos destinados para la inspección no intrusiva y los

procedimientos, como parte de los elementos del esquema de la vigilancia y control de la carga.

3. Se deberá presentar a la Autoridad Marítima Nacional, para la aprobación, la evaluación y el plan de protección enmendado de la instalación portuaria.
4. Las áreas o zonas destinadas para los equipos de inspección no intrusiva, se deberán delimitar, señalizar y controlar, como áreas o zonas restringidas, para evitar el acceso no autorizado y la manipulación indebida.
5. Se deberá garantizar que el personal propio y de las diferentes autoridades de control responsables del manejo y manipulación de los equipos de inspección no intrusiva, esté certificado conforme a lo establecido en el numeral 10 artículo 3º del Decreto 2155 de 2014.
6. Se deberá garantizar que el personal propio y de las diferentes autoridades de control responsables del manejo y manipulación de los equipos de inspección no intrusiva, demuestre las competencias establecidas en el Curso Modelo OMI 3,24, relativo a la "formación en sensibilización sobre protección para el personal de la instalación portuaria que tenga asignadas tareas de protección".
7. Se deberá informar, previa y formalmente a la Autoridad Marítima local, cualquier cambio que se presente con respecto a los equipos de inspección no intrusiva, destinados a las funciones de la protección marítima.
8. En caso de que se evidencie algún suceso que afecte o pueda afectar la protección marítima, se deberá notificar formalmente a la Autoridad Marítima en el menor tiempo posible, y conforme al procedimiento establecido, así como también a las autoridades correspondientes dentro del marco de sus competencias.

(Resolución 636 de 2016, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.2.6.2.5. Término de implementación. Deberá darse cumplimiento a lo dispuesto en el presente capítulo, conforme a las fechas máximas establecidas para cada instalación portuaria, mediante acto administrativo emitido por la Comisión Intersectorial para la Implementación y Seguimiento de los Sistemas de Inspección No Intrusiva.

(Resolución 636 de 2016, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.2.6.2.6. Inspección por parte de DIMAR. Posterior a los términos de implementación establecidos para cada instalación portuaria, la Dirección General Marítima establecerá un cronograma de inspecciones y seguimiento, para verificar la observancia de lo establecido en el presente capítulo.

(Resolución 636 de 2016, artículo 6°)

CAPÍTULO 3
GUÍAS DE EVALUACIÓN DE PROTECCIÓN INSTALACIÓN PORTUARIA Y PLAN DE PROTECCIÓN INSTALACIÓN PORTUARIA

Capítulo adicionado mediante la resolución 1143 del 30 de diciembre de 2019

ARTÍCULO 4.2.6.3.1. Objeto. Las disposiciones del presente capítulo tienen por objeto adoptar e implementar los documentos "*Guía Elaboración Plan de Protección de la Instalación Portuaria*" (Anexo 60) y "*Guía Elaboración Evaluación Protección de la Instalación Portuaria*" (Anexo 61), las cuales serán parte integral del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC).

(Resolución 1143 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.6.3.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones del presente capítulo serán aplicables a todas las Instalaciones Portuarias reconocidas por la Autoridad Marítima y las futuras Instalaciones Portuarias que pretendan certificarse bajo los lineamientos del Decreto Único Reglamentario número 1070 de 2015 para obtener el Documento de Cumplimiento de la Instalación Portuaria.

(Resolución 1143 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.6.3.3. Deberes de las instalaciones portuarias. Es deber de la instalación portuaria el uso e implementación de las guías anexas desde el momento de entrada en vigencia de la resolución por la cual se crea este Capítulo, así mismo, se debe cumplir con los parámetros y características establecidas en dichas guías, las cuales serán sujetas de verificación en los documentos (evaluación y plan de protección) presentados para aprobación ante la Autoridad Marítima.

PARÁGRAFO. El incumplimiento a los lineamientos establecidos en el presente capítulo, podrá conllevar a la pérdida de fuerza ejecutoria del Documento de Cumplimiento de la instalación portuaria.

(Resolución 1143 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.6.3.4. Término de implementación. Se establece un tiempo máximo de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de las disposiciones del presente capítulo, en los cuales todas las Instalaciones Portuarias certificadas bajo los criterios del código PBIP, deberán presentar la actualización de las Evaluaciones y Planes de Protección según las guías anexas.

(Resolución 1143 de 2019, artículo 1°)

CAPÍTULO 4
SISTEMAS DE ALERTA DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

CAPÍTULO INCORPORADO POR LA RESOLUCIÓN 502 DE 2023

ARTÍCULO 4.2.6.4.1. Los buques de bandera extranjera, en aguas jurisdiccionales colombianas, deberán realizar la configuración necesaria para que los equipos de transmisión de las alertas de protección a través del sistema S.S.A.S. estén armonizados con los equipos de recepción de los sistemas de monitoreo y tráfico marítimo en Colombia, con el fin de garantizar la protección marítima y a su vez, asistir y mitigar los sucesos de protección a bordo.

(Resolución 502 de 2023, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.6.4.2. Los buques de bandera colombiana, que realicen tráfico internacional, deben implantar, configurar y utilizar los equipos de transmisión de alertas de protección, para el Sistema de Alerta de Protección del Buque – SSAS, los cuales deberán estar armonizados con los equipos de recepción de los sistemas de monitoreo y tráfico marítimo en Colombia, dentro del mar territorial colombiano y en los Estados donde se encuentren, con el fin de garantizar la protección marítima y mitigar los sucesos de protección a bordo, así como también realizar las acciones correctivas que ameriten.

(Resolución 502 de 2023, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.6.4.3. Los reportes de los buques mencionados en los artículos 4.2.6.4.1 y 4.2.6.4.2, deberán ser transmitidos directamente a las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima de las zonas donde realicen operaciones en Colombia, según las prescripciones del Código PBIP.

PARÁGRAFO. Los sistemas utilizados para dicho reporte deberán ser programados y configurados con las direcciones de correos electrónicos (cuando corresponda y aplique por el tipo de sistema) de los puntos de contacto en tierra para tal fin, con el objetivo que la alerta de protección del buque del sistema SSAS llegue de manera inmediata y oportuna al Estado Ribereño.

(Resolución 502 de 2023, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.6.4.4. Los propietarios, las compañías marítimas o armadores de buques colombianos a través del Oficial de la Compañía para la Protección Marítima y el Oficial de Protección del Buque, deberán cumplir con las siguientes responsabilidades:

1. Garantizar que los buques certificados bajo el Código PBIP, implanten y configuren a bordo los equipos de transmisión de las alertas de protección para el Sistema de Alerta de Protección del Buque – SSAS.
2. Velar lar por que los buques certificados bajo el Código PBIP, cumplan con las prescripciones generales establecidas para el correcto funcionamiento del Sistema de Alerta de Protección del Buque SSAS, en especial todas las prescripciones del Anexo 7 de la Resolución MSC.147(77) adoptada el 29 de mayo de 2003, por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI.
3. Configurar los equipos y sistemas radioeléctricos utilizados para el Sistema de Alerta de Protección del Buque - SSAS, para que se ajusten a lo dispuesto en las normas internacionales y nacionales colombianas pertinentes.

4. Garantizar que el Sistema de Alerta de Protección del Buque – SSAS este alimentado por una fuente de energía constante, bien sea con fuente principal o alterna del buque.

(Resolución 502 de 2023, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.6.4.5.- Los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500 y las unidades móviles de perforación mar adentro, deberán cumplir con el protocolo de comunicaciones establecido en el Código PBIP, con el fin de verificar la configuración de los equipos de notificación obligatoria.

(Resolución 502 de 2023, artículo 1°)

TÍTULO 7
INSPECCIONES

CAPÍTULO 1A
DEL SERVICIO DE INSPECCIONES Y AUDITORÍAS
Capítulo incorporado por la Resolución 614 de 2018

ARTÍCULO 4.2.7.1A.1. **Objeto.** Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer la estructura del servicio de inspecciones, auditorías y reconocimiento de la Autoridad Marítima Nacional.

(Resolución 614 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.7.1A.2. **Estructura del Servicio de Inspecciones y Auditoría.** El servicio de inspecciones de la Autoridad Marítima Nacional, tendrá la siguiente estructura:

1. Oficial Supervisor del Estado Rector del Puerto (OSERP).
2. Oficial Inspector del Estado de Abanderamiento (OFIAB).
3. Auditor de Protección Marítima (APROM).
4. Inspectores de Actividades Marítimas (IDAM).

(Resolución 614 de 2018, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.7.1A.3. Artículo modificado por la Resolución 885 de 2019. *Inspecciones de actividades marítimas*. Las inspecciones de actividades marítimas serán realizadas por los siguientes inspectores:

1. Inspector especializado de Naves, Artefactos Navales y Empresas
2. Inspector de Alto Bordo
3. Inspector de Naves Menores
4. Inspector de Obra
5. Inspector de Concesiones
6. Inspector de Litorales
7. Inspector de Ayudas a la navegación
8. Inspector de la Seguridad Marítima en Puerto
9. Inspector a bordo de Naves y/o Artefactos navales autorizadas para realizar investigaciones científicas o tecnológicas marinas.

(Artículo modificado por la Resolución 885 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.7.1A.4. Servicio de Inspecciones y Auditorías. Corresponde a la Autoridad Marítima Nacional, la ordenación técnica, impulso, control y ejecución del servicio de inspecciones y auditorías, así como la elaboración de los estándares y criterios técnicos para su realización.

(Resolución 614 de 2018, artículo 2°)

CAPÍTULO 1
DE LAS INSPECCIONES DE NAVEGACIÓN Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

ARTÍCULO 4.2.7.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer los procedimientos aplicables para realizar las inspecciones de navegación y prevención de la contaminación, en virtud de las competencias de la Dirección General Marítima; así como establecer las tarifas y mecanismos para el cobro de las mismas, a naves y artefactos navales de bandera colombiana y bandera extranjera.

(Resolución 371 de 2015, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.2.7.1.2. Alcance. Las inspecciones a las que hace referencia el presente capítulo serán realizadas directamente por la Dirección General Marítima, en virtud de sus funciones como Estado de Bandera y Estado Ribereño.

(Resolución 371 de 2015, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.2.7.1.3. Inspección inicial. Cuando se trate de inspecciones necesarias para obtener la matrícula de una nave, el armador previamente deberá entregar los datos correspondientes a la capacidad en unidades de arqueo bruto y neto, así como el tipo de nave o artefacto naval para la cual fue diseñada, de acuerdo a lo estipulado en el Reglamento Nacional de Catalogación, Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana.

(Resolución 371 de 2015, artículo 3°)

CAPÍTULO 2
DE LAS INSPECCIONES EFECTUADAS EN JURISDICCIÓN DE LAS CAPITANÍAS DE PUERTO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA

ARTÍCULO 4.2.7.2.1. Las inspecciones que se realicen a naves artesanales y/o dedicadas a pesca artesanal en jurisdicción de las Capitanías de Puerto de San Andrés y Providencia, serán asumidas por los inspectores de la Dirección General Marítima, sin que se genere cobro alguno por su realización.

PARÁGRAFO. Lo anterior operará para las naves artesanales y dedicadas a pesca artesanal matriculadas en las Capitanías de Puerto de San Andrés y Providencia.

(Resolución 035 de 2013, artículo 1°)

TÍTULO 8
RECOMENDACIONES, MANUALES Y DIRECTRICES DE LA ASOCIACIÓN MUNDIAL DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE ACUÁTICA

Título adicionado mediante la Resolución 882 de 2019

ARTÍCULO 4.2.8.1.1. Acoger en el ámbito nacional, las recomendaciones manuales directrices contenidas en el presente artículo, así como sus actualizaciones y modificaciones publicadas por la Asociación Internacional Permanente de Congresos de Navegación (PIANC), así:

1. Recomendaciones y guías de la Comisión de Navegación Interior (en inglés: Inland Navigation Commission - InCom):
    1.1. WG 6 Problemas creados por la infiltración de agua salada (1993) - Escrito por: Grupo de trabajo InCom 06.
    1.2. WG 7: Gestión del material dragado de las vías navegables interiores (1990) - Escrito por: Grupo de trabajo InCom 07.
    1.3. WG 9: Normalización de las dimensiones de las vías navegables interiores (1990) - Escrito por: Grupo de trabajo InCom 09.
    1.4. WG 16: Normalización de buques y vías navegables interiores para navegación fluvial / marítima (1996) - Escrito por: Grupo de trabajo 16 de InCom.
    1.5. WG 17: Manejo y tratamiento de material dragado contaminado de puertos y vías navegables interiores Vol. 1 y 2 (1997).
    1.6. WG 20: Factores involucrados en la estandarización de las dimensiones de las vías navegables interiores de clase Vb (1999).
    1.7. WG 14: Vías navegables interiores y contaminación (1999).
    1.8. WG 19: Colisiones de barcos debido a la presencia de puentes (2001).
    1.9. WG 24: Gestión de tráfico y transporte de embarcaciones en las vías navegables interiores y sistemas de información modernos (2002).
    1.10. WG 24: Directrices y recomendaciones para los servicios de información fluvial (2004).
    1.11. WG 21: Aspectos económicos de vías navegables interiores (2005).
    1.12. WG 25: Mantenimiento y renovación de la infraestructura de la navegación (2006).
    1.13. WG 99: Consideraciones para reducir los impactos ambientales de los buques (2008).
    1.14. WG 110: Gobierno, organización y gestión de puertos fluviales (2010).
    1.15. WG 125: I. El estado de implementación de los servicios de información fluvial (2012).
    1.16. WG 125: II. Definiciones relacionadas con los servicios de información fluvial (River information Sistems) (2012).
    1.17. WG 125: III. Directrices y recomendaciones para los servicios de información fluvial (2012).
    1.18. WG 156: E-navigation para vías navegables interiores (2017).
    1.19. TG 201: Propuesta de clasificación de vías navegables para América del Sur (2018).
    1.20. WG 141: Guía de diseño para dimensiones de vías navegables interiores (2019).

1.21. TG 204: Documento de sensibilización sobre ciberseguridad en la navegación interior (2019).

2. Recomendaciones y guías de la Comisión de Navegación Marítima (en ingles: Maritime Navigation Commission - MarCom):
   2.1. WG 2 Estabilidad de rompeolas (diques y escollares) en aguas profundas (1985).
   2.2. WG 3A: Navegación en áreas fangosas (1983) - Escrito por: MarCom Grupo de Trabajo 03.
   2.3. WG 4: Mercancías peligrosas en puertos - Recomendaciones para diseñadores y operadores de puertos (1985) - Escrito por: Grupo de trabajo MarCom 04.
   2.4. WG 5: Resguardo bajo la quilla para buques grandes en vías de navegación con fondo duro. (1985).
   2.5. WG6 Clasificación de suelos y rocas para dragar (1984).
   2.6. WG 8 Daños causados por barcos con bulbos a estructuras submarinas 1990.
   2.7. WG 9 Desarrollo de terminales modernas (1987).
   2.8. WG10: Eliminación de material dragado en el mar (1986).
   2.9. WG 11: Guía práctica de facilitaciones para instalaciones portuaria que operen con Ferries (1995).
   2.10. WG 12: Análisis de rompeolas y escolleras (1992).
   2.11. WG 12 AF: informes de los subgrupos A a F sobre análisis de rompeolas y escolleras.
   2.12. WG 13: Guía práctica para el diseño y la construcción de rompeolas flotantes (1994).
   2.13. WG 14: Métodos económicos de mantenimiento de canales (1989-1990)- Escrito por: el grupo de trabajo: MarCom 14.
   2.14. WG 15: Dique seco (1988) - Escrito por: por: el grupo de trabajo: MarCom 15.
   2.15. WG 17: Inspección, mantenimiento y reparación de estructuras marítimas expuestas a la degradación del material causada por un ambiente de agua salada (1990) - Escrito por: el grupo de trabajo MarCom 17.
   2.16. WG 17 Revisión MARCOM 17 Inspección, mantenimiento y reparación de estructuras marítimas expuestas a la degradación del material causada por un ambiente de agua salada (2004).
   2.17. WG 18: Planificación de puertos pesqueros (1998).
   2.18. WG 19: Usos beneficiosos del material dragado - Una guía práctica (1992) – Escrito por Grupo de trabajo19.

2.19. WG 20: Capacidad de los modelos de simulación de maniobra de buques para canales de aproximación (1992) - Escrito por: Grupo de trabajo 20 de MarCom.
2.20. WG 21: Directrices para el diseño y construcción de revestimientos flexibles que incorpores geotextiles en el medio marino (1992).
2.21. WG 22: Directrices para el diseño de pendientes protegidas debajo de estructuras de atraque y amarre de tipología abierta (1997).
2.22. WG 23 Requisitos de investigación del sitio para trabajos de dragado (2000).
2.23. WG 24: Criterios para los movimientos de buques amarrados en los puertos - Una guía práctica (1995-1996).
2.24. WG 28: Rompeolas con paredes de hormigón verticales e inclinadas (2003).
2.25. WG 30: (Parte 2): Informe conjunto PIANC-IAPH sobre canales de aproximación - Una guía para el diseño (1997-1999).
2.26. WG 31 Gestión del ciclo de vida de las estructuras portuarias: principios generales (1998).
2.27. WG 33: Directrices para el diseño de sistemas de defensas (2002).
2.28. WG 35: Cargas peligrosas en puertos (2000).
2.29. WG 40: Lo último en diseño y construcción de rompeolas de bermas (2003).
2.30. WG 41: Directrices para gestionar el Wake Wash de embarcaciones de alta velocidad (2003).
2.31. WG 102: Minimizando la Sedimentación en los Puertos (2008).
2.32. WG 103: Gestión del ciclo de vida de las estructuras portuarias; práctica recomendada para la implementación (2008).
2.33. WG 112: Mitigación de desastres por tsunami en puertos (2010).
2.34. WG 113: La aplicación de geosintéticos en áreas costeras (2011).
2.35. WG 114: La estabilidad de los bloques de revestimiento de patrones (2011).
2.36. WG 115 Criterios para la (des) carga de buques portacontenedores (2012).
2.37. WG 116: Aspectos que afectan las operaciones de atraque de petroleros a las terminales de petróleo y gas (2012).
2.38. WG 117: Uso de información hidroeléctrica / meteorológica para el acceso y las operaciones portuarias (2012).
2.39. WG 118: Acceso directo a puertos marítimos por buques de navegación interior adaptados (2013).
2.40. WG 120: Dragado por inyección de agua (2013).
2.41. WG 121: Guía de diseño canales de aproximación a puerto (2014).
2.42. WG 122: Desastres por tsunami en los puertos debido al Gran Terremoto del Este de Japón (2014).

2.43. WG 135: Principios de diseño para terminales de contenedores marinos pequeños y medianos (2014).
2.44. WG 144: Clasificación de suelos y rocas para el proceso de dragado marítimo (2016).
2.45. WG 152: Directrices para terminales de cruceros (2016).
2.46. WG 153: Recomendaciones para el diseño y evaluación de petróleo marino y terminales petroquímicas (2016).
2.47. WG 158: Masterplans para el desarrollo de puertos existentes (2014).
2.48. WG 159: Renovaciones y eficiencia energética para puertos marítimos (2019).
2.49. WG 161: Interacción entre parques eólicos marinos y navegación marítima (2018).
2.50. WG 165 Diseño y mantenimiento de pavimentos de terminales de contenedores (2015).
2.51. WG 172: Diseño de terminales de GNL marino de pequeña a mediana escala, incluido el abastecimiento de combustible (2016).
2.52. WG 180 Directrices para construcciones portuarias relacionadas con propulsores de proa (2014).
2.53. WG 184: Principios de diseño del para terminales marinas a granel seco (2019).
2.54. WG 185: Puertos en sitios Greenfield: pautas para la selección de sitios y la planificación maestra (2019).
2.55. WG 196: Criterios para la selección de tipos de rompeolas y sus niveles de seguridad óptimos relacionados (2016).

3. Recomendaciones y guías de la Comisión de Medio Ambiental (en inglés: Enviro mental Commission - EnviCom):
3.1. DMMG: Guía de gestión de material dragado (1997).
3.2. WG 1: Gestión de la disposición acuática de material dragado (1999).
3.3. WG 4: Marco de gestión ambiental para puertos e industrias relacionadas (1999).
3.4. WG 5: Directrices ambientales para instalaciones de eliminación confinada acuática, costera y de tierras altas para material dragado contaminado (2002).
3.5. WG 6: Directrices para vías navegables y navegación interior sostenibles (2003).
3.6. WG 10: Evaluación de riesgos ambientales de las operaciones de dragado y disposición (2006).

3.7. WG 100: Dragado, prácticas de gestión para el medio ambiente: un enfoque de selección estructurado (2009).
3.8. WG 104: Material dragado como recurso - Opciones y restricciones (2009).
3.9. WG 108: Dragado y construcción de puertos alrededor de arrecifes de coral (2010).
3.10. WG 109: Gestión a largo plazo de instalaciones de eliminación confinada de material dragado (2009).
3.11. WG 124: Dragado y construcción de puertos: interacciones con características de interés arqueológico o patrimonial (2014).
3.12. WG 136: Navegación marítima sostenible (2013).
3.13. WG 143: Evaluación inicial de los efectos ambientales de los proyectos de navegación e infraestructura (2014).
3.14. WG 150: Puertos sostenibles: una guía para las autoridades portuarias (2014).
3.15. WG 176: Guía para aplicar Trabajar con la naturaleza a proyectos de infraestructura de navegación (2018).
3.16. WG 188: Gestión de carbono para infraestructura de puertos y navegación (2019).

4. Recomendaciones y guías de la Comisión de Navegación Recreativa (en inglés: Recreational Navigation Commission - RecCom):
4.1. WG 1: Informe final de la Comisión Internacional para el deporte y la navegación de recreo (1976).
4.2. WG 2: Normas para la construcción, equipamiento y operación de puertos y puertos deportivos, con especial referencia al medio ambiente (1979).
4.3. WG 3: Atraque en seco de embarcaciones de recreo ya sea para mantenimiento o como complemento al atraque en húmedo, tanto en los aspectos técnicos como financieros (1980).
4.4. WG 4: Diseño de rompeolas para puertos de yates (1981).
4.5. NAV-AIDS: La provisión de ayudas a la navegación para embarcaciones de recreo - INFORME CONJUNTO IALA / PIANC (1988).
4.6. WG 6: Directrices para el uso de ciertas embarcaciones con motor, como motos acuáticas, jetski, waverunner, Seadoo, en aguas controladas (1995).
4.7. WG Special97: Revisión de estándares seleccionados para diseños de muelles flotantes (1997).
4.8. WG 7: Orientación sobre bombeos de saneamiento marino (1997).
4.9. WG 8: Estándares para el uso de vías navegables interiores por embarcaciones de recreo (2000).
4.10. WG 12: Navegación recreativa y naturaleza (2002).

4.11. WG 10: Sistemas de amarre para embarcaciones de recreo (2002).
4.12. WG 13: Dragado de marinas (2003).
4.13. WG 98: Protección de la calidad del agua en puertos deportivos (2008).
4.14. WG 105: El uso de materiales alternativos en la construcción de estructuras marinas (2009).
4.15. WG 132: Almacenamiento en pila seca (2013).
4.16. WG 134: Diseño y pautas operativas para instalaciones de superyates (2013).
4.17. WG 131: Catálogo de elementos prefabricados de marina (2014).
4.18. WG 130: Sistemas anti-sedimentación para puertos deportivos y puertos de yates (2015).
4.19. WG 149/1: Directrices para diseño de Marina - parte I (2016).
4.20. WG 149/2: Directrices para diseño de Marina - parte II (2016).
4.21. WG 149/4: Directrices para el diseño del puerto deportivo - parte iv (2017).

5. Recomendaciones y guías de la Comisión de Cooperación Internacional (en inglés: International Cooperation Commission - CoCom):

5.1. Puertos localizados en islas pequeñas.
5.2. Países en Transición: Guía de mitigación para erosión costera.

6. Otras Recomendaciones y Guías expedidas por PIANC.
6.1. DREDG: Informe final de la Comisión internacional para el estudio de los efectos ambientales del dragado y la eliminación de materiales dragados (1977).
6.2. TANK: Grandes petroleros y su recepción (data-fairways-berths) (1973).
6.3. ICORELS I: Disponibilidad de puertos y terminales, W.G. I (1979).
6.4. ICORELS II: Coordinación deseable y acuerdo internacional sobre compatibilidad de equipos de ayuda a la navegación en barco y en tierra, W.G. II (1978).
6.5. ICORELS III: Instalaciones y equipos para la recepción y tratamiento de residuos oleosos. Equipos y métodos para minimizar la contaminación por hidrocarburos., incluidos los riesgos de incendio asociados, en los puertos, en el mar y a lo largo de la costa mediante la recolección y remoción de sustancias contaminantes. W.G. III (1977).
6.6. ICORELS IV: Disposición y dimensiones óptimas para el ajuste a grandes barcos de calles marítimas en mares poco profundos, estrechos marítimos y marítimos vías fluviales, W.G.IV (1980).

6.7. IGORELS V: Aspectos técnicos y económicos de las islas marinas artificiales para la recepción de grandes barcos, W.G. V (1977).
6.8. ROLL: Informe de la Comisión de Estudio Internacional para la estandarización de los buques Roll-on/Roll off y amarres. (1979)
6.9. WAVES FIN: Informe final de la Comisión Internacional para el estudio de las olas (1976).
6.10. WAVES 3: Informe final de la 3ra Comisión Internacional para el Estudio de las Olas (1980).
6.11. SSP: Lista de parámetros del estado del mar - INFORME CONJUNTO IAHRPIANC (1986)
6.12. TG 181: El estado y las perspectivas de la infraestructura de transporte por agua en todo el mundo (2018).

TÍTULO 9
INSTRUMENTOS INTERNACIONALES DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

CAPÍTULO 1

Capitulo derogado por el artículo 2° de la Resolución 936 del 28 de agosto de 2026

CAPÍTULO 2
DIRECTRICES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS

Capitulo adicionado mediante la Resolución 603 de 2020

Artículo 4.2.9.2.1. Objeto. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo tienen por objeto mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación generada por naves para reducir con ello el riesgo de siniestros marítimos futuros. Para efectos de lo anterior se busca:

a) Facilitar la realización diligente de investigaciones de seguridad y el correcto análisis de los siniestros e incidentes marítimos a fin de determinar sus causas, y
b) Garantizar la elaboración de informes precisos y puntuales acerca de las investigaciones de seguridad, así como de propuestas de medidas correctivas.
c) Facilitar la realización de Análisis Preventivos para las actividades Marítimas nacionales, esto con el fin de generar recomendaciones de seguridad, antes que sucedan accidentes futuros durante el desarrollo de las mismas y mejorar los esquemas de control actuales.

PARÁGRAFO. Las investigaciones que se lleven a cabo en virtud de lo dispuesto en el presente capítulo no perseguirán la determinación de responsabilidad. No obstante, se debe garantizar que el investigador no se abstenga de informar plenamente acerca de las causas del siniestro o incidente marítimo a pesar de que con sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad.

Artículo 4.2.9.2.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo se aplicarán a los siniestros o incidentes que:

d) Afecten a naves de bandera colombiana;
e) Que afecten cualquier nave dentro del límite exterior de la Zona Económica Exclusiva (ZEE);
f) Afecten a gente de mar nacional, sean tripulantes de naves de registro nacional, o tripulantes de un buque de bandera extranjera, estén o no estén en aguas de jurisdicción nacional;
g) Que afecten a las unidades móviles, es decir, la unidad o buque capaz de realizar operaciones de perforación para la exploración o explotación de recursos bajo el lecho marino, como hidrocarburos líquidos o gaseosos, azufre o sal, que operen en aguas de jurisdicción nacional.

Artículo 4.2.9.2.3. Excepción. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo no se aplicarán a los siniestros e incidentes marítimos que solo afecten a:

c) Naves de guerra o destinados al transporte de tropas, u otros buques utilizados exclusivamente con fines gubernamentales.
d) Naves de madera, sin cubierta y construcción primitiva sin propulsión mecánica, así como yates y naves de recreo que no se utilicen para el comercio.
e) Naves con una eslora inferior a 10 metros;

Artículo 4.2.9.2.4. Código de Investigación de Siniestros. Acoger en el ámbito nacional el Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos Marítimos (Código de Investigación de Siniestros) adoptado mediante resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional MSC.255(84) del 16 de mayo de 2008, en vigor desde el 1 de enero de 2010, en virtud de las disposiciones del Capítulo XI-1 "Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima" del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado).

PARÁGRAFO. El contenido de la Resolución MSC.255 (84) del 16 de mayo de 2008, emitida por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) en vigor desde el 1 de enero de 2010, forma parte integral de la presente resolución.

El Código que por este acto administrativo se incorpora en el REMAC 4, puede ser consultado en la página oficial de la Dirección General Marítima (DIMAR), especialmente en la URL: https://www.dimar.mil.co/Internacional/codigos-internacionale

CAPÍTULO 3
CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN (IGS)

ARTÍCULO 4.2.9.3.1. Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales se adopta el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (IGS) y se imparten directrices para su implantación, así:

1. Resolución A. 741 (18) del 4 de noviembre de 1993, la cual entró en vigor el 1 de Julio de 1998.
2. Resolución A.788 (19) del 23 noviembre de 1995.
3. Resolución A. 913 (22) del 29 de noviembre de 2001

PARÁGRAFO. Las Resoluciones de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales se adopta el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (IGS), y se imparten directrices para su implantación, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, forman parte integral de la presente Resolución.

ARTÍCULO 4.2.9.3.2 Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones emitidas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional-, por medio de las cuales se modifica el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (IGS), del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, así:

1. Resolución MSC. 104 (73) Adoptada el 5 de diciembre de 2000, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2002.
2. Resolución MSC. 179 (79) Adoptada el 10 de diciembre de 2004, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2006.
3. Resolución MSC. 195 (80) Adoptada el 20 de mayo de 2005, la cual entró en vigor 1 de julio de 2008.
4. Resolución MSC 273 (85) Adoptada el 1 de julio de 2008 la cual entró en vigor 1 de enero de 2010.
5. Resolución MSC. 353 (92) Adoptada el1 de junio de 2013 la cual entró en vigor 1

de enero de 2015.

PARÁGRAFO. Las Resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de las cuales se modifica el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (IGS), del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, forman parte integral de la presente Resolución.

(Resolución 852 de 2020)

CAPÍTULO 4
CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL- CÓDIGO IMSBC

ARTÍCULO 4.2.9.4.1. Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales se modifica el Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel - Código IMSBC, así:

1. Resolución MSC. 462(101), adoptada el 13 de junio de 2019, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2021.
2. Resolución MSC. 500(105), adoptada el 28 de abril 2022, la cual entró en vigor el 1 de diciembre de 2023.
3. Resolución MSC.539(107), adoptada en 8 de junio de 2023, la cual entra en vigor el 1 de enero de 2025.

PARÁGRAFO. Las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de las cuales se modifica el Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel Código IMSBC, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, forman parte integral del presente Capítulo."

(Resolución 732 de 2024)

CAPÍTULO 5
CÓDIGO INTERNACIONAL PARA EL TRANSPORTE SIN RIESGO DE GRANO A GRANEL (GRAIN)

ARTÍCULO 4.2.9.5.1. Acoger en el ámbito nacional, la Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de la cual se adopta y modifica el Código Internacional Para el Transporte sin Riesgo de Grano a Granel (GRAIN), así:

1) Resolución MSC. 23(59), adoptada el 23 de mayo de 1991, la cual entró en vigor el 1 de enero de 1994.
2) Resolución MSC.552(108), adoptada el 23 de mayo de 2024, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2026.

PARÁGRAFO. Las Resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de la cual se adopta y modifica el Código Internacional Para el Transporte sin Riesgo de Grano a Granel (GRAIN), del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, forman parte integral del presente Capítulo.

(Resolución 329 de 2025 art. 1)

CAPÍTULO 6
CÓDIGO INTERNACIONAL SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS, 2011 (CÓDIGO ESP 2011)

ARTÍCULO 4.2.9.6.1. Acoger en el ámbito nacional, una resolución de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional por medio de la cuales se adopta el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011, Código ESP 2011, así:

1. Resolución A.1049(27), adoptada el 30 de noviembre de 2011, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2014.

PARÁGRAFO. La resolución de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales se adopta el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011, Código ESP 2011, contenidas en el presente artículo, forman parte integral del presente Capítulo.

ARTÍCULO 4.2.9.6.2. Acoger en el ámbito nacional, unas resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales se modifica el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011, Código ESP 2011, así:

1. Resolución MSC. 371(93), adoptada el 22 de mayo de 2014, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2016.
2. Resolución MSC. 381(94) adoptada el 21 de noviembre de 2014, la cual entró en vigor el 1 de julio de 2016.

3. Resolución MSC.405(96), adoptada el 21 de mayo de 2016, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2023.
4. Resolución MSC.525(106), adoptada el 13 de noviembre de 2022, la cual entra en vigor el 1 de julio de 2024.
5. Resolución MSC: 553(108), adoptada el 23 de mayo de 2024, la cual entra en vigor el 1 de enero de 2026.

PARÁGRAFO. Las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales se modifica el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011, Código ESP 2011, contenidas en el presente artículo, forman parte integral del presente Capítulo

(Resolución 335 de 2025 art 1)

CAPÍTULO 7
CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR ABORDAJES EN EL MAR, (COLREGS 72)

ARTÍCULO 4.2.9.7.1. Adoptar en el ámbito nacional, las Resoluciones emitidas por la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se enmienda el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir abordajes en el mar, (COLREGS 72) incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 13 de 1981, así:

1. Resolución A.464 (XII) del 19 de noviembre de 1981, en vigor desde el 1 de junio de 1983.
2. Resolución A.626 (15) del 19 de noviembre de 1987, en vigor desde el 19 de noviembre de 1989.
3. Resolución A.678 (16) del 19 de octubre de 1989, en vigor desde el 19 de abril de 1991.
4. Resolución A.736 (18) del 4 de noviembre de 1993, en vigor desde el 4 de noviembre de 1995.
5. Resolución A.910 (22) del 29 de noviembre de 2001, en vigor desde el 29 de noviembre de 2003.
6. Resolución A.1004 (25) del 29 de noviembre del 2007, en vigor desde el 1 de diciembre de 2009.
7. Resolución A.1085 (28) del 4 de diciembre de 2013, en vigor desde el 1 de enero de 2016.

PARÁGRAFO. Las Resoluciones de la Asamblea de la Organización Marítima, Internacional, mediante las cuales se enmienda el Convenio sobre el Reglamento para Prevenir Abordajes en el mar (Colregs 72), incorporado a la legislación nacional

mediante la Ley 13 de 1981, contenidas en el presente artículo forman parte integral de la presente Resolución.

(Resolución 868 de 2020, artículo 1)

CAPÍTULO 8
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES

ARTÍCULO 4.2.9.8.1. Adoptar en el ámbito nacional, la Resolución emitida por la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se enmienda el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 5 de 1974, así:

1. Resolución A.1084 (28) del 4 de febrero de 2013, la cual entro en vigor el 28 de febrero de 2017.

PARÁGRAFO. La Resolución de la Asamblea de la Organización Marítima, mediante las cual se enmienda al Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, fue incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 5 de 1974., contenida en el presente artículo forman parte integral de la presente Resolución.

(Resolución 867 de 2020, artículo 1)

CAPÍTULO 9
CÓDIGO DE SEGURIDAD APLICABLE A LOS BUQUES PARA FINES ESPECIALES 2008 (CÓDIGO SPS 2008) Y SUS ENMIENDAS

ARTÍCULO 4.2.9.9.1. Acoger en el ámbito nacional la Resolución A.534 (13) adoptada el 17 de noviembre de 1983, por la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se adopta el Código de Seguridad aplicable a los Buques para Fines Especiales ,2008 (Código SPS 2008) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980.

PARÁGRAFO. La Resolución A.534 (13) adoptada el 17 de noviembre de 1983, por la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional por medio de la cual se adopta el Código de Seguridad aplicable a los Buques para Fines Especiales ,2008 (Código SPS 2008) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980., contenida en el presente artículo forma parte integral de la presente Resolución.

ARTÍCULO 4.2.9.9.2. Acoger en el ámbito nacional la Resolución MSC.266(84) adoptada el 13 de mayo de 2008, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se revisó y actualizó el Código de Seguridad aplicable a los buques para fines especiales 2008, cuyo texto reemplazó al Código SPS 1983 anterior y adopta el Código de Seguridad aplicable a los Buques para Fines Especiales, 2008 (Código SPS 2008) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980.

PARÁGRAFO. La Resolución MSC.266(84) adoptada el 13 de mayo de 2008, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se revisó y actualizó el Código de Seguridad aplicable a los buques para fines especiales 2008, cuyo texto reemplazó al Código SPS 1983 anterior y adopta el Código de Seguridad aplicable a los Buques para Fines Especiales, 2008 (Código SPS 2008) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenida en el presente artículo forman parte integral de la presente Resolución.

ARTÍCULO 4.2.9.9.3. Acoger en el ámbito nacional, las Resoluciones emitidas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se modifica el Código de Seguridad aplicable a los Buques para Fines Especiales, 2008 (Código SPS 2008) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, así:

1. Resolución MSC.299(87) adoptada el 14 de mayo de 2010, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, en vigor desde el 14 de mayo de 2010.
2. Resolución MSC.408(96) adoptada el 13 de mayo de 2016, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, en vigor desde el 13 de mayo de 2016.
3. Resolución MSC.445(99) adoptada el 24 de mayo de 2018, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, en vigor desde el 1 de enero de 2020.

(Resolución 458 de 2021)

CAPÍTULO 10
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR BUQUES DE 1973 MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978.

ARTÍCULO 4.2.9.10.1. Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones emitidas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se modifica el "Protocolo I "Disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales", del Convenio Internacional

para prevenir la contaminación por buques de 1973 modificado por el Protocolo de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 12 de 1981, así:

1. Resolución MEPC 21(22) del 5 de diciembre de 1985, en vigor desde el 6 de abril de 1987.
2. Resolución MEPC. 68 (38) del 10 de julio de 1996, en vigor desde el 01 enero 1998.
3. Resolución MEPC. 384(81) del 22 de marzo de 2024, que entra en vigor el 1 de enero de 2026.

PARÁGRAFO. Las resoluciones emitida por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se modifica el Protocolo I "Disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales", del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 modificado por el Protocolo de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 12 de 1981, contenidas en el presente artículo forman parte integral del presente Capítulo.

ARTÍCULO 4.2.9.10.2 Acoger en el ámbito nacional, las Resoluciones emitidas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, -única y exclusivamente en lo pertinente a la modificación del Anexo I "Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos", del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 modificado por el protocolo de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 12 de 1981, así:

1. Resolución MEPC 14(20) del 7 de septiembre de 1984, en vigor desde el 7 de enero de 1986.
2. Resolución MEPC. 29 (25) del 1 de diciembre de 1987, en vigor el 1 de abril del 1989.
3. Resolución MEPC. 39(29) del 16 de marzo de 1990, en vigor desde el 3 febrero de 2000.
4. Resolución MEPC 42(30) del 16 de noviembre de 1990, en vigor desde el 17 de marzo de 1992.
5. Resolución MEPC 47(31) del de 4 julio de 1991, en vigor desde el 4 de abril de 1993.
6. Resolución MEPC 51(32) del 6 de marzo de 1992, en vigor desde el 6 de julio de 1993.
7. Resolución MEPC 52(32) del 6 de marzo de 1992, en vigor desde el 6 de julio de 1993.
8. Resolución MEPC 75(40) del 25 de septiembre de 1997, en vigor desde el 1 de febrero de 1999.
9. Resolución MEPC 78(43) del 1 de julio de 1999, en vigor desde el 1 de enero de 2001.

10. Resolución MEPC 95(46) del 27 de abril de 2001, en vigor 1 de septiembre de 2002.
11. Resolución MEPC 117(52) del 15 de octubre de 2004, en vigor desde el 1 de enero de 2007.
12. Resolución MEPC 141(54) del 24 de marzo de 2006, en vigor desde el 1 de agosto de 2007.
13. Resolución MEPC 164(56) del 13 de julio de 2007, en vigor desde el 1 de diciembre de 2008.
14. Resolución MEPC 186(59) del 17 de julio de 2009, en vigor desde el 1 de enero de 2011.
15. Resolución MEPC 187(59) del 17 de julio de 2009, en vigor desde el 1 de enero de 2011.
16. Resolución MEPC 189(60) del 26 de marzo de 2010, en vigor desde el 1 de enero de 2011.
17. Resolución MEPC 216(63) del 2 de marzo de 2012, en vigor desde el 1 de agosto de 2013.
18. Resolución MEPC 235(65) del 17 de mayo de 2013, en vigor desde el 1 de octubre de 2014.
19. Resolución MEPC 236(65) del 17 de mayo de 2013, en vigor desde el 1 de octubre de 2014.
20. Resolución MEPC 246(66) del 4 de abril de 2014, en vigor desde el 1 de enero de 2016.
21. Resolución MEPC 248(66) del 4 de abril de 2014, en vigor desde el 1 de enero de 2016.
22. Resolución MEPC 256(67) del 17 de octubre de 2014, en vigor desde el 1 de marzo de 2016.
23. Resolución MEPC 265(68) del 15 de mayo 2015, en vigor desde el 1 de enero de 2017.
24. Resolución MEPC 276(70) del 28 de octubre de 2016, en vigor desde el 1 de marzo de 2018.
25. Resolución MEPC 314(74) del 17 de mayo de 2019, en vigor desde el 1 de octubre de 2020.
26. Resolución MEPC. 329(76) del 17 de junio de 2021, que entra en vigor el 1 de noviembre de 2022.
27. Resolución MEPC. 330(76) del 17 de junio de 2021, que entra en vigor el 1 de noviembre de 2022.
28. Resolución MEPC. 343(78) del 10 de junio de 2022, que entra en vigor el 1 de enero de 2024.
29. Resolución MEPC. 359(79) del 16 de diciembre de 2022, que entra en vigor el 1 de mayo de 2024.

PARÁGRAFO. Las resoluciones emitidas por el Comité de Protección del Medio marino de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se

modifica el Anexo I "Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos", del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 modificado por el protocolo de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 12 de 1981, contenidas en el presente artículo forman parte integral del presente Capítulo.

ARTÍCULO 4.2.9.10.4. Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones emitidas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, única y exclusivamente en lo pertinente a la modificación del Anexo II "Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas en granel", del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 modificado por el protocolo de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 12 de 1981, así:

1. Resolución MEPC 16(22) del 5 de diciembre de 1985, en vigor desde el 6 de abril de 1987.
2. Resolución MEPC. 34 (27) del 17 de marzo de 1989, en vigor el 13 de octubre del 1990.
3. Resolución MEPC. 39(29) del 16 de marzo de 1990, en vigor desde el 3 febrero de 2000.
4. Resolución MEPC 57(33), del 30 de octubre de 1992, en vigor desde el 1 de julio de 1994.
5. Resolución MEPC 78(43) del 1 de julio de 1999, en vigor desde el 1 de enero de 2001.
6. Resolución MEPC 118(52) del 15 de octubre de 2004, en vigor desde el 1 de enero de 2007.
7. Resolución MEPC 216(63) del 2 de marzo de 2012, en vigor desde el 1 de agosto de 2013.
8. Resolución MEPC 238(65) del 17 de mayo de 2013, en vigor desde el 1 de enero de 2015.
9. Resolución MEPC 246(66), del 4 de abril de 2014, en vigor desde el 1 de enero de 2016.
10. Resolución MEPC 265(68) del 15 de mayo de 2015, en vigor desde el 1 de enero de 2017.
11. Resolución MEPC 270(69) del 22 de abril de 2016, en vigor desde el 1 de septiembre de 2017.
12. Resolución MEPC 314(74) del 17 de mayo de 2019, en vigor desde el 1 de octubre de 2020.
13. Resolución MEPC 315(74) del 17 de mayo de 2019, en vigor desde el 1 de enero de 2021.
14. Resolución MEPC. 344(78) del 10 de junio de 2022, que entra en vigor el 1 de noviembre de 2023.
15. Resolución MEPC. 359(79) del 16 de diciembre de 2022, que entra en vigor el 1

de mayo de 2024.

PARÁGRAFO. las resoluciones emitidas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se modifica el Anexo II "Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas en granel", del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 modificado por el protocolo de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 12 de 1981, contenidas en presente artículo forman parte integral del presente Capítulo.

ARTÍCULO 4.2.9.1.10.8. Acoger en el ámbito nacional, las Resoluciones emitidas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional-, única y exclusivamente en lo pertinente a la modificación del Anexo IV "Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques", del Convenio para prevenir la contaminación por buques de 1973 modificado por el protocolo de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 12 de 1981:

1. Resolución MEPC 115(51) del 1 de abril de 2004, en vigor desde el 1 de agosto de 2005.
2. Resolución MEPC. 143 (54) del 24 de marzo de 2006, en vigor el 1 de agosto del 2007.
3. Resolución MEPC. 164 (56) del 13 de julio de 2007, en vigor el 1 de diciembre del 2008.
4. Resolución MEPC. 200 (62) del 15 de julio de 2011, en vigor el 1 de enero del 2013.
5. Resolución MEPC 216(63) del 2 de marzo de 2012, en vigor desde el 1 de agosto de 2013.
6. Resolución MEPC. 246 (66) del 4 de abril de 2014, en vigor el 1 de enero del 2016.
7. Resolución MEPC. 265 (68) del 15 de mayo de 2015, en vigor el 1 de enero del 2017.
8. Resolución MEPC. 274 (69) del 2 de abril de 2016, en vigor el 1 de septiembre del 2017.
9. Resolución MEPC. 330(76) del 17 de junio de 2021, que entra en vigor el 1 de noviembre de 2022.
10. Resolución MEPC. 359(79) del 16 de diciembre de 2022, que entra en vigor el 1 de mayo de 2024

PARÁGRAFO. las resoluciones emitidas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se modifica el Anexo IV "Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques", del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 modificado por el protocolo de 1978, incorporado a la legislación nacional

mediante la Ley 12 de 1981, contenidas en presente artículo forman parte integral del presente Capítulo.

ARTÍCULO 4.2.9.1.10.9. Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones emitidas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, única y exclusivamente en lo pertinente a la modificación del Anexo V "Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques", del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 modificado por el protocolo de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 12 de 1981, así:

1. Resolución MEPC. 36(28) del 17 de octubre de 1989, en vigor desde el 18 de febrero de 1991.
2. Resolución MEPC.42 (30) del 16 de noviembre de 1990, en vigor el 17 de marzo del 1992.
3. Resolución MEPC.48 (31) del 4 de julio de 1991, en vigor el 4 de abril del 1993.
4. Resolución MEPC.65 (37) del 14 de septiembre de 1995, en vigor el 1 de julio del 1997.
5. Resolución MEPC.89 (45) del 5 de octubre 2000, en vigor el 1 de marzo del 2002.
6. Resolución MEPC.116 (51) del 1 de abril de 2004, en vigor el 1 de agosto del 2005.
7. Resolución MEPC.201 (62) del 15 de julio de 2011, en vigor el 1 de enero del 2013.
8. Resolución MEPC.216 (63) del 2 de marzo de 2012, en vigor el 1 de agosto del 2013.
9. Resolución MEPC.246 (66) del 4 de abril de 2014, en vigor el 1 de enero del 2016.
10. Resolución MEPC.265 (68) del 15 de mayo de 2015, en vigor el 1 de enero del 2017.
11. Resolución MEPC.277 (70) del 28 de octubre de 2016, en vigor el 1 de marzo del 2018-
12. Resolución MEPC.314 (74) del 17 de mayo de 2019, en vigor el 1 de enero del 2021.
13. Resolución MEPC. 360(79) del 16 de diciembre de 2022, que entra en vigor el 1 de mayo de 2024

PARÁGRAFO. Las resoluciones emitidas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, que modifican el Anexo V "Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques", del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 modificado por el protocolo de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 12 de 1981, contenidas en el presente artículo forman parte integral del presente capítulo.
(Resolución 757 de 2024)

ARTÍCULO 4.2.9.1.10.10. Acoger en el ámbito nacional la siguiente resolución de la Conferencia de las Partes en el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 por medio de la cual se enmienda el Anexo V "Reglas para prevenir la contaminación por basuras", del convenio internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 modificado por el protocolo de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 12 de 1981:

1. Resolución 3 de la Conferencia de 1994 de las Partes en el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, modificado por el Protocolo de 1978, del 2 de noviembre de 1994, en vigor desde el 3 de marzo de 1996.

PARÁGRAFO. La resolución de la Conferencia de las Partes en el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 que modifica el Anexo V "Reglas para prevenir la contaminación por basuras", del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 modificado por el protocolo de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 12 de 1981, contenidas en el presente artículo forman parte integral de la presente Resolución.

(Resolución 866 de 2020)

CAPÍTULO 11
PRESCRIPCIONES SOBRE EL MANTENIMIENTO, EXAMEN MINUCIOSO, PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO, REVISIÓN Y REPARACIÓN DE LOS BOTES SALVAVIDAS Y LOS BOTES DE RESCATE, DISPOSITIVOS DE PUESTA A FLOTE Y APAREJOS DE SUELTA (LAS PRESCRIPCIONES)

ARTÍCULO 4.2.9.11.1. Acoger en el ámbito nacional, la resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de la cual se adopta las Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, revisión y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta (Las Prescripciones), así:

1. Resolución MSC. 402l96), adoptada el 19 de mayo de 2016, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2020.

PARÁGRAFO. La Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de la cual se adoptan las Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, revisión y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta (Las Prescripciones), del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, forman parte integral de la presente resolución.

(Resolución 752 de 2021)

CAPÍTULO 12
NORMAS PARA LA INSPECCIÓN Y EL MANTENIMIENTO DE LAS TAPAS DE ESCOTILLA DE GRANELEROS POR PARTE DEL PROPIETARIO

ARTÍCULO 4.2.9.12.1. Acoger en el ámbito nacional, la Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de la cual se adoptan las Normas para la Inspección y el Mantenimiento de las Tapas de Escotilla de Graneleros por Parte del Propietario, así:

1. Resolución MSC. 169 (79), adoptada el 9 de diciembre de 2004, la cual entró en vigor el 1 de julio de 2006.

PARÁGRAFO. La Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de la cual se adoptan las Normas para la Inspección y el Mantenimiento de las Tapas de Escotilla de Graneleros por Parte del Propietario del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, forman parte integral de la presente Resolución.
(Resolución 703 de 2022)

CAPÍTULO 13
NORMAS RELATIVAS A LAS ESTRUCTURAS LATERALES DE LOS GRANELEROS DE FORRO SENCILLO EN EL COSTADO, Y LOS CRITERIOS DE RENOVACIÓN DE CUADERNAS Y CARTABONES DEL FORRO EXTERIOR DE LOS GRANELEROS DE FORRO SENCILLO EN EL COSTADO, NO CONSTRUIDOS CONFORME A LAS NORMAS RELATIVAS A LAS ESTRUCTURAS LATERALES DE LOS GRANELEROS DE FORRO SENCILLO EN EL COSTADO.

ARTÍCULO 4.2.9.13.1. Acoger en el ámbito nacional, la resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de la cual se adoptan las normas relativas a las estructuras laterales de los graneleros de forro sencillo en el costado, y los criterios de renovación de cuadernas y cartabones del forro exterior de los graneleros de forro sencillo en el costado, no construidos conforme a las normas relativas a las estructuras laterales de los graneleros de forro sencillo en el costado, así:

1. Resolución MSC. 168(79), adoptada el 9 de diciembre de 2004, la cual entró en vigor el 1 de julio de 2006.

PARÁGRAFO. La Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de la cual se adoptan las Normas Relativas a las Estructuras Laterales de los Graneleros de Forro Sencillo en el Costado, y los Criterios de Renovación de Cuadernas y Cartabones del Forro Exterior de los Graneleros de Forro Sencillo en el

Costado, no Construidos Conforme a las Normas Relativas a las Estructuras Laterales de los Graneleros de Forro Sencillo en el Costado, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, forman parte integral de la presente Resolución.
(Resolución 701 de 2021)

CAPÍTULO 14
CÓDIGO SOBRE NIVELES DE RUIDO A BORDO DE LOS BUQUES

ARTÍCULO 4.2.9.4.1. Acoger en el ámbito nacional, la Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales se adopta el Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques, así:

1. Resolución MSC. 337(91) Adoptada el 30 de noviembre de 2012, la cual entró en vigor el 1 de julio de 2014.

PARÁGRAFO. La Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de las cuales se adopta el Código Sobre Niveles de Ruido a Bordo de los Buques, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenida en el presente artículo, forma parte integral de la presente Resolución.
(Resolución 789 de 2021)

CAPÍTULO 15
CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL CÓDIGO CGRQ

ARTÍCULO 4.2.9.15.1. Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales se adopta y modifica el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel, Código CGrQ, así:

1. Resolución MEPC. 20(22), adoptada el 5 de diciembre de 1985, la cual entró en vigor el 6 de abril de 1987.
2. Resolución MEPC. 33(27), adoptada el 17 de marzo de 1989, la cual entró en vigor el 13 de octubre de 1990.
3. Resolución MEPC. 41(29), adoptada el 16 de marzo de 1990, la cual entró en vigor el 3 de febrero de 2000.
4. Resolución MEPC. 56(33), adoptada el 30 de octubre de 1992, la cual entró en vigor el 1° de julio de 1994.

5. Resolución MEPC. 70(38), adoptada el 10 de julio de 1996, la cual entró en vigor el 1° de julio de 1998.
6. Resolución MEPC. 80(43), adoptada el 1° de julio de 1999, la cual entró en vigor el 1 de julio de 2002.
7. Resolución MEPC. 91(45), adoptada el 5 de octubre de 2000, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2002.
8. Resolución MEPC. 144(54), adoptada el 24 de marzo de 2006, la cual entró en vigor el 1° de agosto de 2007.
9. Resolución MEPC. 249(66), adoptada el 4 de abril de 2014, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2016.
10. Resolución MEPC. 303(72), adoptada el 13 de abril de 2018, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2020.
11. Resolución MEPC. 319(74), adoptada el 17 de mayo de 2019, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2021.

PARÁGRAFO. Las resoluciones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, por medio de las cuales se adopta y modifica el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel, Código CGrQ), del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques de 1973 modificado por el Protocolo de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 12 de 1981, contenidas en el presente artículo, forman parte integral de la presente Resolución.

(Resolución 1090 de 2021)

CAPÍTULO 16
PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISION POR EL ESTADO RECTOR DE PUERTO

ARTÍCULO 4.2.9.16.1. Acoger en el ámbito nacional la siguiente resolución de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional por medio de la cual se adoptan los procedimientos para la Supervisión del Estado Rector de Puerto: 1) Resolución A 1185(33), Adoptada el 06 de diciembre de 2023.

PARÁGRAFO. La resolución de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, por medio de la cual se adoptan los procedimientos para la Supervisión del Estado Rector de Puerto contenida en el presente artículo, forma parte integral de la presente Resolución."

(Resolución 368 de 2024)

CAPÍTULO 17
CÓDIGO PARA LAS ORGANIZACIONES RECONOCIDAS (CÓDIGO OR)

ARTÍCULO 4.2.9.17.1. Acoger en el ámbito nacional, la Resolución MEPC.237(65) (adoptada el 17 de mayo de 2013) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional "Código para las Organizaciones Reconocidas (Código OR)

1. Resolución MEPC.237(65) (adoptada el 17 de mayo de 2013) , la cual entró en vigor el 01 de enero de 2015.

PARÁGRAFO. la Resolución MEPC.237(65) (adoptada el 17 de mayo de 2013) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional "Código para las Organizaciones Reconocidas" (Código OR) contenida en el presente artículo forman parte integral de la presente resolución.

ARTÍCULO 4.2.9.17.2. Acoger en el ámbito nacional, la Resolución MSC 349(92) del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de la cual se establece el Código Para Las Organizaciones Reconocidas (CÓDIGO OR)

1. Resolución MSC 349(92) adoptada el 21 de junio de 2013**,** la cual entró en vigor el 01 de enero de 2015.

PARÁGRAFO. La Resolución MSC 349(92) del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima por medio de la cual se establece el Código Para Las Organizaciones Reconocidas (CÓDIGO OR) contenida en el presente artículo forman parte integral de la presente resolución.

(Adicionado por la Resolución 417 de 2024)

CAPÍTULO 18
CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL, CÓDIGO CIG

ARTÍCULO 4.2.9.18.1. Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales se adopta y modifica el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel, Código CIG, así:

1. Resolución MSC. 5(48), adoptada el 17 de junio de 1983, la cual entró en vigor el 1° de julio de 1986.

2. Resolución MSC. 17(58), adoptada el 24 de mayo de 1990, la cual entró en vigor el 3 de febrero de 2000.
3. Resolución MSC. 30(61), adoptada el 11 de diciembre de 1992, la cual entró en vigor el 1° de julio de 1994.
4. Resolución MSC. 32(63), adoptada el 23 de mayo de 1994, la cual entró en vigor el 1 de julio de 1998.
5. Resolución MSC. 59(67), adoptada el 5 de diciembre de 1996, la cual entró en vigor el 1° de julio de 1998.
6. Resolución MSC. 103(73), adoptada el 5 de diciembre de 2000, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2002.
7. Resolución MSC. 177(79), adoptada el 10 de diciembre de 2004, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2006.
8. Resolución MSC. 220(82), adoptada el 8 de diciembre de 2006, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2009.
9. Resolución MSC. 370(93), adoptada el 22 de mayo de 2014, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2016.
10. Resolución MSC. 411(97), adoptada el 25 de noviembre de 2016, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2020.
11. Resolución MSC. 441(99), adoptada el 24 de mayo de 2018, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2020.
12. Resolución MSC. 476(102), adoptada el 11 de noviembre de 2020, la cual entra en vigor el 1° de enero de 2024.
13. Resolución MSC. 492(104), adoptada el 8 de octubre de 2021, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2024.
14. Resolución MSC. 523(106), adoptada el 10 de noviembre de 2022, la cual entra en vigor el 1 de enero de 2026.

PARÁGRAFO. Las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de las cuales se modifica el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel, Código CIG del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, forman parte integral del presente Capítulo.

(Resolución 336 del 13 de marzo de 2025 art1)

CAPÍTULO 19
DISPOSICIONES TÉCNICAS RELATIVAS A LOS MEDIOS DE ACCESO PARA LAS INSPECCIONES

ARTÍCULO 4.2.9.19.1. Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales se adopta y modifica las Disposiciones Técnicas Relativas a los Medios de Acceso para las Inspecciones, así:

1. Resolución MSC. 133(76), adoptada el 12 de diciembre de 2002, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2005.
2. Resolución MSC. 158(78), adoptada el 20 de mayo de 2004, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2006.

PARÁGRAFO. Las Resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de las cuales se adopta y modifica las Disposiciones Técnicas Relativas a los Medios de Acceso para las Inspecciones, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974 enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, forman parte integral de la presente Resolución.

(Resolución 1096 de 2021)

CAPÍTULO 20
NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS MEDIOS ALTERNATIVOS DE PROTECCIÓN CONTRA LA CORROSIÓN DE LOS TANQUES DE CARGA DE HIDROCARBUROS DE LOS PETROLEROS PARA CRUDOS.

ARTÍCULO 4.2.9.20.1. Acoger en el ámbito nacional, la resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de la cual se adopta la Norma de Rendimiento de los medios Alternativos de Protección contra la Corrosión de los Tanques de Carga de Hidrocarburos de los Petroleros para Crudos, así:

1. Resolución MSC. 289(87), adoptada el 14 de mayo de 2010, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2012.

PARÁGRAFO. La Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de la cual se adopta la Norma de Rendimiento de los medios Alternativos de Protección contra la Corrosión de los Tanques de Carga de Hidrocarburos de los Petroleros para Crudos, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenida en el presente artículo, forma parte integral de la presente Resolución.

(Resolución 1092 de 2021)

CAPÍTULO 21

CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS - CÓDIGO SSCI

ARTÍCULO 4.2.9.21.1. Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales se adopta y modifica el Código Internacional de Sistemas de Seguridad contra Incendios Código SSCI, así:

1. Resolución MSC. 98(73), adoptada el 5 de diciembre de 2000, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2002.
2. Resolución MSC. 206(81), adoptada el 18 de mayo de 2006, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2010.
3. Resolución MSC. 217(82), adoptada el 8 de diciembre de 2006, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2008 en lo concerniente al contenido del Anexo 1 de la resolución, y el 1° de julio de 2010 en lo concerniente al contenido del Anexo 2 de la resolución.
4. Resolución MSC. 292(87), adoptada el 21 de mayo de 2010, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2011.
5. Resolución MSC. 311(88), adoptada el 3 de diciembre de 2010, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2012.
6. Resolución MSC. 327(90), adoptada el 25 de mayo de 2012, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2014.
7. Resolución MSC. 339(91), adoptada el 30 de noviembre de 2012, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2014.
8. Resolución MSC. 367(93), adoptada el 22 de mayo de 2014, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2016.
9. Resolución MSC. 403(96), adoptada el 19 de mayo de 2016, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2020.
10. Resolución MSC. 410(97), adoptada el 25 de noviembre de 2016, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2020.
11. Resolución MSC. 457(101), adoptada el 14 de junio de 2019, la cual entrará en vigor el 1° de enero de 2024.

PARÁGRAFO. Las Resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de las cuales se adopta y modifica el Código Internacional de Sistemas de Seguridad contra Incendios Código SSCI, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974 enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, forman parte integral de la presente Resolución.

(Resolución 1095 de 2021)

CAPÍTULO 21

NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS PROTECTORES DE LOS TANQUES DE CARGA DE HIDROCARBUROS DE LOS PETROLEROS PARA CRUDOS

ARTÍCULO 4.2.9.21.1. Acoger en el ámbito nacional las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales se adopta y modifica la Norma de Rendimiento de los Revestimientos Protectores de los Tanques de Carga de Hidrocarburos de los Petroleros para Crudos, así:

1. Resolución MSC. 288(87), adoptada el 14 de mayo de 2010, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2012.
2. Resolución MSC. 342(91), adoptada el 30 de noviembre de 2012, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2014.

PARÁGRAFO. Las Resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de las cuales se adopta y modifica la Norma de Rendimiento de los Revestimientos Protectores de los Tanques de Carga de Hidrocarburos de los Petroleros para Crudos, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Solas 1974 enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, forman parte integral de la presente Resolución.

(Resolución 1103 de 2021)

CAPÍTULO 22
CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES, CÓDIGO CNI.

ARTÍCULO 4.2.1.22.1. Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales se adopta y modifica el Código Internacional para la Seguridad del Transporte de Combustible Nuclear Irradiado, Plutonio y Desechos de Alta Actividad en Bultos a Bordo de los Buques, Código CNI, así:

1. Resolución MSC. 88(71), adoptada el 27 de mayo de 1999, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2001.
2. Resolución MSC. 118(74), adoptada el 6 de junio de 2001, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2003.
3. Resolución MSC. 135(76), adoptada el 12 de diciembre de 2002, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2004.
4. Resolución MSC. 178(79), adoptada el 10 de diciembre de 2004, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2006.

5. Resolución MSC. 241(83), adoptada el 12 de octubre de 2007, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2009.

PARÁGRAFO. Las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de las cuales se adopta y modifica el Código Internacional para la Seguridad del Transporte de Combustible Nuclear Irradiado, Plutonio y Desechos de Alta Actividad en Bultos a Bordo de los Buques, Código CNI, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, forman parte integral de la presente Resolución.

(Resolución 1091 de 2021)

CAPÍTULO 23
NORMAS INTERNACIONALES DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES BASADAS EN OBJETIVOS PARA GRANELEROS Y PETROLEROS

ARTÍCULO 4.2.9.23.1. Acoger en el ámbito nacional, la resolución del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de la cual se adoptan las Normas Internacionales de Construcción de Buques Basadas en Objetivos para Graneleros y Petroleros, así:

1. Resolución MSC. 287(87) Adoptada el 20 de mayo de 2010, la cual entró en vigor el 1° de enero de 2012.

PARÁGRAFO. La Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de la cual se adoptan las Normas Internacionales de Construcción de Buques Basadas en Objetivos para Graneleros y Petroleros, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado) incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenida en el presente artículo, forma parte integral de la presente Resolución.

(Resolución 1093 de 2021)

CAPÍTULO 24
NORMA DE RENDIMIENTO DE LOS REVESTIMIENTOS PROTECTORES DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE DE AGUA DE MAR DE TODOS LOS TIPOS DE BUQUES Y LOS ESPACIOS DEL DOBLE FORRO EN EL COSTADO DE LOS GRANELEROS.

ARTÍCULO 4.2.9.24.1. Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de las cuales

se adopta y modifica la Norma de Rendimiento de los Revestimientos Protectores de los Tanques Dedicados a Lastre de Agua de Mar de todos los Tipos de Buques y los Espacios del Doble Forro en el Costado de los Graneleros, así:

1. Resolución MSC. 215(82), adoptada el 8 de diciembre de 2006, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2008.
2. Resolución MSC. 341(91), adoptada el 30 de noviembre de 2012, la cual entró en vigor el 1° de julio de 2014.

PARÁGRAFO. Las Resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de las cuales se adopta y modifica la Norma de Rendimiento de los Revestimientos Protectores de los Tanques Dedicados a Lastre de Agua de Mar de todos los Tipos de Buques y los Espacios del Doble Forro en el Costado de los Graneleros, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, forman parte integral de la presente resolución.

(Resolución 1118 de 2021)

CAPÍTULO 25
DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC)

ARTÍCULO 4.2.9.25.1. Acoger en el ámbito nacional, la resolución emitida por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional en lo pertinente a la adopción de "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), así:

1. A.1156(32) adoptada el 15 de diciembre de 2021 de la Asamblea Organización Marítima Internacional mediante la cual se acogen las "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2021-

PARÁGRAFO. La Resolución de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional contenida en el presente artículo forma parte integral del Reglamento Marítimo colombiano.

(Resolución 878 de 2023 art 1)

CAPÍTULO 26
ADOPCIÓN DE LOS PRINCIPIOS RELATIVOS A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

ARTÍCULO 4.2.9.26.1. Acoger en el ámbito nacional, la Resolución emitida por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional en lo pertinente a la adopción principios relativos a la dotación mínima de seguridad, así:

1. Resolución A.1047(27) adoptada el 30 de noviembre de 2011 de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional mediante la cual se "adoptan principios relativos a la dotación mínima de seguridad que están compuestos por las directrices para la aplicación de los principios relativos a la dotación mínima de seguridad "

PARÁGRAFO. La Resolución de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional contenida en el presente artículo forma parte integral del Reglamento Marítimo Colombiano:

CAPÍTULO 27
CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES QUE UTILICEN GASES U OTROS COMBUSTIBLES DE BAJO PUNTO DE INFLAMACIÓN (CÓDIGO IGF)

ARTÍCULO 4.2.9.27.1. Acoger en el ámbito nacional, las resoluciones emitidas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, única y exclusivamente en lo pertinente a la adopción y modificación el Código Internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF).de obligada aplicación a nivel nacional por prescripciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, así:

1. Resolución MSC. 391(95) del 11 de junio de 2015, en vigor desde el 1 enero 2017.
2. Resolución MSC. 422(98) del 15 de junio de 2017, en vigor desde 1 enero 2020.
3. Resolución MSC. 458(101) del 14 de junio de 2019, en vigor desde 1 enero de 2024.
4. Resolución MSC. 475(102) del 11 de noviembre de 2020, en vigor desde 1 enero de 2024.
5. Resolución MSC. 524(106) del 10 de noviembre de 2022, en vigor desde 1 enero de 2026.

PARÁGRAFO. Las Resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de las cuales se adopta y modifica el Código Internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF). de obligatorio cumplimiento por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980 forma parte integral del presente capítulo del REMAC

(Adicionado por el artículo 1 de la Resolución 579 de 2024)

CAPÍTULO 28
CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA DE LA GENTE DE MAR

ARTÍCULO 4.2.9.28.1 Acoger en el ámbito nacional, las siguientes Resoluciones emitidas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se modifica el Código para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de obligatorio cumplimiento por prescripciones del Convenio Internacional a la legislación nacional mediante la Ley 35 de 1981, así:

1. Resolución MSC.67 (68), del 04 de junio de 1997, en vigor desde el 01 enero 1999.
2. Resolución MSC.78 (70), del 09 de diciembre de 1998, en vigor desde el 01 enero 2003.
3. Resolución MSC.156 (78) del 20 de mayo de 2004, en vigor desde el 01 julio 2006.
4. Resolución MSC.180 (79) del 09 de diciembre de 2004, en vigor desde el 01 julio 2006.
5. Resolución MSC.209 (81) del 18 de mayo de 2006, en vigor desde el 01 enero 2008.
6. Resolución MSC.374 (93) del 22 de mayo de 2014, en vigor desde el 01 enero 2016.
7. Resolución MSC.397 (95) del 11 de junio de 2015, en vigor desde el 01 enero de 2017.
8. Resolución MSC.417 (97) del 25 de noviembre de 2016, en vigor desde el 01 julio de 2018.
9. Resolución MSC.487 (103) del 13 de mayo de 2021, en vigor desde el 01 enero de 2023.
10. Resolución MSC.541 (107) del 08 de junio de 2023, en vigor desde el 01 enero de 2025.
11. Resolución MSC.560 (108) del23 de mayo de 2024, en vigor desde el 01 de julio de 2025de 2025

PARÁGRAFO. Las Resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional que modifican el Código para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, parte integral del Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, 1978 incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 35 de 1981, contenidas en el presente artículo forman parte integral del REMAC.
(Modificada por el artículo 1 de la resolución 1083 de 2025)

ARTÍCULO 4.2.9.28.2. Acoger en el ámbito nacional las siguientes resoluciones de la Conferencia de 1995 de las Partes en el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, y de la Conferencia de 2010 de las

Partes en el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, , por medio de las cuales se adopta y modifica el Código de Formación, titulación y guardia para la gente de mar, Código de Formación, de obligatorio cumplimiento por disposiciones de la ley 35 de 1981, mediante la cual se adoptó el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978: enmendado

1. Resolución 2 de la Conferencia de 1995 de las Partes en el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, del 7 de julio de 1995, en vigor desde el 1 de febrero de 1997.
2. Resolución 2 de la Conferencia de 2010 de las Partes en el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, del 1 de julio de 2010, en vigor desde el 1 de enero de 2012.

PARÁGRAFO. Las resoluciones de las Conferencia 1995 de las Partes en el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, y de la Conferencia 2010 de las Partes en el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 35 de 1981, contenidas en el presente artículo forman parte integral del REMAC.
(Adicionado por el art 1 de la Res 848 de 2024)

CAPÍTULO 29
ANEXO AL CONVENIO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA DE LA GENTE DE MAR

ARTÍCULO 4.2.9.29.1. Acoger en el ámbito nacional, las siguientes Resoluciones emitidas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, por medio de las cuales se modifica el Anexo del Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 35 de 1981, así:

1. Resolución MSC 21(59) del 27 de mayo de 1981, en vigor desde el 1 de diciembre de 1992.
2. Resolución MSC.33 (63) del 23 de mayo de 1994, en vigor desde el 01 enero 1996.
3. Resolución MSC.66 (68), del 4 de junio de 1997, en vigor desde el 01 enero 1999.
4. Resolución MSC.203 (81) del 18 de mayo de 2006, en vigor desde el 01 enero 2008.
5. Resolución MSC.373 (93) del 22 de mayo de 2014, en vigor desde el 01 enero 2016.
6. Resolución MSC.396 (95) del 11 de junio de 2015, en vigor desde el 01 enero 2017.
7. Resolución MSC.416 (97) del 25 de noviembre de 2016, en vigor desde el 01 julio 2018.
8. Resolución MSC.486 (103) del 13 de mayo de 2021, en vigor desde el 01 enero de 2023.
9. Resolución MSC.540 (107) del 08 de junio de 2023, en vigor desde el 01 enero de

2025.

PARÁGRAFO. Las Resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional que modifican el Anexo del Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, enmendado, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 35 de 1981, contenidas en el presente artículo forman parte integral de la presente Resolución.

ARTÍCULO 4.2.9.29.2. Acoger en el ámbito nacional las siguientes resoluciones de la Conferencia de 1995 de las Partes en el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, y de la Conferencia de 2010 de las Partes en el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, por medio de la cual se enmienda el Anexo del Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 35 de 1981:

1. Resolución 1 de la Conferencia de 1995 de las Partes en el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, del 7 de julio de 1995, en vigor desde el 1 de febrero de 1997.
2. Resolución 1 de la Conferencia de 2010 de las Partes en el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, del 1 de julio de 2010, en vigor desde el 1 de enero de 2012.

PARÁGRAFO. Las resoluciones de las Conferencia 1995 de las Partes en el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, y de la Conferencia 2010 de las Partes en el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 12 de 1981, contenidas en el presente artículo forman parte integral de la presente Resolución.

(Adicionado por el art 1 de la res 848 de 2024).

CAPÍTULO 30
PRESCRIPCIONES DE LOS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES QUE SE DEJAN "A JUICIO DE LA ADMINISTRACIÓN"

Capítulo adicionado por la Resolución 1167 de 2024

ARTÍCULO 4.2.9.30.1. Determinar las prescripciones de los instrumentos internacionales Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, en el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques (MARPOL 1973/78) y sus enmiendas adoptado por el país mediante la ley 12 de 1981, en el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (Líneas de Carga 1966) adoptado

mediante Ley 3 de 1983 , en el Convenio Internacional sobre Arqueo de buques, Arqueo 1969, adoptado mediante la Ley 5ª de 1974; el Convenio Internacional para la formación, titulación y guardia de la gente de mar, de 1978, adoptado mediante Ley 35 de 1981 y en el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (COLREG), adoptado mediante ley 13 de 1981, que se dejan "a juicio de la administración", se encontrarán contenidas en el siguiente anexo**:**

Anexo 79 del REMAC 4 *Actividades Marítimas*"

CAPÍTULO 31
CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD

Capítulo Adicionado por la Resolución 462 de 2025

ARTÍCULO 4.2.9.31.1°-. Acoger en el ámbito nacional, las siguientes resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de la cual se adopta y modifica el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad 1994, Código NGV 1994, así:

1. Resolución MSC. 36(63), adoptada el 20 de mayo de 1994, la cual entró en vigor el 1 de enero de 1996
2. Resolución MSC. 119(74), adoptada el 6 de junio de 2001, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2003.
3. Resolución MSC. 174(79), adoptada el 10 de diciembre de 2004, la cual entró en vigor el 1 de julio de 2006.
4. Resolución MSC. 221(82), adoptada el 8 de diciembre de 2006, la cual entró en vigor el 1 de julio de 2008.
5. Resolución MSC. 259(84), adoptada el 16 de mayo de 2008, la cual entró en vigor el 16 de mayo de 2008.
6. Resolución MSC. 351(92), adoptada el 21 de junio de 2013, la cual entró en vigor el 1 de junio de 2015.
7. Resolución MSC. 423(98), adoptada el 15 de junio de 2017, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2020.
8. Resolución MSC. 438(99), adoptada el 24 de mayo de 2018, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2020.
9. Resolución MSC. 498(105), adoptada el 28 de abril de 2022, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2024.
10. Resolución MSC. 536(107), adoptada el 8 de junio de 2023, la cual entra en vigor el 1 de enero de 2026.

PARÁGRAFO. Las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de las cuales se adopta y modifica el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad 1994, - Código NGV 1994 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, se entienden incorporadas al Título 9 d de la Parte 2 del REMAC 4.

ARTÍCULO 4.2.9.31.2. Acoger en el ámbito nacional, las siguientes resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional por medio de la cual se adopta y modifica el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad 2000, Código NGV 2000, así:

1. Resolución MSC. 97(73), adoptada el 5 de diciembre de 2000, la cual entró en vigor el 1 de julio de 2002.
2. Resolución MSC. 175(79), adoptada el 10 de diciembre de 2004, la cual entró en vigor el 1 de julio de 2006.
3. Resolución MSC. 222(82), adoptada el 8 de diciembre de 2006, la cual entró en vigor el 1 de julio de 2008.
4. Resolución MSC. 260(84), adoptada el 16 de mayo de 2008, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2010.
5. Resolución MSC. 271(85), adoptada el 4 de diciembre de 2008, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2011.
6. Resolución MSC. 326(90), adoptada el 24 de mayo de 2012, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2014.
7. Resolución MSC. 352(92), adoptada el 21 de junio de 2013, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2015.
8. Resolución MSC. 424(98), adoptada el 15 de junio de 2017, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2020.
9. Resolución MSC. 439(99), adoptada el 23 de mayo de 2018, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2020.
10. Resolución MSC. 499(105), adoptada el 28 de abril de 2022, la cual entra en vigor el 1 de enero de 2024.
11. Resolución MSC. 537(107), adoptada el 8 de junio de 2023, la cual entra en vigor el 1 de enero de 2026.

PARÁGRAFO. Las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por medio de las cuales se adopta y modifica el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad 2000, - Código NGV 2000 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado), incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 8 de 1980, contenidas en el presente artículo, se entienden incorporadas al Título 9 d de la Parte 2 del REMAC 4

(adicionado por el art 1 de la resolución 462 de 2025)

TÍTULO 10
SEGURIDAD MARÍTIMA EN LA INTERFAZ BUQUE – PUERTO

CAPÍTULO 1
CERTIFICADO DE SEGURIDAD Y RIESGOS PARA LA OPERACIÓN MARÍTIMA DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS QUE EFECTÚAN CARGUE Y DESCARGUE DE HIDROCARBUROS Y SUS DERIVADOS, PRODUCTOS LÍQUIDOS Y GASEOSOS A GRANEL

SECCIÓN 1
GENERALIDADES

ARTÍCULO 4.2.10.1.1.1. Objeto. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo tienen por objeto establecer condiciones técnicas sobre el certificado de seguridad y riesgos para la operación marítima de las instalaciones portuarias que efectúan cargue y descargue de hidrocarburos y sus derivados, productos líquidos y gaseosos a granel, en aras de asegurar el cumplimiento de la normatividad nacional e internacional vigente sobre la materia.

ARTÍCULO 4.2.10.1.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo son aplicables a todas las instalaciones portuarias y concesiones marítimas que efectúen cargue y descargue de hidrocarburos y sus derivados, productos líquidos y gaseosos a granel, independiente de los volúmenes transferidos.

La protección de las instalaciones portuarias no está considerada en lo dispuesto en el presente capítulo, por lo que para tales efectos deberá ceñirse a los procedimientos establecidos en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y las correspondientes disposiciones emitidas por la Autoridad Marítima.

ARTÍCULO 4.2.10.1.1.3. Responsabilidades de la instalación portuaria. Los operadores y concesionarios titulares de concesión portuaria a fin de preservar la seguridad del buque, tendrán a cargo las siguientes obligaciones:

1. Dar cumplimiento a las disposiciones que regulan aspectos propios de la operación de la instalación portuaria, establecidas en el presente Capítulo y en la legislación nacional vigente sobre la materia.
2. Contar con un Sistema de Gestión de Seguridad Marítima y Riesgos (SGSMR), conforme a lo dispuesto por la Dirección General Marítima en concordancia con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.2.2.3.101 del Decreto 1073 de 2015 Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía para plantas e instalaciones que efectúan transferencia de productos líquidos y gaseosos a granel, aplicables a los agentes de la cadena distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, a los agentes de la cadena de distribución combustibles gaseosos y demás disposiciones para el manejo de productos líquidos y gaseosos a granel.
3. Contar con un Manual de Operaciones Marítimas, conforme a lo señalado en el Anexo 1 de la Resolución 760-2020. El Manual de Operaciones Marítimas debe contar con un "Terminal Handbook", que contenga las características principales del terminal, el cual debe estar en idioma español e inglés para ser compartido con los buques tanques que visitan la facilidad portuaria.
4. Contar con la certificación de los puntos de amarres (bitas, bitones, bolardos, ganchos) que permitan la permanencia segura de la(s) nave(s) tipo(s) contempladas en el estudio de maniobrabilidad. Asimismo, se deberá llevar un registro de los mantenimientos, conforme a las especificaciones técnicas del fabricante, debiendo ejecutarlas personal debidamente calificado en esta materia.
5. Asegurar que los operadores portuarios y las empresas subcontratadas cumplan con la normatividad de seguridad y capacitación que corresponden a la instalación portuaria, según lo indicado en el anexo correspondiente conforme a lo establecido en el artículo 5º de la presente resolución.
6. Solicitar oportunamente las inspecciones que correspondan a la Autoridad Marítima Nacional, para mantener la certificación del SGSMR. Estas inspecciones son anuales, en la fecha de expedición del Certificado de cumplimiento del SGSMR, el certificado tiene una validez de 5 años.
7. Con el propósito de mantener la nave en condiciones de seguridad, un terminal que opere con monoboya deberá contar con un Piloto Práctico permanente a bordo mientras el buque esté amarrado a la monoboya, para garantizar la posición del buque frente a la facilidad portuaria.
8. Con el objetivo de mantener la nave en condiciones de seguridad, para supervisar las operaciones de transferencia de productos líquidos y gaseosos a granel y asesorar al Capitán de la Nave, deberá contar con un Capitán de carga o Loading Master durante las operaciones de transferencia de carga. Esto aplica a operaciones en facilidades petroleras, hidrocarburos, quimiqueros, LNG, LPG, o cualquier otro producto granel líquido o gaseoso que pudiera contaminar el ambiente.

9. Las instalaciones portuarias deben contar con los equipos, elementos y personal debidamente entrenado para enfrentar emergencias, que puedan causar daños o perjuicios a las personas, al medio ambiente y a los bienes.
10. Las instalaciones portuarias deben hacer una evaluación de riesgos que determine si se requiere o no la instalación de válvulas, breakway, PERC y conexiones camlock en las líneas de mangueras flotantes y submarinas.
11. Debe contar con sistemas de control que permitan detectar oportunamente las filtraciones o pérdidas de contención.
12. Las boyas de amarre de instalaciones portuarias con multiboyas o monoboyas deben tener los elementos de seguridad que se indican en el anexo correspondiente conforme a lo establecido en el artículo 5º de la presente resolución, los que deberán conservarse operativos y en buen estado de mantenimiento.
13. Debe informar los eventos que ameritan una inspección especial por parte de casa clasificadora o de inspector de DIMAR."

ARTÍCULO 4.2.10.1.1.4. Mantenimiento. Las instalaciones portuarias y su equipamiento deben cumplir con el programa de pruebas y mantenimientos definidas en el SGSR y/o por los fabricantes. Con base en ello, se efectuarán las reparaciones que correspondan, debiendo llevar un registro de lo realizado.

TÍTULO 11
PROVISIÓN DE SERVICIOS RADIOELÉCTRICOS PARA EL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA

CAPÍTULO 1
ZONAS DE PROVISIÓN DE SERVICIOS RADIOELÉCTRICOS PARA EL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA

ARTÍCULO 4.2.11.1.1. Establézcanse las zonas marítimas A1, A2 y A3 acuerdo lo determinado en la Resolución A.801(19) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, así:

- **Zona marítima A1**: es el área dentro de la cual se cuenta con cobertura de radiocomunicaciones de por lo menos una estación costera con capacidad de alerta del sistema de Llamada Selectiva Digital (DSC por sus siglas en inglés) en ondas métricas (canal 70 en la banda de frecuencia VHF - Very High Frequency).
- **Zona marítima A2**: excluyendo la zona A1, es el área dentro de la cual se cuenta con cobertura de radiocomunicaciones de por lo menos una estación costera con capacidad de alerta del sistema de Llamada Selectiva Digital (DSC por sus siglas en inglés) en ondas hectométricas (frecuencia 2187.5 kHz en banda MF - Medium Frequency).

- **Zona marítima A3:** excluyendo las zonas marítimas A1 y A2, es el área dentro de la cual se cuenta con cobertura de servicios satelitales con capacidad de alerta continua para la seguridad de la vida humana en el mar.

PARÁGRAFO 1. El servicio satelital de la Zona Marítima A3 es prestado por el coordinador de las NAVAREAS IV y XII (Estados Unidos) de acuerdo con lo establecido en el Plan Maestro del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima "Master Plan GMDSS".

ARTÍCULO 4.2.11.1.2. Determinación. Las zonas marítimas serán determinadas, así:

- **Zona Marítima A1:** Zona de la mar comprendida dentro de un círculo de radio A en millas náuticas con centro en la coordenada establecida en la siguiente tabla:

ZONAS MARÍTIMAS A1			
Capitanía	**Sitio**	**Coordenadas Centro de Zona**	**Radio A (Millas Náuticas)**
CP01	Punta Soldado	03°48'.49 N 077°10'.79 W	**25,62**
	Malpelo	04°00'.24 N 081°36'.45 W	**37,02**
CP02	Tumaco ECTVM	01°49'.37 N 078°43'.65 W	**24,36**
CP03	Las Flores ECTVM	11°02'.42 N 074°49'.28 W	**22,14**
	Cerro Piojó	10°44'.04 N 075°06'.37 W	**62,55**
CP04	El Morro	11°15'.00 N 074°13'.84 W	**25,00**
	Riohacha	11°32'.97 N 072°54'.82 W	**15,90**
	Puerto Bolívar	12°15'.08 N 071°57'.47 W	**20,81**
CP05	Tierra Bomba	10°20'.40 N 075°34'.85 W	**32,39**
CP07	San Andrés ECTVM	12°34'.15 N 081°42'.12 W	**22,14**
	Loma	12°32'.00 N 081°43'.82 W	**34,47**
CP08	Matuntugo	08°08'.17 N 076°50'.32 W	**23,20**
	Cerro Azul	08°07'.99 N 076°33'.05 W	**55,06**
CP09	Coveñas ECTVM	09°24'.38 N 075°41'.33 W	**26,21**
CP12	Providencia	13°22'.36 N 081°22'.22 W	**20,61**

- **Zona Marítima A2:** Zona de la mar comprendida dentro de un círculo de radio B en millas náuticas con centro en la coordenada establecida en la siguiente tabla:

ZONAS MARÍTIMAS A2

Capitanía	Sitio	Coordenadas Centro de Zona	Radio B (Millas Náuticas)
CP01	Buenaventura	03° 48.49' N 77° 10.79' W	**200**
CP02	Tumaco	01° 49.37' N 78° 43.65' W	**200**
CP03	Barranquilla	11° 02.42' N 74° 49.28' W	**200**
CP04	Santa Marta	11° 15.00' N 74° 13.84' W	**200**
CP05	Cartagena	10° 20.40' N 75° 34.84' W	**200**
CP07	San Andrés	12° 34.15' N 81° 42.12' W	**200**
CP08	Turbo	08° 08.17' N 76° 50.32' W	**200**
CP09	Coveñas	09° 24.38' N 75° 41.33' W	**200**
CP12	Providencia	13° 22.36' N 81° 22.22' W	**200**

- Zona Marítima A3: Zona más allá de las zonas marítimas A1 y A2.

PARÁGRAFO 1. Las zonas marítimas son reportadas formalmente ante la Organización Marítima Internacional mediante el Sistema Global Integrado de Información de Navegación (GISIS) en el módulo de reporte de las instalaciones radioeléctricas en tierra para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, también conocido como "Máster Plan GMDSS".

PARÁGRAFO 2. En todo caso, la información oficial de las zonas marítimas A1, A2 y A3 es la que reposa en el Plan Maestro del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima "Máster Plan GMDSS" de la plataforma GISIS.

ARTÍCULO 4.2.11.1.3. Establecer que el Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS) de la Organización Marítima Internacional -OMI-, será el medio oficial, para la comunicación y actualización de datos e información que los Estados Contratantes deben reportar, en el marco del cumplimiento del convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS enmendado)-

PARÁGRAFO 1. La información contenida en el módulo "Máster Plan GMDSS" de la plataforma GISIS es de carácter público y no cuenta con ningún tipo de restricción para su consulta.

SECCIÓN 2
INSPECCIONES, AUDITORÍAS E INSPECCIONES

ARTÍCULO 4.2.11.2.1. Auditorías e Inspecciones. La Autoridad Marítima efectuará las auditorías e inspecciones de todas las instalaciones portuarias que realizan transferencia de productos líquidos y gaseosos a granel, conforme lo establece el presente capítulo.

Las instalaciones portuarias estarán sujetas a auditorías iniciales y de seguimiento, así como a inspecciones técnicas y especiales.

La Sociedad autorizada de la concesión portuaria que opere la instalación portuaria deberá tener disponibles los registros de auditorías e inspecciones realizadas por otros organismos, a fin de que sirvan como referencia al momento de las mismas.

ARTÍCULO. 4.2.11.2.2. Auditorías Iniciales. Corresponderá al proceso sistemático y documentado de verificación para determinar el grado de cumplimiento de los requisitos y evaluar la implementación del Sistema de Gestión Seguridad Marítima y Riesgos y tiene como objetivo la certificación del sistema. Esta Auditoría irá acompañada de una inspección inicial.

ARTÍCULO 4.2.11.2.3. Auditorías de Seguimiento. La auditoría de seguimiento corresponderá al proceso sistemático y documentado de verificación para determinar que el Sistema de Gestión de Seguridad Marítima y Riesgos continúa con el cumplimiento de los requisitos, la auditoría podrá considerar la verificación en terreno de elementos de la instalación portuaria, con el objeto de detectar posibles condiciones de riesgos. Esta se ejecutará anualmente dentro de los tres (3) meses anteriores a la fecha de aniversario de la expedición del certificado.

ARTÍCULO 4.2.11.2.3. Inspección técnica. La inspección técnica corresponderá a la inspección física de los sistemas de transferencia, tuberías, mangueras, boyas, elementos accesorios y demás componentes comprendidos en la certificación de seguridad de la instalación portuaria, que se ejecutará antes de su entrada en funcionamiento y con la periodicidad necesaria para mantener la vigencia de dicha certificación.

ARTÍCULO 4.2.11.2.4. Inspección especial. La inspección especial corresponderá a una inspección técnica no programada que se realizará en caso de ocurrencia de accidentes, detección de defectos, modificaciones a la instalación portuaria o cualquier otro evento que incida en su normal operación.

SECCIÓN 3
DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 4.2.11.3.1. Vigencia del Certificado de Seguridad y Riesgos para la Operación Marítima de la instalación portuaria. El certificado al que hace referencia el presente artículo, será expedido una vez la instalación portuaria apruebe la auditoría inicial y tendrá vigencia hasta por cinco (5) años. El citado certificado, será objeto de auditorías de seguimiento anuales para su refrendación.

El certificado al que hace alusión el presente artículo, será objeto de renovación antes del vencimiento del mismo, para lo cual se realizará una auditoría inicial.

En caso de accidente, previa inspección por parte de la Autoridad Marítima según corresponda, esta podrá autorizar la continuidad de las operaciones cuando las instalaciones portuarias cuenten con otros sistemas de transferencia certificados, o los sistemas existentes se encuentran en conformidad para operar.

Si las auditorías correspondientes no son efectuadas dentro de los plazos establecidos, el Certificado perderá su ejecutoriedad en los términos que para el efecto establece el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo para los actos administrativos.

PARÁGRAFO. Para efectos de lo dispuesto en el presente artículo, la Dirección General Marítima podrá adoptar formatos para la expedición del Certificado de Seguridad y Riesgos para la Operación Marítima de la instalación portuaria.

ARTÍCULO 4.2.11.3.2. Plazo para la instalación de conexión. Para la instalación de válvulas breakaway, PERC y conexiones camlock o similares, si se ha justificado a partir de una evaluación de riesgos, se dará plazo de dos (2) años contados a partir de la certificación de la instalación portuaria.

ARTÍCULO 4.2.11.3.3. Período de transición e implementación voluntaria. Las disposiciones contenidas en la presente resolución tendrán el carácter de voluntarias para las instalaciones portuarias y concesiones Marítimas que operen con hidrocarburos por el término de cuatro (04) años, es decir, a partir del año 2023 y hasta el treinta y uno (31) de diciembre del año 2026, los cuales serán contados desde la ejecutoria del presente acto administrativo.

ARTÍCULO 4.2.11.3.4. Obligatoriedad. A partir del primero (1) de enero de 2027, se establecerán los cronogramas correspondientes para la implementación obligatoria de las disposiciones establecidas en la presente Resolución.

ARTÍCULO 4.2.11.3.5. Inicio período de Auditorías de Certificación en implementación voluntaria. Las certificaciones correspondientes al SGSMR en voluntariedad a las instalaciones portuarias y concesiones marítimas que operen con hidrocarburos, serán a partir del año 2024.

ARTÍCULO 4.2.11.3.6. Operación anticipada bajo un marco de seguridad integral marítima. Las instalaciones portuarias que cuenten con los certificados del SGSMR y Declaración de Cumplimiento de Protección vigentes, expedidos por la Autoridad Marítima, siempre y cuando el buque que arribe no cuente con requerimientos por parte de la Autoridad Marítima o de alguna otra autoridad, podrá iniciar operaciones

anticipadas, quedando a la espera de la Visita de Libre Plática por parte de las autoridades pertinentes.

(Resolución 132 de 2022, artículo 2°)

PARTE 3
NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

TÍTULO 1
CATALOGACIÓN, INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

CAPÍTULO 1
DEL REGLAMENTO NACIONAL DE CATALOGACIÓN, INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES DE BANDERA COLOMBIANA

SECCIÓN 1
GENERALIDADES

ARTÍCULO 4.3.1.1.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto determinar los criterios para la catalogación, inspección y certificación de las naves y artefactos navales de bandera colombiana, así como establecer los requisitos para la certificación estatutaria correspondiente.

(Resolución 220 de 2012, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, aplican a todas las naves y artefactos navales inscritos en el registro de la Dirección General Marítima.

(Resolución 220 de 2012, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.1.3. Excepción. Se exceptúan del cumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo, las naves y artefactos navales de la Armada Nacional que no cumplan actividades comerciales.

(Resolución 220 de 2012, artículo 3°)

SECCIÓN 2
DE LA CATALOGACIÓN

ARTÍCULO 4.3.1.1.2.1. Criterios para la catalogación. Los criterios para la catalogación de las naves y artefactos navales comprendidos dentro del ámbito de aplicación del presente capítulo, serán los siguientes:

1. Tipo de nave o artefacto naval.
2. Tipo de navegación.
3. Tipo de tráfico que desarrolla.

Las modificaciones que tengan como objeto cambiar el tipo de nave, artefacto naval, o de tráfico, deben obtener autorización previa de la Dirección General Marítima, de acuerdo al resultado de la evaluación técnica correspondiente para su operación.

(Resolución 220 de 2012, artículo 6°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.2.2. Tipos de naves y artefactos navales. Según el tipo de construcción, las naves y artefactos navales se catalogan dentro de los siguientes grupos:

1. Pasaje (I)
2. Transporte mixto (II)
3. Carga (III)
4. Tanqueros (IV)
5. Artefactos navales (V)
6. Pesca (VI)
7. Remolcadores (VII)
8. Recreo o deportivas (VIII)
9. Servicios especiales (IX)

A su vez, se podrán establecer subgrupos dentro de cada grupo, si es necesario, por los detalles de construcción de un tipo específico de naves o artefactos navales.

(Resolución 220 de 2012, artículo 7°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.2.3. Tipo de navegación. Las naves o artefactos navales pueden realizar el siguiente tipo de navegación:

1. Aguas Protegidas (AP)
2. Aguas No Protegidas (ANP)
3. Costaneros o de viajes próximos a la costa (B)
4. Navegación de altura, oceánica, o de viajes no próximos a la costa (C)

La operación de las embarcaciones catalogadas para el tipo de navegación, en aguas protegidas y aguas no protegidas, quedará sujeta a la variación de las condiciones meteomarinas en la misma.

(Resolución 220 de 2012, artículo 8; modificada parcialmente por la Resolución 415 de 2014, artículo 2)

ARTÍCULO 4.3.1.1.2.4. Tipo de tráfico. Según el tipo de tráfico, las naves o artefactos navales pueden ser:

1. De tráfico nacional (N)
2. De tráfico internacional (I)

(Resolución 220 de 2012, artículo 9°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.2.5. Construcción de naves en serie. Los fabricantes de embarcaciones en serie deberán obtener, previamente de la Dirección General Marítima, la aprobación del modelo. El seguimiento a la construcción de cada unidad es responsabilidad del personal del astillero, quien documentará y garantizará las especificaciones de diseño, así:

1. La capacidad de carga y/o de personas de cada modelo, incluida la tripulación.
2. El francobordo mínimo en milímetros, el cual, además, deberá estar marcado de manera permanente alrededor de todo el casco.
3. La potencia, cantidad y el tipo de propulsores.
4. La capacidad en unidades de arqueo.
5. El tipo de navegación para la cual fue diseñada, de acuerdo a lo estipulado en el presente capítulo.

PARÁGRAFO 1. Construcción artesanal de embarcaciones. La construcción artesanal de embarcaciones utilizadas para fines comerciales, cumplirá los requerimientos establecidos en el presente artículo, para los modelos o prototipos construidos en serie. Las construcciones artesanales hechas de madera, tales como canoas y cayucos, estarán exentas de cumplir los referidos requisitos.

(Resolución 220 de 2012, artículo 10°)

SECCIÓN 3
DE LAS INSPECCIONES

ARTÍCULO 4.3.1.1.3.1. Función Inspectora. La función inspectora se realizará a través de inspectores de la Dirección General Marítima, de las organizaciones reconocidas delegadas expresamente por la Dirección General Marítima, o de peritos marítimos licenciados por ésta.

Las naves y artefactos navales que les sean expedidos certificados estatutarios por parte de organizaciones reconocidas, siguiendo las reglas de construcción y/o certificación de la normativa nacional e internacional de la cual Colombia es parte, no requieren inspecciones por parte de inspectores o de peritos marítimos nombrados por la Dirección General Marítima.

(Resolución 220 de 2012, artículo 11°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.3.2. Inspecciones fuera del país. Cuando por circunstancias de la operación de la nave, artefacto naval, u otros motivos razonables, sea necesario realizar una inspección fuera del país, a las naves y artefactos navales certificados por la Dirección General Marítima, se podrá:

1. Disponer el traslado del personal que practicará la correspondiente inspección, al lugar donde se encuentra la nave y/o artefacto naval, de acuerdo a las condiciones que se establezcan para ello, o
2. Hacerse las coordinaciones necesarias para que la autoridad marítima del país donde se encuentra la nave o artefacto naval, realice la inspección.

En un sentido similar, se podrá actuar en el caso de naves o artefactos navales de registro extranjero que se encuentre en el país y necesiten ser inspeccionadas.

(Resolución 220 de 2012, artículo 12°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.3.3. Tipo de Inspecciones. Los siguientes tipos de inspecciones estarán supeditados al cumplimiento de los procedimientos sobre inspecciones, que establezca la Dirección General Marítima:

1. **Inspección inicial:** Se realiza por primera vez a una nave o artefacto naval cuando se certifica con la Dirección General Marítima. Consiste en una inspección general de la estructura, máquinas principales, auxiliares y demás equipos y sistemas. Lo anterior, con el objeto de verificar el cumplimiento de los requisitos correspondientes a los certificados que se traten, así como comprobar que éstos sean adecuados para el servicio al que esté destinada.
2. **Inspección de renovación:** Se realiza antes de proceder a la expedición de un nuevo certificado, revisando el estado de la estructura, máquinas y demás equipos y sistemas, con base en los requisitos establecidos por la Dirección General Marítima. Lo anterior, con el objeto de garantizar que la condición de la nave o artefacto naval es la apropiada y está apta para continuar prestando el servicio al que se destinó. Esta inspección implica la expedición de un nuevo certificado, tras la expiración del anterior, y puede adelantarse dentro de los 3 meses anteriores a la fecha de vencimiento.
3. **Inspección periódica anual:** Consiste en la revisión que se efectúa a los equipos de las naves y/o artefactos navales relacionados con el certificado correspondiente próximo a refrendar, de acuerdo a los requisitos establecidos por la Dirección General Marítima. Ésta deberá realizarse dentro de los tres (3) meses anteriores o posteriores a la fecha de aniversario. Lo anterior, con el objeto de garantizar el mantenimiento del estado de la nave y sus equipos, así como para verificar que la condición de la nave y/o artefacto naval, continúa siendo satisfactoria para el servicio a que esté destinado.

4. **Inspección Intermedia:** Es aquella que sustituye una de las inspecciones anuales, entre la segunda y la tercera fecha de aniversario de expedición del certificado que se trate. Consiste en un reconocimiento minucioso de determinados elementos o condiciones de la nave y/o artefacto naval, relacionadas con el certificado por refrendar. Lo anterior, con el fin de garantizar que la nave y/o artefacto naval es idóneo para el servicio al que está destinado e incluye la inspección a la obra viva en astillero o varadero. En las naves o artefactos navales de casco de acero, incluye la calibración de los espesores de láminas del casco y elementos estructurales para determinar el porcentaje de desgaste por corrosión, el cual en ningún caso debe ser mayor al veinticinco por ciento (25%) del espesor original del elemento.
5. **Inspección ocasional, de seguimiento, o técnica:** Es ordenada por la Dirección General Marítima con el fin de verificar las condiciones técnicas de las naves y/o artefactos navales, antes del zarpe, arribada forzosa por daño en alguno de sus sistemas, estado de seguridad luego de una inactividad superior a sesenta (60) días, exceptuando las pertenecientes al grupo de recreo o deportivas, y otras causales que determine la Dirección General Marítima. Este tipo de inspección también podrá realizarse por solicitud del armador.
6. **Inspección a la obra viva:** Corresponde a dos (2) inspecciones, como mínimo, de la obra viva del buque. Éstas deberán realizarse durante cada periodo de cinco años. El intervalo entre cualquiera de éstas dos inspecciones no excederá de treinta y seis (36) meses.

(Resolución 220 de 2012, artículo 13°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.3.4. Otras actividades sujetas a Inspección. Dentro de las actividades de inspección, también quedan comprendidas las siguientes actuaciones:

1. La recepción, certificación, homologación o aprobación de cualquier material, componente estructural, aparato, elemento, equipo o instalación, que vaya a ser incorporado a la nave y/o artefacto naval, y que tenga una influencia significativa en las condiciones de seguridad marítima o de prevención de la contaminación del ambiente.
2. El proyecto y la posterior ejecución de las transformaciones, modificaciones o grandes reparaciones, que se hagan a la nave y/o artefacto naval durante su etapa en servicio.

PARÁGRAFO. La elaboración o producción de equipos náuticos, sistemas de extinción de incendios, dispositivos de salvamento y control de derrames para naves y/o artefactos navales, deberá ser efectuada por compañías registradas y autorizadas por la Dirección General Marítima, para tal fin.

(Resolución 220 de 2012, artículo 14°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.3.5. Equipamiento. Se deberá observar el equipamiento establecido en el anexo No. 12 del presente REMAC, así como las demás exigencias que establezca

la normativa internacional que haya adoptado el país, que sean aplicables de acuerdo a la catalogación de la nave o artefacto naval, y conforme al tipo de inspección que se realice. Lo anterior, con el fin de expedir los respectivos certificados y autorizar la operación de la nave o artefacto naval.

Los Capitanes de Puerto podrán hacer requerimientos de equipamiento adicionales a los relacionados en el anexo No. 12 del presente REMAC, a las naves y/o artefactos navales que operen en su jurisdicción, con el objeto de garantizar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del ambiente, si los considera necesarios.

(Resolución 220 de 2012, artículo 15°)

Nota. El anexo A del presente capítulo fue modificado por el artículo 6° de la Resolución 415 de 2014, la que a su vez fue modificada por la Resolución 659 de 2015, artículo 5° en lo pertinente al Anexo A.

ARTÍCULO 4.3.1.1.3.6. Equivalencias. Cuando en el Reglamento Marítimo Colombiano u otras normas técnicas, se estipule la instalación o el emplazamiento en una nave o artefacto naval de algún accesorio, material, dispositivo o aparato, o de cierto tipo de éstos, o que se tome alguna disposición particular, la Dirección General Marítima podrá permitir la instalación o el emplazamiento de cualquier otro accesorio, material, dispositivo o aparato, o de otro tipo de estos, o que se tome cualquier otra disposición en dicha nave o artefacto naval, si, después de haber realizado pruebas o utilizado otro procedimiento conveniente de verificación, estima que los mencionados accesorios, material, dispositivo o aparato, o tipos de estos, o las disposiciones de que se trate, resultarán al menos tan eficaces como los prescritos en el presente capítulo de este reglamento o demás normas técnicas que puedan ser aplicables.

(Resolución 220 de 2012, artículo 16°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.3.7. Responsabilidad de las Inspecciones. Los propietarios, armadores, capitanes y propietarios de las naves y/o artefactos navales, o sus representantes, serán responsables por las omisiones de las inspecciones establecidas en el presente capítulo, correspondiéndoles especialmente las siguientes obligaciones:

1. Informar oportunamente a la Dirección General Marítima o a la organización reconocida, la caducidad de los certificados y, en ese sentido, solicitar las inspecciones antes del vencimiento de los mismos.
2. Informar a la Dirección General Marítima o a la administración marítima del primer puerto donde arriben, las averías o deficiencias que afecten la seguridad, la integridad de la embarcación, su equipamiento, o aquellas que puedan afectar al ambiente y/o las condiciones de navegabilidad.

(Resolución 220 de 2012, artículo 17°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.3.8. Deficiencias detectadas en las inspecciones. Cuando en una inspección se dictamine que el estado de la nave y/o artefacto naval, así como sus equipos, no corresponden al registrado en el certificado correspondiente; o cuando no pueda hacerse a la mar por el peligro que representa para sí misma y para las personas a bordo, se tomarán inmediatamente las medidas correctivas, informando a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente.

De no hacerlo, las Capitanías de Puerto negarán la autorización de zarpe y el certificado quedará automáticamente sin vigencia. En este caso, la inspección para obtener nuevamente el certificado invalidado, será de renovación.

(Resolución 220 de 2012, artículo 18°)

SECCIÓN 4
DE LA CERTIFICACIÓN

ARTÍCULO 4.3.1.1.4.1. Certificación estatutaria permanente. A las naves y artefactos navales se les expedirán los certificados estatutarios permanentes, de acuerdo a su catalogación, conforme la relación que se establece en el anexo No. 13 dispuesto en el presente REMAC.

(Resolución 220 de 2012, artículo 19°).

Nota. El anexo B del presente capítulo fue modificado por el artículo 6° de la Resolución 415 de 2014)

ARTÍCULO 4.3.1.1.4.2. Pérdida en la vigencia de la certificación estatutaria permanente. Los certificados estatutarios permanentes perderán su vigencia en los siguientes casos:

1. Cambio de características (color, dimensiones principales y modificación de espacios).
2. Cambio de equipos (motores propulsores)
3. Cambio de dominio (venta).
4. Cambio de la catalogación (Por tipo de nave y/o artefacto naval, o de tráfico)

(Resolución 220 de 2012, artículo 20°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.4.3. Certificación estatutaria definitiva. A las naves y/o artefactos navales se le expedirán los certificados definitivos o documentos de cumplimiento, de acuerdo a su catalogación, conforme la relación que se establece en el anexo No. 13 dispuesto en el presente REMAC.

Los certificados se emitirán por un plazo que no superen los cinco (5) años con inspecciones y refrendos anuales, para naves que no sean de pasaje; y por un plazo que no supere los doce (12) meses, para las naves de pasaje. A las naves de recreo o

deportivas se les emitirán certificados con un plazo que no superen los cinco (5) años, con un único refrendo, a través de una inspección intermedia. El refrendo y la renovación de los certificados se desarrollarán siguiendo el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación.

Los certificados serán elaborados y expedidos por la Dirección General Marítima o por una organización reconocida, como resultado positivo del análisis del reporte de inspección. Éstos irán acompañados de los documentos anexos que se requieran, tales como, inventarios o suplementos, junto con las observaciones y condiciones, si así lo ameritan.

(Resolución 220 de 2012, artículo 21°; modificado por la Resolución 415 de 2014, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.4.4. Certificación estatutaria definitiva expedida por organizaciones reconocidas. Las organizaciones reconocidas podrán expedir la certificación estatutaria definitiva, si cuentan con la delegación expresa de la Dirección General Marítima, siguiendo las condiciones dispuestas en el presente capítulo o en normas posteriores.

(Resolución 220 de 2012, artículo 22°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.4.5. Exenciones. La Dirección General Marítima o una organización reconocida, previa autorización de aquella, podrán eximir a una nave o artefacto naval del cumplimiento de algunas de las disposiciones establecidas en el presente capítulo o en normas posteriores, a condición de que cumplan las prescripciones de seguridad que se consideren adecuadas para el servicio a que estén destinados y que, por su índole, garanticen la seguridad general de los mismos y la protección del ambiente. Lo anterior se efectuará mediante un certificado específico y con vigencia limitada para el caso. El certificado de exención se adjuntará al certificado en virtud del cual se expide la exención.

(Resolución 220 de 2012, artículo 23°)

PARÁGRAFO. Los certificados de exención de naves con arqueo bruto igual o inferior a 150, se expedirán en las Capitanías de Puerto. Los de naves con arqueo bruto superior a 150, se expedirán en la Subdirección de Marina Mercante o quien haga sus veces.

(Parágrafo adicionado por la Resolución 415 de 2014, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.4.6. Pérdida de vigencia de la certificación estatutaria definitiva. La certificación estatutaria definitiva perderá su vigencia total o parcialmente, en los casos que se enumeran a continuación, como consecuencia de:

1. La investigación jurisdiccional de la Autoridad Marítima Nacional.
2. Cambios en las características, equipos o catalogación de la nave y/o artefacto naval.

3. Modificaciones o reparaciones que involucren cambios:
   3.1. En las condiciones iniciales con las cuales fueron expedidos los certificados.
   3.2. En las condiciones iniciales de navegabilidad y,
   3.3. Estructurales en la compartimentación.
4. Que el armador o capitán no cumpla con las recomendaciones realizadas por la Dirección General Marítima o la organización reconocida que expida los certificados.
5. Vencimiento del plazo para los refrendos anuales.

En tales casos, la Dirección General Marítima suspenderá el zarpe o las operaciones de la nave y/o artefacto naval afectado, hasta cuando se corrijan los daños o deficiencias observadas.

Para que la certificación estatutaria definitiva recupere la vigencia, será necesario realizar una inspección inicial de certificación, o una inspección de seguimiento o técnica, de acuerdo a la situación. Lo anterior, con el fin de verificar el resultado de las reparaciones llevadas a cabo para ajustar la nave y/o artefacto naval, por lo menos, a su condición operativa, previa a la situación que derivó en la pérdida de dicha vigencia.

PARÁGRAFO. Si la nave o artefacto naval sufre algún daño o avería en el casco, maquinaria o cualquier otro sistema de a bordo, que pueda afectar la navegabilidad, la seguridad marítima o el ambiente, el capitán o el armador deberán informar lo antes posible a la Dirección General Marítima o a la organización reconocida, encargados de expedir el certificado pertinente, quienes ordenarán una inspección ocasional para determinar si se afectan las condiciones de seguridad y navegabilidad. Cuando la nave o artefacto naval se encuentre en un puerto fuera del país, el capitán o el armador, informarán de inmediato a la respectiva autoridad del Estado rector del puerto.

(Resolución 220 de 2012, artículo 24°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.4.7. Certificados condicionales. Cuando se inspeccione una nave o artefacto naval, y se determinen aspectos que no satisfagan plenamente las exigencias establecidas por la reglamentación expedida para garantizar la seguridad de la nave, que no generen riesgos considerables para la preservación de la vida humana en el mar o la protección del ambiente, se expedirán certificados condicionales con una vigencia máxima de tres (03) meses, con la posibilidad de renovarlos por una sola vez, con el fin de permitir la corrección a satisfacción de las novedades encontradas y la operación de la nave y/o artefacto naval.

Estos certificados irán acompañados de un anexo. Éste deberá contener la descripción de las correcciones que se deben efectuar, las cuales serán posteriormente verificadas en las inspecciones.

(Resolución 220 de 2012, artículo 25°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.4.8. Refrendos. La Dirección General Marítima o la organización reconocida autorizada por ésta, que haya expedido los certificados, refrendará anualmente los certificados estatutarios definitivos, con base en una inspección periódica anual. Los certificados expedidos para un periodo de cinco (05) años, que no tengan los refrendos anuales, quedarán sin vigencia.

(Resolución 220 de 2012, artículo 26°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.4.9. Número de copias de los certificados. Los certificados se expedirán en original y dos (02) copias, distribuidas así:

1. El original para la nave y/o artefacto naval.
2. La primera copia para la Dirección General Marítima.
3. La segunda para el armador de la nave.

Para las inspecciones periódicas se deberá presentar el original, con el fin de que sea refrendado por el inspector.

La organización reconocida que expida el certificado que se trate, deberá enviar una copia a la Capitanía de Puerto y a la Sede Central de la Dirección General Marítima, teniendo como fundamento el lugar donde fue matriculado la nave y/o el artefacto naval.

(Resolución 220 de 2012, artículo 27°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.4.10. Transición. Las naves o artefactos navales de bandera colombiana deberán ser catalogadas, inspeccionadas y certificadas, de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo, después de seis (06) meses de la entrada en vigencia de la Resolución 220 de 2012, cuando tengan que efectuar la renovación de los certificados estatutarios definitivos.

PARÁGRAFO. La Dirección General Marítima o la organización reconocida, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 4.3.1.1.4.5, relativo a las exenciones, podrán fijar plazos no mayores al periodo correspondiente al segundo refrendo de los certificados estatutarios definitivos, para que las naves y/o artefactos navales 38cuenten con la dotación de equipamiento que se establece en el presente capítulo. Así mismo, cuando el equipamiento exigido en el anexo No. 12 del presente REMAC, signifique modificaciones importantes en la estructura de la nave y/o artefacto naval, la exención podrá ampliarse hasta por un período máximo que corresponda a la primera renovación de los certificados estatutarios definitivos, después de la entrada en vigencia de la Resolución 220 de 2012, (Compilada en el presente REMAC).

(Resolución 220 de 2012, artículo 28°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.4.11. Implementación del sistema de identificación automática. Para la implementación del sistema de identificación automática (SIA) en las naves, se

otorgará un tiempo máximo de dieciocho (18) meses, a partir de la entrada en vigencia de la Resolución 415 de 2014 (Compilada en el presente REMAC).

(Resolución 220 de 2012, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.3.1.1.4.13. Se establece el anexo No. 15 del presente REMAC, al reglamento nacional de catalogación, inspección y certificación de naves y artefactos navales de bandera colombiana.

(Resolución 659 de 2015, artículo 5°)

SECCIÓN 6
DE LAS INSPECCIONES A LA OBRA VIVA DE LOS BUQUES

ARTÍCULO 4.3.2.1.6.1. Objeto. Establecer los criterios técnicos para la realización de las Inspecciones del exterior de la Obra Viva con el buque a flote (IOVA) en sustitución de la inspección del exterior de la obra viva del buque en dique.

ARTÍCULO 4.3.2.1.6.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones de la presente sección se aplican a todas las naves y artefactos navales, de casco construido en acero o aluminio, inscritos en el registro de la Dirección General Marítima que cumplan con las siguientes condiciones:

1. Naves y artefactos navales de tráfico internacional con antigüedad inferior o igual a quince (15) años, contados a partir de la fecha de entrega.
2. Naves y artefactos navales de tráfico nacional con antigüedad inferior a veinte (20) años, contados a partir de la fecha de entrega, excluyendo a las naves de transporte rodado, petroleros y graneleros.
3. Naves de transporte rodado, petroleros y graneleros de tráfico nacional, con antigüedad inferior a quince (15) años, contados a partir de la fecha de entrega.

PARÁGRAFO 1. Excepcionalmente, se podrá considerar la aplicación de las presentes disposiciones a naves de mayor antigüedad; salvo las naves de transporte rodado, petroleros y graneleros; siempre que se demuestre, mediante historial de clase, recubrimientos y mediciones de espesores, una condición estructural óptima de la nave. Esta consideración excepcional será analizada caso por caso.

PARÁGRAFO 2. Las naves o artefactos navales que durante su operación normal varan frecuentemente en rampas o playas, no serán considerados para la aplicación de las presentes disposiciones.

PARÁGRAFO 3. Por fecha de entrega se entenderá la fecha de finalización (día, mes y año) del proceso de inspección de una nueva construcción, es decir, el

reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio y el certificado de seguridad construcción o su similar, se emita por primera vez. En ausencia de esta información se podrá establecer la fecha de entrega mediante la fecha de la firma de un contrato de construcción, la fecha de la colocación de la quilla o la fecha en la que la construcción del buque se halle en una fase equivalente.

ARTÍCULO 4.3.2.1.6.3. Inspección del exterior de la obra viva con el buque a flote. Tipo de reconocimiento que, previa autorización de la Dirección General Marítima permite a las naves y artefactos navales realizar la inspección del exterior de la obra viva con el buque a flote, en sustitución de la inspección en dique seco, siempre que se cumplan las condiciones técnicas y estructurales establecidas en el Anexo "A".

PARÁGRAFO 1. Para todos los tipos de naves, las inspecciones prescritas de la obra viva podrán efectuarse con el buque a flote, excepto lo dispuesto para el reconocimiento quinquenal, el cual deberá realizarse en dique seco.

PARÁGRAFO 2. La autorización para efectuar una inspección del exterior de la obra viva con el buque a flote no modificará ni alterará el ciclo de inspección previsto en el sistema armonizado de reconocimiento y certificación vigente de la nave.

ARTÍCULO 4.3.2.1.6.4. Autorización de Inspección del exterior de la obra viva con el buque a flote. La Dirección General Marítima autorizará la realización de inspecciones del exterior de la obra viva con el buque a flote, en sustitución de la inspección en dique seco, para aquellas naves o artefactos navales que acrediten la idoneidad técnica establecida en el Anexo "A". Esta autorización será competencia exclusiva de la Dirección General Marítima.

La idoneidad deberá demostrarse mediante un certificado de clase con notación de inspección subacuática, expedido por una Sociedad de Clasificación, o mediante un documento (certificación IOVA) emitido por la Dirección General Marítima.

Adicionalmente, el armador deberá acreditar que la nave o artefacto naval cumple con las siguientes condiciones:

1. Haber completado, en un reconocimiento previo en dique seco o durante la construcción inicial del buque, un examen preliminar del casco satisfactorio para la Autoridad Marítima o para una Organización Reconocida, en el cual se determine la idoneidad futura del buque para inspecciones del exterior de la obra viva a flote, en cumplimiento de los parámetros mínimos detallados en el Anexo "A".

2. Ausencia de daños o defectos evidentes en el casco que comprometan la navegabilidad o la aptitud del buque para la ruta o servicio. En el caso de buques bajo certificación de una Organización Reconocida, no deberán existir recomendaciones pendientes ni condiciones de clase derivadas de daños estructurales, ni registros recientes de deterioro anormal en el casco, timón o hélice durante al menos los últimos tres años.

3. Declaración sobre el estado de limpieza del casco bajo la línea de flotación. En caso de requerirse limpieza, deberá cumplirse lo dispuesto en el TITULO 1A, PARTE 2, REMAC 5.

4. Presentar un plan técnico que describa el procedimiento de medición y/o revisión de los elementos, sistemas o zonas del casco de la obra viva que serán inspeccionados. Como mínimo deberán incluirse: ánodos de sacrificio, tomas de cajas de mar, válvulas de fondo, timones, hélices y ejes, estado de pintura (recubrimiento del casco), quillas de balance, enfriadores de quilla, transductores y toberas (cuando aplique).

5. Informe de calibraciones de la obra viva del casco. Se deberá presentar el informe de las calibraciones realizadas mediante técnica de ultrasonido al casco y elementos estructurales tomadas en el último dique seco, las cuales deberán estar dentro de los límites establecidos en el numeral 4 del artículo 4.3.1.1.3.3 del REMAC 4. Este informe podrá omitirse si se planea realizar calibraciones del casco durante la inspección del exterior de la obra viva a flote.

6. Aportar los resultados de las inspecciones realizadas por el personal del armador a los tanques de lastre de doble fondo/doble costado (durante los últimos tres años) y otros espacios adyacentes al casco, en relación con el deterioro estructural general, fugas en límites de tanque y tuberías, así como el estado del revestimiento protector.

7. Presentar un compromiso firmado por el armador de poner el buque en dique seco, si fuese necesario según los resultados de la inspección, dentro de los tres (3) meses siguientes a la misma, o antes si se considera pertinente.

PARAGRAFO 1. La inspección del exterior de la obra viva, con el buque a flote, deberá ser practicada por una empresa de servicios marítimos debidamente autorizada por la Dirección General Marítima y certificada por una Organización Reconocida, bajo la supervisión inmediata y en tiempo real de un inspector designado por la Autoridad Marítima o por la propia Organización Reconocida.

PARAGRAFO 2. La empresa de servicios marítimos deberá disponer de buzos debidamente certificados conforme a la normativa aplicable, así como de equipos de registro visual de alta definición, incluyendo cámaras de resolución superior o vehículos operados remotamente (ROV), que garanticen la obtención, conservación y verificación íntegra de las evidencias correspondientes a todas las áreas objeto de inspección.

PARAGRAFO 3. La inspección deberá efectuarse conforme a los lineamientos establecidos en el Anexo "B".

ARTÍCULO 4.3.2.1.6.5. Condiciones Técnicas de la inspección del exterior de la obra viva con el buque a flote. La realización de la inspección del exterior de la obra viva con el buque a flote solo podrá autorizarse cuando el entorno garantice que la evaluación

sea equivalente a la efectuada en dique seco, y deberá cumplirse estrictamente el procedimiento establecido por la Autoridad Marítima. Para ello, se deberán observar las siguientes condiciones:

1. El reconocimiento deberá efectuarse en un área geográfica previamente autorizada, con el buque preferiblemente en condición de mínimo calado, en aguas protegidas y con corrientes y mareas débiles.
2. Las condiciones meteorológicas deberán ser favorables, de manera que se garantice un reconocimiento eficaz y seguro.
3. La visibilidad subacuática deberá ser suficiente para obtener evidencia que permita verificar el cumplimiento de las prescripciones aplicables y confirmar el estado satisfactorio del casco.
4. En caso de que la inspección se realice con el buque atracado, deberá existir espacio libre suficiente respecto del muelle, empleando defensas adecuadas, para permitir el acceso seguro de los buzos alrededor del casco. Se requerirá la autorización previa de la instalación portuaria.
5. La nave deberá encontrarse fondeada o amarrada de forma estable y segura, sin movimientos excesivos, con los propulsores apagados y las hélices bloqueadas, y sin operaciones de carga, descarga o transferencia de combustible durante la inspección.
6. La inspección deberá ser susceptible de supervisión mediante sistemas de televisión de circuito cerrado y registro electrónico de imágenes en vídeo y fotografía del casco, apéndices, tomas de mar y demás elementos objeto de reconocimiento. Se deberá garantizar un sistema de comunicación bidireccional eficaz entre el inspector y el buzo.
7. El procedimiento deberá suspenderse si las condiciones subacuáticas o el funcionamiento del equipo de filmación y comunicaciones se deterioran hasta el punto de que las imágenes o las transmisiones ya no sean aceptables.

ARTÍCULO 4.3.2.1.6.6. Resultados de Conformidad. Al término de la inspección del exterior de la obra viva, los resultados obtenidos deberán ser remitidos, para su revisión y aprobación, a la Dirección General Marítima, por el armador de la nave o por la Organización Reconocida, según corresponda. El informe deberá elaborarse conforme a lo indicado en el Anexo "C".

PARÁGRAFO. Si la inspección a flote revela averías, deterioros u otras condiciones que deban ser atendidas de manera inmediata, o que solo puedan evaluarse de forma fiable fuera del agua, se exigirá la entrada del buque en dique seco, con el fin de realizar una inspección más exhaustiva y llevar a cabo las reparaciones necesarias.

ARTÍCULO 4.3.2.1.6.7. Refrendo. Una vez revisado el informe final, la Autoridad Marítima, mediante acto administrativo, aceptará o rechazará los resultados. En caso de

aprobación, podrá efectuarse el refrendo de las inspecciones de la obra viva en el certificado correspondiente, o la renovación del certificado de seguridad en el caso de las naves de pasaje.

ARTÍCULO 4.3.2.1.6.8. Efectos de la Inspección el exterior de la obra viva con el buque a flote. La autorización para realizar la inspección del exterior de la obra viva con el buque a flote no modificará ni alterará el ciclo de inspección previsto en el sistema armonizado de reconocimiento y certificación vigente de la nave.

ANEXO A

CONDICIONES TÉCNICAS Y ESTRUCTURALES PARA ACREDITAR LA IDONEIDAD FUTURA DE UN BUQUE PARA UNA INSPECCIÓN DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA A FLOTE

Para establecer la idoneidad futura de un buque para una inspección del exterior de la obra viva a flote, se requiere previamente una inspección en dique seco (para buques existentes) o, durante la construcción inicial, una inspección preliminar del casco.

Dicha inspección deberá constar de lo siguiente:

1. Que, al término de la inspección correspondiente, los preparativos, marcados, dispositivos y capacidades apropiadas se hayan instalado, añadido o dispuesto de manera satisfactoria para permitir la realización de un reconocimiento a flote.
2. Que la inspección haya sido efectuada por un inspector de la Autoridad Marítima o de una Organización Reconocida.
3. Que se hayan instalado marcas y sistemas de identificación permanentes en la superficie exterior del forro, por debajo de la línea de flotación de carga de verano, mostrando claramente la posición de las cubiertas y de los mamparos (transversales y longitudinales, incluidos los límites de los tanques).

Nota: El marcado deberá tener una longitud mínima de 100 mm y un ancho de 10 mm, ser de color de alto contraste y estar rodeado de un cordón de soldadura. Las marcas se dispondrán:

   a) A lo largo del mamparo, a intervalos regulares
   b) En cada ángulo formado por un mamparo
   c) En cada intersección de mamparos

4. Que el casco esté equipado con un sistema de protección catódica, con ánodos instalados de modo que permitan su fácil desmontaje y montaje en el agua.
5. Que las rejillas de las tomas (cajas) de mar se hayan instalado con bisagras y sujetado con pernos que permitan su desmontaje y montaje con el buque a flote.
6. Que se haya acondicionado un mecanismo que permita el acceso para verificar que la holgura o el desgaste de los cojinetes del timón y del eje de cola se encuentren dentro de los límites permitidos.

Nota: Los cojinetes y casquillos deberán contar con marcas permanentes que permitan identificar cualquier desplazamiento relativo bajo el agua.

7. Que las palas de las hélices cuenten con marcas que permitan su fácil identificación.
8. Que, adicionalmente para los buques existentes, previamente en dique seco se hayan realizado los siguientes trabajos:

   a) Aplicación de un esquema de recubrimiento de pintura que cumpla como mínimo con los siguientes criterios: categoría de durabilidad media (M); categoría de corrosividad tipo C4 (condiciones atmosféricas) y tipo Im4 (condiciones sumergidas), de acuerdo con la norma ISO 12944. El grado de preparación de superficie aplicado deberá ser, como mínimo, Sa 2½ según la norma ISO 8501-1.
   b) Verificación del estado del casco y la estructura de la obra viva consistente en:
      - Para naves bajo certificación de una Organización Reconocida cumplimiento de los estándares establecidos con relación a la medición de espesores
      - Para naves certificadas por DIMAR efectuar una medición de los espesores del 70% de la lámina actual del casco por debajo de la línea de flotación de carga de verano.
      - Con relación a las socavaciones (pitting) se deberá tener en cuenta lo establecido en el documento IACS UR S31, en su versión actualizada.

Nota: Para obtener la certificación IOVA se aceptará un desgaste máximo del 25% respecto al espesor original del casco y la estructura.

   c) Remoción de todos los ánodos existentes, independientemente de su estado, e instalación de ánodos de sacrificio nuevos, conforme a un estudio de protección catódica.
   d) Verificación de la superficie expuesta del eje de cola para confirmar que esté eficazmente protegido contra la acción del agua. Comprobación de la instalación y ajuste del mecanismo de sujeción de la hélice.
   e) Comprobación de fugas en los sellos de las palas de las hélices de paso controlable. Verificación de la fijación y apriete del buje y las palas. Verificación del estado de las palas de las hélices.
   f) Remoción de las placas de inspección de la pala del timón para revisar pernos y dispositivos de sujeción. Sometimiento del timón a una prueba hidrostática satisfactoria.
   g) Medición de la holgura de los cojinetes y casquillos (timón y ejes), la cual debe satisfacer los requisitos establecidos por alguna sociedad de clasificación.

Nota: En caso de que el desgaste supere los límites permitidos, deberán instalarse nuevos cojinetes. La verificación de las holguras será debidamente sustentada.

   h) Desmonte de todas las válvulas de fondo y sometimiento a pruebas hidrostáticas satisfactorias. Asimismo, los enfriadores de quilla deberán someterse a pruebas

hidrostáticas satisfactorias.

i) Revisión de la soldadura de las tuberías adheridas al casco.
j) Revisión de todos los tipos de propulsores (Thrusters /Propellers) y otros sistemas de propulsión con características de maniobrabilidad (como hélices direccionales, hélices de eje vertical y unidades de chorro de agua), incluyendo:
   - Inspección externa de la hélice, caja de engranajes, tobera, mecanismos de fijación de pernos y fugas en los sellos;
   - Inspección interna del tren de engranajes, conjuntos de cojinetes y sellos;
   - Análisis de muestras de aceite lubricante.

9. Que se hayan elaborado planos del casco y sus apéndices por debajo de la línea de flotación de carga de verano, incluyendo la ubicación y/o disposición general de:
   a) Espesores de lámina actual;
   b) Cubiertas y mamparos (transversales y longitudinales, incluidos los límites de los tanques);
   c) Todas las aberturas del casco;
   d) Timón, hélice (con la identificación de cada pala) y eje de cola;
   e) Ánodos de sacrificio, rejillas de caja de mar, válvulas de fondo, quillas de balance, propulsores transversales y demás apéndices.

Nota: Los planos deberán incluir instrucciones necesarias para facilitar el trabajo de los buzos, especialmente en la medición de holguras.

10. Que se cuente con un registro fotográfico de características particulares del buque, tomado durante la estadía en dique seco, útil para futuras consultas.

ANEXO B
LINEAMIENTOS PARA DESARROLLAR UNA INSPECCIÓN DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA

Las inspecciones del exterior de la obra viva a flote se deberán realizar de la siguiente manera:

1. El propietario y/o armador realizará todos los preparativos necesarios para la inspección subacuática, informando que se tomaron todas las medidas previstas en el plan de inspección, a fin de garantizar la realización segura y eficiente de las tareas de la inspección.
2. La inspección subacuática se realizará en presencia del inspector de la Autoridad Marítima o de una Organización Reconocida y un representante del Armador (DPA, capitán del buque).

3. El inspector de la Autoridad Marítima o de una Organización Reconocida confirmará la preparación para la inspección y el estado operativo del equipo de inspección subacuática.
4. El inspector de la Autoridad Marítima o de una Organización Reconocida conocerá el estado del buque con antelación e informará al buzo, antes de la inmersión, sobre los elementos y mediciones de la inspección (alcance de la inspección).
5. Se proporcionarán los medios para mantener una buena comunicación entre el inspector de la Autoridad Marítima o de una Organización Reconocida y el buzo en todo momento. Debe existir un sistema de comunicación bidireccional entre el inspector (quien supervisa desde la superficie) y el buzo.
6. El estudio no debe iniciarse a menos que el inspector de la Autoridad Marítima o de una Organización Reconocida esté satisfecho con la visibilidad, los efectos de escala debidos al uso de circuito cerrado de televisión y el detalle proporcionado por las cámaras submarinas en el sitio.
7. Cuando el inspector de la Autoridad Marítima o de una Organización Reconocida considere que la práctica es insegura, debe negarse a participar. El objetivo principal es proporcionar condiciones seguras y efectivas para los buzos y una inspección exitosa.
8. Para facilitar una inspección eficaz, el exterior de la obra viva y los accesorios deben estar permanente y claramente marcados (incluidos los límites de los tanques). El inspector verificará que el marcado y los planos del casco son satisfactorios.
9. El inspector de la Autoridad Marítima o de una Organización Reconocida deberá confirmar el estado de la inspección mediante fotografías subacuáticas, cámaras, monitores de televisión y otros medios. El inspector de la Autoridad Marítima o de una Organización Reconocida deberá cerciorarse de que el método de presentación gráfica sea satisfactorio.
10. El estudio debe suspenderse si las condiciones o el equipo se deterioran hasta el punto de que las imágenes o las comunicaciones transmitidas ya no sean aceptables.
11. Los resultados de la inspección subacuática se informarán inmediatamente al representante del armador. El Capitán del buque y el buzo firmarán el informe, confirmando el resultado.

ANEXO C
CONTENIDO DEL INFORME FINAL AL TÉRMINO DE UNA INSPECCIÓN DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA

El informe deberá contener, como mínimo, los siguientes puntos:

1. Lugar y fecha de la inspección
2. Identificación de la nave inspeccionada (nombre, Numero de matrícula, arqueo, etc.)
3. Identificación de la empresa de servicios marítimos que realizo la inspección (nombre, NIT, número de la licencia de explotación comercial y su vigencia, etc.)

4. Condición de la nave al momento de la inspección. (calados, asiento, escora, etc.)
5. Relación de los equipos y técnicas utilizados durante la inspección.
6. Contenido de los resultados de la inspección.
   a) Estado del revestimiento, las soldaduras, la corrosión, las hendiduras, grietas, fracturas o defectos similares del casco.
   b) Estado de las hélices, timones, ejes, ánodos de sacrificio, tomas de mar, válvulas de fondo y demás elementos (apéndices)
   c) Mediciones realizadas a cojinetes y sellos (toma de luces en ejes y timones).
   d) Otros hallazgos encontrados, trabajos efectuados, etc.
7. Registro fílmico continuo en alta definición de toda la inspección.

NOTA: Este informe deberá venir acompañado de un Concepto del inspector de la autoridad marítima o de la organización reconocida.

TÍTULO 2
FRANCOBORDO Y ARQUEO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

CAPÍTULO 1
DEL FRANCOBORDO PARA NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

ARTÍCULO 4.3.2.1.1. Ámbito de aplicación. El presente capítulo aplica a todas las naves y/o artefactos navales, inscritas en el registro de la Dirección General Marítima.

PARÁGRAFO 1. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo no aplican a:

1. Buques de guerra.
2. Motos marinas y a las naves y artefactos navales no sujetos a matrícula.

PARÁGRAFO 2. Las naves y artefactos navales con características de diseño innovadoras que hagan imposible la aplicación de las reglas de este capítulo, serán analizadas caso por caso por DIMAR.

(Resolución 968 de 2026, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.3.2.1.2. Condiciones de asignación del francobordo. Las condiciones de asignación del francobordo aplicables a las naves y artefactos navales se determinarán conforme a los siguientes criterios:

1. Todas las naves y artefactos navales de carga, de pasaje y de recreo, con cubierta, con eslora igual o superior a 24 metros, que realicen tráfico internacional o tráfico nacional, darán cumplimiento a lo establecido en las reglas del capítulo II del anexo I del Convenio Internacional sobre la Línea de Carga, 1966 y su protocolo 88, enmendado.

2. Todas las siguientes naves y artefactos navales darán cumplimiento a lo establecido en las Directrices Técnicas Colombianas de Francobordo, así:
   a. Las naves del grupo de pesca, con cubierta, con eslora igual o superior a 24 metros, que realicen tráfico internacional o tráfico nacional.
   b. Todas las naves de todos los grupos, con cubierta, con eslora inferior a 24 metros, que realicen tráfico internacional o tráfico nacional.
   c. Todas las naves sin cubierta, de tráfico nacional, con eslora igual o inferior a 24 metros.

(Resolución 968 de 2026, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.3.2.1.3. Cálculo del francobordo mínimo. El cálculo del francobordo mínimo para las naves y artefactos navales se realizará de la siguiente manera:

1. El cálculo del francobordo de las naves y artefactos navales de carga, pasaje y recreo, con cubierta, con eslora igual o superior a 24 metros, que realicen tráfico internacional o tráfico nacional, se realizará de acuerdo con lo establecido en las reglas del capítulo III del anexo I del Convenio Internacional sobre la Línea de Carga, 1966 y su protocolo 88, enmendado.
2. El cálculo del francobordo de las naves de pesca, con cubierta, con eslora igual o superior a 24 metros, que realicen tráfico internacional o tráfico nacional, se realizará de acuerdo con lo establecido en las Directrices Técnicas Colombianas de Francobordo.
3. El cálculo del francobordo de las naves y artefactos navales de todos los grupos, con cubierta y con eslora inferior a 24 metros, que efectúen tráfico internacional o nacional, así como de las naves sin cubierta con eslora igual o inferior a 24 metros, se realizará conforme a lo establecido en las Directrices Técnicas Colombianas de Francobordo.

(Resolución 968 de 2026, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.3.2.1.4. Reducción de francobordo para "Aguas Protegidas (AP)". A los artefactos navales de tráfico nacional, catalogados con tipo de navegación de aguas protegidas (AP), se les podrá autorizar una reducción del francobordo conforme con lo establecido en las Directrices Técnicas Colombianas de Francobordo.

(Resolución 968 de 2026, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.3.2.1.5. Asignación de francobordo. Para la determinación del francobordo asignado se tendrá en cuenta lo siguiente:

1. El armador o propietario deberá remitir a la Dirección General Marítima, para su correspondiente aprobación —ya sea de manera directa o a través de una organización reconocida— la minuta del cálculo del francobordo mínimo, la cual deberá estar elaborada conforme a lo establecido las Directrices Técnicas

Colombianas de Francobordo o en el Convenio internacional de líneas de Carga y su protocolo de 1988, enmendado.

2. La memoria de cálculo deberá ser elaborada por un Ingeniero Naval con especialidad en Mecánica de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", o por un Ingeniero Naval o Arquitecto Naval titulado por una universidad reconocida en Colombia, o con título profesional obtenido en el exterior debidamente homologado en el país. En todos los casos, el profesional deberá contar con matrícula profesional vigente expedida por el Consejo Profesional de Ingeniería Naval y Profesiones Afines (CONINPA).
3. Se practicará un reconocimiento inicial con el objeto de verificar las condiciones de asignación del francobordo, en particular la estanqueidad y la resistencia estructural, conforme con lo establecido en el Artículo 4.3.2.1.2 del presente capítulo. El inspector que lleve a cabo dicho reconocimiento deberá elaborar el Registro de Información sobre las Condiciones de Asignación del Francobordo, de acuerdo con el formato establecido en las Directrices Técnicas Colombianas de Francobordo o en el Convenio internacional de líneas de Carga y su protocolo de 1988, enmendado.
4. Una vez comprobado que a bordo de la nave o artefacto naval se cumplen las condiciones de asignación, y aprobada la minuta del cálculo de francobordo, se comunicará al armador o propietario el **FRANCOBORDO ASIGNADO**, para que proceda a su marcación en el buque. Dichas marcas deberán cumplir con lo dispuesto en el artículo 4.3.2.1.7. del presente capitulo.

PARÁGRAFO: La Autoridad Marítima Colombiana, en ejercicio de sus competencias, podrá asignar a una nave un francobordo superior al mínimo determinado conforme a lo dispuesto en el artículo 4.3.2.1.3 del presente Capítulo.

(Resolución 968 de 2026, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.3.2.1.6. Minuta de cálculo. La minuta de cálculo de francobordo mínimo en su versión aprobada deberá permanecer disponible abordo para su verificación durante los reconocimientos anuales, de renovación o cualquier inspección que así lo requiera.

(Resolución 968 de 2026, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.3.2.1.7. Marcas de francobordo. Las naves y artefactos navales sujetas al presente capítulo exhibirán las marcas del francobordo como a continuación se dispone:

1. Todas las naves y artefactos navales con cubierta, excepto las de recreo y de pesca, con eslora igual o superior a 24 metros que hagan tráfico internacional, exhibirán la marca de francobordo asignado y las líneas de carga de acuerdo

con lo establecido en el Convenio Internacional de Líneas de Carga (LL/66) y su protocolo de 1988, enmendado.

2. Todas las naves y artefactos navales con cubierta, excepto las de recreo y de pesca, con eslora igual o superior a 24 metros que hagan tráfico nacional, exhibirán la marca de francobordo asignado conforme a lo dispuesto en las Directrices Técnicas Colombianas de Francobordo.
3. Todas las naves y artefactos navales, con eslora inferior a 24 metros, provistas de cubierta y que realicen cualquier tipo de tráfico, así como aquellas sin cubierta que operen en tráfico nacional, deberán exhibir la marca de francobordo asignado conforme a lo establecido en las Directrices Técnicas Colombianas de Francobordo.
4. En los casos indicados en el numeral 1 y 2 del presente Artículo, la marca de la Autoridad que asigna las líneas de carga deberá indicarse junto al anillo, por encima de la línea horizontal que pasa a través de su centro. Esta marca consistirá en no más de cuatro iniciales, para identificar el nombre de la Autoridad, de unas dimensiones aproximadas de unos 115 mm de altura y 75 mm de anchura. Las iniciales de la Autoridad Marítima colombiana son las letras R y CO. Cuando una Organización Reconocida - OR expida el certificado de francobordo, se reemplazarán las letras R y CO, por las letras iniciales que identifiquen a la OR.
5. El anillo, líneas y letras se pintarán en blanco o amarillo sobre un fondo oscuro, o en negro sobre un fondo claro. Se marcarán también permanentemente en los costados del buque, a satisfacción de la Autoridad Marítima.
6. Con el fin de que las marcas sean permanentes, todas las líneas de carga, el anillo y las letras deberán ser trazadas con soldadura en alto relieve. Las naves con cascos en madera o plástico reforzado en fibra de vidrio se exoneran de esta prescripción, las cuales deberán ser pintadas.
7. Los artefactos navales a los que se les asigne un francobordo reducido exhibirán la marca de francobordo conforme a lo establecido en las Directrices Técnicas Colombianas de Francobordo.

(Resolución 968 de 2026, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.3.2.1.8. Marcación y escala de Calado. Todas las naves y artefactos navales deberán exhibir en la proa y en la popa, a ambos costados, las marcas de calado, conforme a lo establecido en las Directrices Técnicas Colombianas de Francobordo.

(Resolución 968 de 2026, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.3.2.1.9. Inmersión de la marca de francobordo.

1. Salvo en los casos previstos en los numerales 2) y 3) del presente Artículo, las líneas de carga apropiadas, marcadas, sobre el costado de la nave o artefacto naval,

no deben quedar sumergidas en ningún momento, ni al salir la nave o artefacto naval a la mar, ni durante el viaje ni a la llegada.

2. Cuando una nave o artefacto naval navegue por agua dulce de densidad igual a la unidad, la línea de carga apropiada puede sumergirse a una profundidad correspondiente a la corrección para agua dulce indicada en el Certificado de francobordo. Cuando la densidad del agua no sea igual a la unidad, la corrección será proporcional a la diferencia entre 1,025 y la densidad real.
3. Cuando una nave o artefacto naval salga de un puerto situado en río o en aguas interiores, se le permite aumentar su carga en una cantidad que corresponda a los pesos de combustible y de todos los otros materiales que haya de consumir entre el punto de partida y el mar.

(Resolución 968 de 2026, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.3.2.1.10. Reconocimientos y Certificación.

1. Toda nave o artefacto naval estará sometido a los reconocimientos y a la certificación establecidos en las Directrices Técnicas aplicables, en cumplimiento de lo previsto en el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación (SARC).
2. Los reconocimientos, así como la verificación de la correcta colocación de las marcas de francobordo en las naves y artefactos navales, conforme a las disposiciones del presente capítulo, serán efectuados por inspectores de la Dirección General Marítima (DIMAR). No obstante, dicha entidad podrá delegar estas actividades en Organizaciones Reconocidas debidamente autorizadas.
3. Corresponde a la Autoridad Marítima Colombiana o a una Organización Reconocida, con delegación vigente otorgada por la Dirección General Marítima, expedir el Certificado de Francobordo, una vez la Autoridad Marítima haya revisado y aprobado la minuta de cálculo del francobordo mínimo.
4. El Certificado de Francobordo y el Certificado de Exención se expedirán de conformidad con los modelos vigentes aprobados por la Dirección General Marítima (DIMAR), así:
   a) Certificado Internacional de Francobordo. Se expedirá a las naves y artefactos navales de carga y de pasaje, con cubierta, cuya eslora sea igual o superior a veinticuatro (24) metros, que realicen tráfico nacional o internacional, en los términos del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966.
   b) Certificado de Francobordo. Se expedirá, conforme a lo dispuesto en el presente capítulo, a las siguientes naves y artefactos navales:
      - Naves de pesca y de recreo, con cubierta, cuya eslora sea igual o superior a veinticuatro (24) metros, que realicen tráfico nacional o internacional.

- Naves y artefactos navales de todos los grupos (carga, pasaje, pesca y recreo), con cubierta, cuya eslora sea inferior a veinticuatro (24) metros, que realicen tráfico nacional o internacional.

c) A las naves sin cubierta, cualquiera sea su grupo, no se les expedirá Certificado de Francobordo. En estos casos, se efectuará el cálculo correspondiente y el francobordo asignado se consignará en el Certificado de Seguridad para Naves sin Cubierta. Para este tipo de naves, la verificación del cumplimiento de las condiciones de asignación del francobordo, establecidas en el artículo 4.3.2.1.2 del presente capítulo, se realizará en el marco de los reconocimientos previstos en el SARC, dejando constancia de ello en el Certificado de Seguridad para Naves sin Cubierta.

(Resolución 968 de 2026, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.3.2.1.11. Directrices Técnicas Colombianas de Francobordo. Los criterios técnicos descritos en las "Directrices Técnicas Colombianas de Francobordo" vigente, expedidas por la Dirección General Marítima son de obligatorio cumplimiento, las cuales. estarán publicadas en El Portal Marítimo Colombiano.

(Resolución 968 de 2026, artículo 1°)

CAPÍTULO 3
DE LOS CRITERIOS Y LAS CONDICIONES PARA EL CÁLCULO DEL ARQUEO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES DE BANDERA COLOMBIANA

ARTÍCULO 4.3.2.3.1. Ámbito de Aplicación. La presente resolución aplica a todas las naves y/o artefactos navales inscritos en el registro de la Dirección General Marítima (Dimar).

PARÁGRAFO. Las disposiciones contenidas en la presente resolución no aplican a los buques de guerra, buques auxiliares de la Armada Nacional

ARTÍCULO 4.3.2.3.2. Determinación del arqueo. Para la determinación del arqueo bruto y neto de naves y artefactos navales de eslora mayor a doce (12) metros, se utilizará el método establecido en el Convenio Internacional de Arqueo de Buques 1969, enmendado.
Para las naves y artefactos navales cuya eslora total sea igual o inferior a doce (12) metros, el arqueo bruto y neto se determinará por parte de la Autoridad Marítima de acuerdo con la TABLA No. 1 "Arqueo para naves de eslora menor o igual a (12) doce metros".

Eslora (m)	*Arqueo bruto*	*Arqueo neto*
Entre 12 - 11	*15*	*5*
Entre 11 - 10	*13*	*4*

Entre 10 - 9	*10*	*3*
Entre 9 - 8	*8*	*2*
Menor a 8	*5*	*1*

TABLA No. 1 "*Arqueo naves de eslora menor o igual a (12) doce metros*"

1. El volumen correspondiente a la carga de cubierta no será incluido en el cálculo del volumen de los espacios cerrados.
2. Los espacios destinados al transporte de pasajeros no se incluirán en el cálculo del volumen de los espacios de carga.
3. En ningún caso el arqueo neto calculado bajo el método establecido en el numeral 1 del presente artículo, podrá ser inferior al treinta por ciento (30%) del arqueo bruto.
4. Para la determinación del arqueo bruto y neto de las naves y artefactos navales con eslora superior a doce (12) metros, el armador o el astillero deberá presentar, para aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, una minuta detallada de cálculo de arqueo, elaborada por un *Ingeniero Naval con especialidad en Mecánica de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", o por un Ingeniero Naval o Arquitecto Naval titulado por una Universidad reconocida en Colombia, o con título profesional obtenido en el exterior debidamente homologado en el país. En todos los casos, el profesional deberá contar con matrícula profesional vigente expedida por el Consejo Profesional de Ingeniería Naval y Profesiones Afines (CONINPA)*

ARTÍCULO 4.3.2.3.2. Prevalencia de cálculos. Cuando el armador presente un cálculo de arqueo correspondiente a una nave con eslora igual o inferior a doce (12) metros, elaborado conforme al método establecido en el numeral 1 del artículo 4.3.2.3.1, y dicho cálculo arroje valores diferentes a los consignados en la Tabla No. 1 del presente capitulo, prevalecerán los valores resultantes del cálculo presentado y será validado por la Autoridad Marítima Nacional.

ARTÍCULO 4.3.2.3.3. Naves no sujetas a matrícula. A las naves y artefactos navales no sujetos a matrícula, relacionados en el artículo 4.3A.1.6.4 del REMAC, se les asignará el arqueo bruto y neto de conformidad con la Tabla No. 1 del presente capitulo, según su eslora.

ARTÍCULO 4.3.2.3.4. **Modificación del arqueo.** Cuando una nave o artefacto naval sea objeto de modificaciones que alteren los volúmenes originalmente considerados para su arqueo, deberá efectuarse un nuevo cálculo de arqueo, el cual deberá ser aprobado por parte de la Autoridad Marítima Nacional.

ARTÍCULO 4.3.2.3.5. Certificado de arqueo. A toda nave y/o artefacto naval sujeto a lo dispuesto en el presente capítulo, se le expedirá un certificado de arqueo por la Autoridad Marítima o por una Organización Reconocida, una vez sea revisada y aprobada la minuta de cálculo del arqueo por parte de la Autoridad Marítima.

Esta certificación tendrá el carácter de una certificación estatutaria permanente y el certificado será emitido de acuerdo con el siguiente esquema:

1. A toda nave o artefacto naval de eslora mayor o igual a 24 metros, se le expedirá un *Certificado Internacional de Arqueo*.
2. A las naves y artefactos navales de eslora menor de 24 metros se les expedirá un *Certificado de Arqueo*, excepto a las motos marinas y a las naves no sujetas a matricula.

PARAGRAFO. Las Organizaciones Reconocidas deberán utilizar los modelos de los certificados vigentes debidamente autorizados por la Autoridad Marítima.

ARTÍCULO 4.3.2.3.6. Minuta de cálculo. La minuta de cálculo de arqueo deberá permanecer disponible abordo para su verificación durante los reconocimientos anuales, de renovación o cualquier inspección que así lo requiera.

ARTÍCULO 4.3.2.3.7. Sistema de medidas. Tanto el arqueo bruto (AB) como el arqueo neto (AN) son adimensionales y se deben expresar en números enteros, sin ningún sufijo o unidades de medida.

TÍTULO 3
DOCUMENTACIÓN OBLIGATORIA A BORDO

CAPÍTULO 1
DEL USO OBLIGATORIO DE LA CARTOGRAFÍA NÁUTICA OFICIAL

ARTÍCULO 4.3.3.1.1. Objeto. Adoptar como cartografía náutica oficial aquellas que hacen parte del Esquema de Cartografía Náutica Nacional y publicaciones náuticas: Derrotero de las Costas y Áreas Insulares del Caribe y Pacífico Colombiano, la Lista de Luces de las Costas y Áreas Insulares del Caribe y Pacífico Colombiano y la Carta 001 Símbolos, Abreviaturas y Términos Usados en las Cartas Náuticas Colombianas, así como otras publicaciones producidas y actualizadas por el Servicio Hidrográfico Nacional de la Dirección General Marítima.

PARÁGRAFO. Las cartas y publicaciones náuticas se entenderán vigentes únicamente en la última edición emitida por el Servicio Hidrográfico de Colombia. Una vez se emita una nueva edición para cada carta o publicación náutica, las versiones anteriores se encontrarán desactualizadas.
(Resolución 693 de 2021, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.3.3.1.2. Uso obligatorio de la cartografía náutica oficial. La cartografía náutica producida por el Servicio Hidrográfico de Colombia es obligatoria para las

naves de bandera colombiana con arqueo bruto superior o igual a 300 y las de bandera extranjera del mismo arqueo bruto que naveguen en aguas marítimas jurisdiccionales.

La cartografía deberá mantenerse actualizada tanto en su edición como en los avisos a los navegantes.
(Resolución 693 de 2021, *artículo 2°)*

ARTÍCULO 4.3.3.1.3. Uso de cartas náuticas electrónicas. Los buques que dispongan de un Sistema ECDIS, podrán hacer uso de Cartas Náuticas electrónicas, conforme lo dispuesto en la Resolución OMI A.817(19) de 1995 "Normas de funcionamiento de los Sistemas de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (ECDIS)"; la Resolución OMI MSC. 64(67) de 1996 "Adopción de estándares de desempeño nuevos y enmendados"; la Resolución OMI MSC. 232(82) de 2006 "Aprobación de las normas de funcionamiento revisadas para los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (ECDIS)"; y la Resolución OMI MSC. 282(86) de 2009, "Aprobación de enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado".

PARÁGRAFO 1. Cuando se utilice el sistema ECDIS, se deberán desplegar las cartas náuticas electrónicas oficiales proporcionadas a través de distribuidores autorizados (VAR's) por la Dirección General Marítima

PARÁGRAFO 2. Es obligatorio contar con un respaldo al sistema ECDIS, adicional e independiente de conformidad con lo dispuesto en Resolución OMI A.817 (19) de 1995 "Normas de funcionamiento de los Sistemas de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (ECDIS)"; la Resolución OMI MSC. 64(67) de 1996 "Adopción de estándares de desempeño nuevos y enmendados"; y la Resolución OMI MSC. 232(82) de 2006 "Aprobación de las normas de funcionamiento revisadas para los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (ECDIS)". Este respaldo podrá ser mediante un sistema ECDIS adicional o por medio de cartas náuticas vigentes de papel producidas por el Servicio Hidrográfico de Colombia.
(Resolución 693 de 2021)

Artículo 4.3.3.1.4 Uso obligatorio de publicaciones náuticas. Según el área en que naveguen, es obligatorio el uso del Derrotero de las Costas y Áreas Insulares del Caribe y Pacífico Colombiano y Lista de Luces de las Costas y Áreas Insulares del Caribe y Pacífico Colombiano, producidas por el Servicio Hidrográfico de Colombia así:

d. Naves de bandera colombiana con arqueo bruto superior o igual a 300.
e. Naves de bandera extranjera con arqueo bruto superior o igual a 300 que naveguen en aguas marítimas jurisdiccionales colombianas.

PARÁGRAFO 1. Las publicaciones náuticas deberán mantenerse actualizadas en su edición vigente.

PARÁGRAFO 2. Estas publicaciones náuticas se podrán tener en el formato digital que suministra oficialmente el Servicio Hidrográfico de Colombia, siempre que la nave que la posea sea un usuario autorizado (nave o persona natural o jurídica que sea declarada bajo la condición de Destinatario Final en el proceso de adquisición de la publicación náutica), bajo las condiciones de uso establecidas en el momento de la compra.

(Resolución 693 de 2021)

ARTÍCULO 4.3.3.1.5. Uso obligatorio de la publicación náutica Carta 001. Para los buques extranjeros se acepta la publicación INT 001 emitida por una oficina hidrográfica de un Estado Miembro de la Organización Hidrográfica Internacional. Las naves de bandera colombiana deberán llevar la publicación colombiana "Carta 001, Símbolos, Abreviaturas y Términos Usados en las Cartas Náuticas Colombianas". Esta publicación deberá mantenerse actualizada en su edición vigente.

PARÁGRAFO. Esta publicación se podrá tener en el formato digital que suministra oficialmente el Servicio Hidrográfico de Colombia, siempre que la nave que la posea sea un usuario autorizado (nave o persona natural o jurídica que sea declarada bajo la condición de Destinatario Final en el proceso de adquisición de la publicación náutica), bajo las condiciones de uso establecidas en el momento de la compra o el caso equivalente para el Servicio Hidrográfico emisor de la mencionada publicación.

(Resolución 693 de 2021)

ARTÍCULO 4.3.3.1.6. Distribución cartografía náutica de papel. La Dirección General Marítima, distribuirá la cartografía náutica de papel a través de la tienda virtual de la DIMAR o en las Capitanías de Puerto. Las publicaciones náuticas oficiales de papel y aquellas que estén disponibles en digital para la venta, estarán disponibles a través de la tienda virtual.
(Resolución 693 de 2021)

Artículo 4.3.3.1.7. Distribución cartografía náutica electrónica. La Dirección General Marítima, dispondrá la cartografía náutica electrónica a través de uno o más Centros Regionales de Coordinación para las ENC (RENC), con el que la DIMAR tenga acuerdo vigente para este fin, para que las celdas que cubren el territorio colombiano se encuentren disponibles en el mercado internacional a través de los Revendedores de Valor Agregado.
(Resolución 693 de 2021)

Artículo 4.3.3.1.8. Prohibiciones. Se prohíbe la edición, emisión de copias, distribución y/o comercialización de las publicaciones y cartografía náutica oficial, sin previa autorización de la Dirección General Marítima.

PARÁGRAFO. Los distribuidores de cartas náuticas de papel que sean autorizados por DIMAR, no podrán exceder del quince por ciento (15%) del valor de la carta náutica que se encuentra en la tienda virtual de la Dirección General Marítima y tendrán la responsabilidad de suministrar dicha cartografía actualizada de acuerdo edición vigente.
(Resolución 693 de 2021)

Artículo 4.3.3.1.9. Sanciones. Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a los artículos de la presente Resolución, se aplicarán de conformidad con lo establecido en los artículos 80 y 81 del Decreto-Ley 2324 del dieciocho (18) de septiembre de 1984 o de las normas que lo modifiquen o adicionen.
(Resolución 693 de 2021)

CAPÍTULO 2
DE LA OBLIGACIÓN DE MANTENER A BORDO DE LAS NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES DE BANDERA COLOMBIANA, LA EDICIÓN OFICIAL DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES SOLAS, MARPOL Y STCW

ARTÍCULO 4.3.3.2.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer la obligación de mantener a bordo de las naves y artefactos navales de bandera colombiana, la edición oficial de la Dirección General Marítima, de los Convenios internacionales SOLAS, MARPOL y STCW.
(Resolución 035 de 2002, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.3.3.2.2. La Dirección General Marítima continuará editando los convenios internacionales SOLAS, MARPOL y STCW, los cuales serán distribuidos para la venta a través de las Capitanías de Puerto.
(Resolución 035 de 2002, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.3.2.3. *Sanciones*. Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción de lo establecido en el presente capítulo, se aplicarán de acuerdo a lo consagrado en los artículos 80 y 81 del Decreto Ley 2324 de 1984, o demás normas que lo modifiquen o adicionen.
(Resolución 035 de 2002, artículo 3°)

TÍTULO 4
PATENTE DE NAVEGACIÓN

CAPÍTULO 1
DE LA ELIMINACIÓN DE LA PATENTE DE NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 4.3.4.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto eliminar definitivamente el requisito de la patente de navegación para todas las naves de bandera colombiana, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 730 de 2001.
(Resolución 070 de 2003, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.3.4.1.2. Todas aquellas naves que tengan vigente la patente de navegación, no están obligadas a renovarla.
(Resolución 070 de 2003, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.4.1.3. Observar el cumplimiento de las inspecciones de seguridad y navegabilidad para las naves establecidas en la normatividad vigente.
(Resolución 070 de 2003, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.3.4.1.4. La matrícula expedida por la Autoridad Marítima Nacional a toda nave de bandera colombiana, es el único documento que certifica que se encuentra incorporada al registro oficial de naves en Colombia y la faculta para operar en aguas jurisdiccionales colombianas, así como en aguas extranjeras.
(Resolución 070 de 2003, artículo 4°)

TÍTULO 5
REMOLCADORES

CAPÍTULO 1
DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS Y DE SEGURIDAD PARA LOS SERVICIOS QUE PRESTAN LOS REMOLCADORES

Capítulo modificado por la Resolución 849 de 2019. La normatividad reglamentaria anterior era la contendida en la Resolución 685 de 2018.

SECCIÓN 1
GENERALIDADES

ARTÍCULO 4.3.5.1.1.1. Objeto. Establecer criterios técnicos y de seguridad para los servicios que prestan los remolcadores en jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, aplican a todos los remolcadores inscritos en el registro de la Dirección General Marítima (DIMAR).
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

SECCIÓN 2
DE LOS REMOLCADORES

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.1. Matrícula, catalogación, inspección, certificación, licencias y seguros. Los remolcadores que presten servicio en jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional deben estar matriculados ante la DIMAR, catalogados, inspeccionados y certificados de acuerdo con la normativa nacional e internacional aplicable, y contar con un seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare los daños ocasionados a terceros en el ejercicio de la actividad.

PARÁGRAFO. Las empresas que exploten comercialmente el servicio de remolcadores deberán contar con licencia de explotación comercial vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.2. Determinación de la capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) del remolcador. Debe seguirse el procedimiento para determinar la capacidad de Tracción a Punto Fijo (Bollard Pull), establecido en el Anexo 25 Parte 2 del presente REMAC.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.3. Certificado capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull). Los remolcadores que prestan los servicios principales de asistencia, escolta, remolque oceánico o de altura, remolque costanero o atención a emergencias y asistencia marítima deben contar con certificado de capacidad de tracción a punto fijo - Bollard Pull vigente, expedido por una Organización Reconocida por DIMAR.

PARÁGRAFO 1. El certificado de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) de los remolcadores que presten servicios distintos a los mencionados en el presente artículo, podrá ser expedido por Empresas de Servicios Marítimos con Licencia de Explotación Comercial vigente, expedida por DIMAR para tal fin.

PARÁGRAFO 2. El certificado de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) tendrá una vigencia de hasta cinco (5) años, mientras el remolcador mantenga sus certificados de seguridad vigentes.

PARÁGRAFO 3. DIMAR podrá designar un funcionario para supervisar la prueba para determinar la capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull), cuando lo considere necesario.

PARÁGRAFO 4. Cuando el conjunto de propulsión del remolcador o cualquiera de sus componentes hayan sido modificados o repotenciados, se debe realizar la prueba de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) para expedición de un nuevo certificado.

PARÁGRAFO 5. Los certificados de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) expedidos antes de entrar en vigor la resolución por la cual se adicionó el presente Capítulo, tendrán vigencia por un término de cinco (5) años contados a partir de la prueba que validó el certificado.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.4. Certificado capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull), para remolcadores que ingresan al registro nacional. El certificado de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) de los remolcadores de bandera extranjera que se matriculen en Colombia, tendrá vigencia por un término de cinco (5) años contados a partir de la prueba que validó el certificado.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.5. Certificado de Dotación Mínima de Seguridad. Todos los remolcadores deben contar con el Certificado de Dotación Mínima de Seguridad (DMS) expedido por DIMAR, en el cual se establece cantidad, grado, especialidad y competencias de los tripulantes requeridos para una operación segura, de acuerdo con los servicios autorizados en el permiso de operación.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.6. Permiso de operación. Todo remolcador debe contar con un permiso de operación, de acuerdo con la normatividad vigente y lo establecido en el Anexo 25 Parte 6 del presente REMAC, el cual de acuerdo con su equipamiento y características técnicas le permite prestar los servicios relacionados en el artículo 4.3.5.1.2.10. Dicho permiso será expedido por DIMAR y tendrá una vigencia de hasta cinco (5) años.

PARÁGRAFO. Ante cualquier modificación al casco, sistema de propulsión, sistema de gobierno y/o al equipamiento mandatorio requerido de acuerdo a los servicios autorizados al remolcador, se debe actualizar el Permiso de Operación.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.7. Nivel de operatividad de sistemas y equipos. En caso de presentarse fallas y/o daños que afecten el nivel de operatividad de cualquiera de los sistemas principales de propulsión, gobierno, comunicaciones, contraincendios y equipos de la maniobra de remolque, el Capitán del remolcador, el Armador o su representante debe comunicarlos de inmediato al Capitán de Puerto, quien ordenará una inspección para determinar las limitaciones y/o restricciones operacionales del remolcador.

PARÁGRAFO. Los remolcadores con certificaciones de clase de casco y maquinaria seguirán el procedimiento de aviso a los inspectores de la organización reconocida según las reglas que apliquen en cada sociedad de clasificación.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.8. Mecanismo remoto de liberación rápida. Los remolcadores habilitados para prestar servicios de remolque, deberán contar con un mecanismo remoto de liberación rápida que permita soltar el remolque desde el puente y/o desde un sitio distinto al de la ubicación propia del gancho o winche, según como esté configurado el sistema de remolque. Cuando el remolque se haga con bita, se describirá el procedimiento de liberación rápida en el Plan de Remolque.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.9. Historial de las líneas de maniobra y remolque. Los remolcadores que presten los servicios de asistencia principal en maniobras de practicaje, remolque oceánico y costanero, deben mantener un historial del uso de las líneas de maniobra y remolque, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 25 Parte 5 del presente REMAC.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.10. Servicios. Los remolcadores que operen en jurisdicción de la Autoridad Marítima podrán ser autorizados en su permiso de operación para prestar los siguientes servicios agrupados así:

I. Servicio de asistencia en maniobras de practicaje.
   a) Principal de asistencia
   b) Escolta
   c) Auxiliar de asistencia
II. Servicios de remolque.
   a) Barcaceo, remolque y/o empuje en aguas protegidas.
   b) Remolque en aguas no protegidas.
   c) Remolque costanero.
   d) Remolque oceánico o de altura.

III. Servicios de atención de emergencias y asistencia marítima.

a) Búsqueda y rescate
b) Combate de incendios
c) Asistencia en control de derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas o peligrosas.
d) Salvamento y asistencia marítima

IV. Servicios de asistencia en mantenimiento de instalaciones marinas, apoyo en dragado y manejo de anclas y muertos de boyas.

V. Servicios de apoyo costa afuera.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.11. Directrices de seguridad. Para el desarrollo de cualquier actividad, los remolcadores deben cumplir con las directrices de seguridad establecidas en el Anexo 25 Parte 4 del presente REMAC.
PARÁGRAFO 1. En condiciones particularmente riesgosas de una nave asistida o en condiciones meteomarinas adversas, el Piloto práctico recomendará al Capitán el número de remolcadores o la capacidad de "Bollard Pull" adicionales requeridos para garantizar la seguridad de la nave y de la maniobra, recomendación que debe ser acatada por este. Se tendrán en cuenta las Condiciones Particularmente Riesgosas para la nave consideradas en el Anexo 25 Parte 4 del presente REMAC, respecto a las "*Directrices de seguridad*".

Esta información debe ser suministrada por el Piloto práctico a la Capitanía de Puerto, a los Capitanes de los remolcadores y a la instalación portuaria que recibe la nave asistida, con el fin de que se tomen las precauciones necesarias para la atención integral de la maniobra.

PARÁGRAFO 2. Ante circunstancias como las mencionadas en el parágrafo anterior, el Piloto práctico debe anexar al Reporte de Piloto (PILREP) un informe con la siguiente información, según aplique:

a. Intensidad y dirección del viento.
b. Velocidad y dirección de la corriente.
c. Altura de la ola.
d. Áreas de maniobra (georreferenciación, profundidad mínima y espacio disponible)
e. Información general de la nave (tipo, eslora, calados, puntos de empuje sobre el casco, condición de bitas y porta espías, áreas de vela y lateral sumergida, ángulo de ataque del viento, cantidad y capacidad de los propulsores transversales) y las que considere necesarias para soportar su recomendación.
f. Necesidades adicionales de número de remolcadores y de "Bollard Pull" para la maniobra.

g. Plan de Escolta y Variación (PEV) para el tránsito de la nave y/o artefacto naval por el canal de acceso, siempre que sea necesaria la escolta para la nave asistida.
h. Nombre del(os) remolcador(es) involucrado(s) en la escolta y/o maniobra de asistencia, y el nombre del Capitán de cada remolcador.
i. Factores de tipo no operacional que atenten contra las decisiones de seguridad que debe tomar el Capitán de la nave.
j. Otras consideraciones que el Piloto práctico estime pertinentes.

Esta información debe ser suministrada por el Piloto práctico a la Capitanía de Puerto, a los Capitanes de los remolcadores y a la instalación portuaria que recibe la nave asistida, con el fin de que se tomen las precauciones necesarias para la atención integral de la maniobra.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

SECCIÓN 3
DE LOS SERVICIOS DE ASISTENCIA EN MANIOBRAS DE PRACTICAJE

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.1. Alcance de los servicios. Los remolcadores que presten servicio de asistencia en maniobras de practicaje, podrán ser autorizados por DIMAR para prestar uno o varios de los siguientes servicios específicos:

a) **Principal de asistencia:** Maniobras de atraque, desatraque, abarloamiento, acoderamiento, cambio de muelle, fondeo, cambio de fondeadero, reviro, entrada y salida de dique, amarre a boya o a duque de alba, acompañamiento y/o movimientos en áreas de maniobrabilidad restringida, y zarpe de la nave o artefacto naval.
b) **Escolta:** Servicio especial de asistencia a una nave que incluye el gobierno (cambios de rumbo), disminución de velocidad o parada y demás formas de controlar el buque asistido por medio de la fuerza que aplica el remolcador escolta a través de la línea de remolque asegurada en posición de crujía en popa del buque asistido. El servicio de escolta puede ser extensivo para la navegación por canales y zonas restringidas de naves con capacidad de maniobra limitada por bajo resguardo bajo la quilla (Under Keel Clearance (UKC)), por condiciones inherentes a la nave y/o por condiciones meteomarinas adversas superiores a las normales y críticas.
c) **Auxiliar de asistencia:** De apoyo en la maniobra principal de asistencia sin intervenir en las acciones de empujar o halar la nave asistida. No es considerado como remolcador stand by y su Bollard Pull no se tiene en cuenta para sumar al Bollard Pull requerido. Puede prestar servicio de asistencia en maniobras de practicaje a naves con arqueo bruto inferior a 2000.

(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.2. Remolcadores que presten servicio principal de asistencia. Los remolcadores que presten el servicio principal de asistencia deben estar diseñados y construidos para tal fin, y contar con sistemas redundantes en los sistemas de propulsión y gobierno.

PARÁGRAFO. Los remolcadores que prestan servicio principal de asistencia, deben estar equipados con un sistema externo de combate de incendios que les permita auxiliar de forma adecuada a las naves y/o artefactos navales asistidos.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.3. Obligatoriedad de uso. Es obligatorio el uso de remolcadores en maniobras de practicaje en naves con arqueo bruto superior o igual a 2000, debiéndose aplicar la capacidad mínima de Bollard Pull y Número Mínimo de Remolcadores establecidos en el Anexo 25 - Parte 1 del presente REMAC.

PARÁGRAFO 1. En el caso de San Andrés, Isla, debido a sus condiciones ambientales y marítimas, es obligatorio el uso de remolcador(es) en naves con arqueo bruto igual o superior a 1000.

PARÁGRAFO 2. Para el caso de las naves tipo OSV y tipo Draga no se requiere el uso de remolcadores para maniobras de practicaje teniendo en cuenta sus características, equipamiento y facilidades técnicas y de maniobra.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.4. Obligatoriedad servicio de escolta. El servicio de escolta para la asistencia a una nave y/o artefacto naval en navegación por canales y zonas restringidas, es obligatorio de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo 25 Parte 3 del presente REMAC.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.5. Comunicaciones. Durante la asistencia de maniobras de practicaje, las comunicaciones de voz entre remolcadores, piloto práctico y estaciones en tierra, se harán en idioma castellano o inglés utilizando las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.
(Modificado por la Resolución 147 de 2026, artículo 1°)

PARÁGRAFO 1. El Capitán de Remolcador que preste servicio de asistencia de practicaje será evaluado en su comprensión del idioma y en el conocimiento del vocabulario y frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas, realizado por un Centro o Instituto reconocido por la Autoridad Marítima Nacional, en el cual debe obtener un nivel igual o superior a B1 (Marco común europeo de referencia) o sus equivalentes en los diferentes sistemas de evaluación.

PARÁGRAFO 2. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el parágrafo anterior se otorga un periodo de transición de 12 meses contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la resolución por la cual se adicionó el presente Capítulo.

PARÁGRAFO 3. En buques cuyo idioma oficial del país de abanderamiento sea el castellano, las comunicaciones de voz entre remolcadores, Piloto práctico y estaciones en tierra, podrán realizarse en idioma castellano, teniendo en cuenta el uso de las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

PARÁGRAFO 4. Las comunicaciones de emergencia se harán en VHF canal 16, siguiendo los protocolos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), para la zona marítima A1.

PARÁGRAFO 5. Los remolcadores que presten servicios de asistencia principal, escolta, atención de emergencia y salvamento, deben contar con un medio digital de grabación, que tome en tiempo real los registros de las comunicaciones de voz, los cuales deben ser conservados por un tiempo mínimo de seis (6) meses.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.6. Soltada de la línea de maniobra. El Capitán del remolcador solo podrá soltar la línea de maniobra previa consulta al Piloto práctico, o por orden expresa de este.

PARÁGRAFO. En caso de emergencia, el Capitán del remolcador podrá tomar la decisión de soltar la línea de maniobra sin previa consulta al Piloto práctico, solamente cuando el remolcador se encuentre en situación de peligro inminente, si con esta acción se supera el riesgo, debiendo informar al Piloto práctico de esta situación en el menor tiempo posible.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

SECCIÓN 4
DE LOS SERVICIOS DE REMOLQUE

ARTÍCULO 4.3.5.1.4.1. Alcance de los servicios. De acuerdo con sus características, capacidades y equipamiento, los remolcadores podrán ser autorizados por DIMAR para realizar y/o prestar uno o varios de los siguientes servicios:

a) Barcaceo, remolque y/o empuje en aguas protegidas.
b) Remolque en aguas no protegidas.
c) Remolque costanero.
d) Remolque oceánico o de altura.

(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.4.2. Remolque oceánico o de altura. Los remolcadores que presten servicio de remolque oceánico o de altura, deben aplicar las directrices de seguridad establecidas en el Anexo 25 Parte 7 del presente REMAC, respecto a las *"Directrices de seguridad para operaciones de remolque"*.

PARÁGRAFO. Para prestar servicio de remolque oceánico o de altura, el Capitán del remolcador debe prever las condiciones meteomarinas, especialmente cuando la distancia a puntos de refugio planeados o fondeaderos seguros en el curso de la derrota, supone una navegación mayor a 24 horas.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.4.3. Capitán del remolcador principal. En una operación de remolque en que intervengan dos o más remolcadores, se debe designar un remolcador principal, cuyo Capitán es el responsable de dicha operación y de verificar la aplicación de todas las directrices técnicas y de seguridad.

PARÁGRAFO. Para operaciones de remolque donde intervengan dos o más remolcadores, el remolcador principal se designará con base en la experiencia y conocimientos del Capitán, y en las capacidades técnicas del remolcador, condiciones que deben ser iguales o superiores a las del(os) otro(s) remolcador(es).
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.4.4. Tripulantes a bordo de naves o artefactos navales remolcados, en operaciones de remolque costanero, oceánico o de altura. Si la nave o artefacto naval a remolcar requieren ser tripulados, el Capitán del remolcador principal recomendará al Capitán o al encargado de la nave o artefacto remolcados dejar un número reducido de personal a bordo. En caso de no ser atendida esta recomendación, el Capitán del remolcador principal dejará la correspondiente constancia escrita de esto.

PARÁGRAFO. Para trasbordo de personal y/o equipo entre el remolcador y la nave o artefacto naval remolcado, el personal que se transborda, así como el que participa sobre cubierta en esta maniobra, debe estar equipado con sus elementos de protección personal, chaleco salvavidas, equipos de radiocomunicaciones adecuado y luces portátiles. El personal del remolcador debe tener el entrenamiento correspondiente para la ejecución de esta maniobra.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

SECCIÓN 5
DE LOS SERVICIOS DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS Y ASISTENCIA MARÍTIMA

ARTÍCULO 4.3.5.1.5.1. Alcance de los servicios. Los remolcadores que prestan servicios de atención de emergencias y asistencia marítima, podrán ser autorizados por DIMAR en su permiso de operación para realizar uno o varios de los siguientes servicios:

a) Búsqueda y rescate
b) Combate de incendios
c) Asistencia en control de derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas o peligrosas
d) Salvamento y asistencia marítima.

(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.5.2. Obligatoriedad de atención. Los remolcadores que prestan servicios de atención de emergencias y asistencia marítima, están obligados a atender de manera inmediata y oportuna los casos que comprometan la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente, los bienes comunes y el acceso al puerto, en los términos señalados en el artículo 1545 y siguientes del Código de Comercio, así como demás normas que sean aplicables.

PARÁGRAFO. En caso de emergencia manifiesta, cualquier remolcador podrá prestar el servicio y brindar el apoyo de qué trata el presente artículo.

Al término de la emergencia el Capitán de Puerto expedirá una certificación o constancia a la empresa del remolcador que atendió el llamado y prestó el apoyo en la emergencia.

(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.5.3. Sistema externo de contraincendios. Los remolcadores que presten el servicio de combate de incendios, deben cumplir con lo establecido en el Anexo 25 Parte 6 Apéndice 1 del presente REMAC, certificado por una Sociedad de Clasificación reconocida por DIMAR.

(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

SECCIÓN 6
DE LOS SERVICIOS DE ASISTENCIA EN MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES MARINAS, APOYO EN DRAGADO Y MANEJO DE ANCLAS Y MUERTOS DE BOYAS

ARTÍCULO 4.3.5.1.6.1. Alcance de los servicios. De acuerdo con sus características, capacidades y equipamiento, los remolcadores podrán ser autorizados por DIMAR para realizar y/o prestar servicios de asistencia en mantenimiento de instalaciones marinas, apoyo en dragado, manejo de anclas y muertos de boyas.

PARÁGRAFO. La habilitación de los servicios referidos en este Capítulo se hará de acuerdo a las capacidades técnicas del remolcador listadas en el Anexo 25 Parte 6 del presente REMAC.

(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

SECCIÓN 7
DE LOS SERVICIOS DE APOYO COSTA AFUERA

ARTÍCULO 4.3.5.1.7.1. Alcance de los servicios. Llevar pertrechos, materiales, equipo y los consumibles necesarios para operaciones costa afuera, efectuar traslado de personal de apoyo a las actividades marítimas, prestación de cualquier otro servicio destinado para el uso en sistemas integrados de exploración y explotación de recursos naturales del medio marino, así como en la disposición de cualquier tipo de infraestructura, obra fija o semifija en el suelo o subsuelo marino.

PARÁGRAFO. La habilitación de los servicios referidos en la presente sección, se hará de acuerdo a las capacidades técnicas del remolcador listadas en el Anexo 25 Parte 6 del presente REMAC.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

SECCIÓN 8
CONSIDERACIONES FINALES

ARTÍCULO 4.3.5.1.8.1. *Facultad sancionatoria*. El incumplimiento o la inobservancia de lo estipulado en el presente capítulo de este reglamento, será considerado como violación a las normas de marina mercante, dando lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes, en los términos del artículo 80 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.3.5.1.8.2. Transición. Los remolcadores que a la entrada en vigencia de la resolución por la cual se adicionó el presente Capítulo no cumplan con alguna de las condiciones establecidas, contarán con un plazo de doce (12) meses para dar cumplimiento con lo prescrito en el presente capítulo.

PARÁGRAFO. Los remolcadores que inicien su proceso de matrícula una vez haya entrado en vigencia la resolución por la cual se adicionó el presente Capítulo, deberán cumplir con lo aquí establecido.
(Resolución 849 de 2019, artículo 2°)

SECCIÓN 9
DIRECTRICES PARA LAS MANIOBRAS DE INGRESO, ATRAQUE Y ZARPE DE NAVES CON ARQUEO BRUTO SUPERIOR A 2000 POR EL CANAL DE ACCESO AL PUERTO DE TUMACO

ARTÍCULO 4.3.5.1.9.1. Objeto. Las disposiciones contenidas en la presente sección tienen por objeto establecer las directrices y condiciones técnicas para las maniobras de ingreso, atraque y zarpe de naves sin remolcador de asistencia por el canal de acceso al puerto de Tumaco.
(Resolución 633 del 2020, artículo 1)

ARTÍCULO 4.3.5.1.9.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente sección se aplican a las naves con arqueo bruto superior a dos mil (2000), eslora no superior a ciento sesenta (160) metros, manga no superior a treinta (30) metros y que adicionalmente cuenten con propulsor transversal.
(Resolución 633 del 2020, artículo 1)

ARTÍCULO 4.3.5.1.9.3. Ingreso, atraque y zarpe de las naves. Para el ingreso, atraque y zarpe de las naves a las que aplica lo dispuesto en la presente sección, se deberá seguir las siguientes condiciones de seguridad así:

1. Las maniobras deben realizarse bajo condiciones meteorológicas favorables, de acuerdo con el parágrafo el presente artículo
2. Las maniobras serán realizadas por un Piloto Práctico, con Licencia vigente para la jurisdicción de Tumaco y que pertenezca a una empresa de practicaje con licencia de explotación comercial vigente.
3. La maniobra debe contar con una embarcación de asistencia que pase los cabos de la nave a tierra.

PARÁGRAFO. Las condiciones meteorológicas favorables serán aquellas que arrojen visibilidad mayor a dos (2) kilómetros, marea alta y luz día, así como también las condiciones que a continuación se disponen:

	Velocidad absoluta de viento		**Velocidad absoluta de la corriente**		**Altura de ola significante**	
Maniobra	Trasversal al buque	Longitudinal al buque	Trasversal al buque	Longitudinal al buque	Trasversal al buque	Longitudinal al buque
Atraque	16 nudos	9 nudos	1 nudo	0.2 nudos	1 metro	1 metro
Zarpe	16 nudos	9 nudos	1 nudo	0.2 nudos	1 metro	1 metro
Aproximación	16 nudos	9 nudos	1 nudo	0.2 nudos	1 metro	1 metro

ARTÍCULO 4.3.5.1.9.4. Criterios de seguridad de las naves para el ingreso, atraque y zarpe. A las naves se les deberá exigir el cumplimiento de los siguientes criterios de seguridad:

1. El margen de seguridad para el ingreso y salida de buques será de mínimo 3 pies o 90 cm de agua bajo la quilla.

2. Para el ingreso o zarpe la nave debe presentar un asiento positivo a popa de un (1) pie.

(Resolución 633 del 2020, artículo 1)

ARTÍCULO 4.3.5.1.9.5. Instrucciones de coordinación. Las siguientes serán instrucciones de coordinación para el cumplimiento de lo dispuesto en la presente sección, así:

1. Antes de realizar cualquier maniobra, el piloto practico socializará conociendo previamente las características de la nave, ante la autoridad marítima y la instalación portuaria correspondiente, lo siguiente:

    1.1. Los riesgos durante la maniobra para el ingreso y salida de la nave.
    1.2. El plan previsto ante eventualidades que se pudieren presentar durante el ejercicio de la actividad marítima.
    1.3. En acompañamiento de la Capitanía de Puerto, se facilitarán áreas cercanas al canal para la suspensión de la maniobra con un área de fondeo de emergencia, en caso de que se presente alguna eventualidad.

La socialización se realizará una semana previa al ingreso de la nave y participará el siguiente personal, así:

    1.4. Capitán de Puerto de Tumaco
    1.5. Oficial de Abanderamiento
    1.6. Asesor(a) jurídico (a) de la Capitanía de Puerto
    1.7. Responsable Sección de Marina Mercante
    1.8. Responsable Estación de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima
    1.9. Piloto Practico que dirigirá la maniobra
    1.10. Agencia Marítima de la nave que tiene intenciones de ingresar a Puerto
    1.11. Jefe de Operaciones de la Instalación Portuaria

2. La Instalación Portuaria deberá efectuar batimetrías de control en la dársena de maniobras mínimo cada seis (6) meses y presentarla ante la Autoridad Marítima Colombiana y en la reunión de socialización de la maniobra.

3. Para la maniobra de atraque y zarpe de naves con esloras entre ciento cuarenta y ciento sesenta (140 - 160) metros, el muelle de la Instalación portuaria deberá estar totalmente despejado, es decir sin naves atracadas. En el caso de encontrarse naves en estos muelles, la Capitanía de Puerto les asignará puntos de fondeo mientras se desarrolla el zarpe o el atraque de las mismas.

4. El Armador y/o Representante de la nave deberán garantizar, en caso de presentarse una emergencia por encallamiento o cualquier otro siniestro marítimo en el canal del acceso al puerto de Tumaco, la coordinación para la

asistencia de uno o varios remolcadores, dependiendo del tipo de emergencia y las condiciones de modo, tiempo y lugar.

5. La Autoridad Marítima Colombiana a través del Servicio Hidrográfico Nacional y sus Centros de Investigación realizaran batimetrías de control mínimo cada seis (6) meses del sector de la barra del canal de acceso al puerto de Tumaco, con la finalidad de brindar una mayor seguridad en la navegación de las naves para el puerto.

Artículo 4.3.5.1.9.6. Aplicación de la facultad sancionatoria. Lo dispuesto en el artículo 4.3.5.1.8.1 del presente REMAC se aplicará así mismo a lo consagrado en la presente sección.
(Resolución 633 del 2020, artículo 1)

PARTE 3 A
CENTRO COLOMBIANO DE DATOS OCEANOGRÁFICOS (CECOLDO) MATRÍCULA Y REGISTRO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

CAPÍTULO 1
CRITERIOS PARA LA MATRÍCULA Y EL REGISTRO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

SECCIÓN 1
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 4.3A.1.1.1. Objeto. Establecer criterios para la matrícula y registro de naves y artefactos navales en la Dirección General Marítima.

Artículo 4.3A.1.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente resolución aplican a todas las naves y artefactos navales de bandera colombiana y los que vayan a ser matriculados y registrados en la Dirección General Marítima.

SECCIÓN 2
PROCEDIMIENTO PARA LA MATRÍCULA Y REGISTRO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

ARTÍCULO 4.3A.1.2.1. Número único de registro. El número único de registro de una nave o artefacto naval es el mismo número o código alfanumérico de matrícula, el cual corresponde a un conjunto de caracteres que individualiza la nave o artefacto naval como se indica a continuación:

1. Naves mayores (arqueo neto superior o igual a 25). Llevan las letras MC seguidas y separadas por un guion del número que identifica a la Capitanía de Puerto de registro, y luego el número consecutivo de registro de la Capitanía, separado por un guion, como se indica en el ejemplo:

   MC-01-152

2. Naves menores (arqueo neto inferior a 25). Llevan las letras CP seguidas y separadas por un guion del número que identifica a la Capitanía de Puerto de registro, y luego el número consecutivo de registro de la Capitanía, separado por un guion, como se indica en el ejemplo:

   CP-01-152

3. Para los artefactos navales, mayores y menores, se emplea la misma codificación y al final separado por un guion van las letras AN, como se ilustra en el ejemplo:

   MC-01-152-AN
   CP-01-152-AN

PARÁGRAFO 1. El número o código de registro de una nave o artefacto naval no es modificable mientras estos permanezcan en el registro nacional.

PARÁGRAFO 2. Toda nave marítima y artefacto naval que se encuentre en aguas jurisdiccionales colombianas deben estar debidamente matriculados y registrados. Los que no lo estén, no podrán operar y en caso de que lo hagan, serán inmovilizados.

PARÁGRAFO 3. Cuando el propietario de una nave o artefacto naval solicite el cambio de puerto de registro, la Capitanía de Puerto donde fueron registrados remitirá el respectivo expediente a la Capitanía donde se solicite, dejando la correspondiente constancia en el registro.

ARTÍCULO 4.3A.1.2.2. Individualización de las naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales de bandera colombiana de acuerdo con su catalogación se individualizarán por su nombre, matrícula, puerto de registro, arqueo bruto y neto, número OMI o Número de Identificación del Casco, según proceda, distintivo o letra de llamada y código de identificación del servicio móvil marítimo – MMSI.

ARTÍCULO 4.3A.1.2.3. El nombre de una nave o artefacto naval que se solicite inscribir en el registro colombiano no podrá ser igual al de otro ya inscrito. Dicho nombre deberá ser impreso en el casco del buque, y deberá portar el pabellón nacional bajo las condiciones indicadas por la Dirección General Marítima.

ARTÍCULO 4.3A.1.2.4. Cambio de nombre. El cambio de nombre de una nave o artefacto naval inscritos en el registro colombiano será autorizado por la Dirección General Marítima. Para el efecto, el propietario, directamente o mediante apoderado, presentará la correspondiente solicitud y una vez autorizado, tendrá la obligación de actualizar el certificado de matrícula y demás documentos que contengan el nombre de estos.

ARTÍCULO 4.3A.1.2.5. Matrícula provisional. Las naves y artefactos navales que se inscriban en el registro de la Dirección General Marítima por primera vez podrán obtener matrícula provisional hasta por seis (6) meses no prorrogables, mientras se cumple la totalidad de los requisitos establecidos para que les sea expedida la matrícula definitiva, suministrando la siguiente información en físico o de manera electrónica:

1. Formato del trámite debidamente diligenciado.
2. Aportar de manera física o electrónica en formato PDF, los requisitos establecidos en el artículo 16 de la Ley 2133 de 2021.
3. Aportar copia del documento de identidad del propietario según corresponda, si es persona natural o jurídica. Al tratarse de una persona jurídica, la fecha de expedición de este no debe ser superior a tres (3) meses.
4. Aportar tres (03) fotografías a color de 15x16, de la nave o artefacto naval (proa, popa y costado), en físico o en archivo digital.
5. Si el trámite se realiza a través de apoderado, aportar el poder debidamente otorgado y copia del documento de identidad del apoderado.

PARÁGRAFO. Las naves cuya propulsión sea a través de motores fuera de borda, están exentas de la póliza de que trata el literal d. del artículo 16 de la Ley 2133 de 2021.

Artículo 4.3A.1.2. 5ª. Criterios para la aceptación de los certificados de navegabilidad y seguridad. Para efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 16 de la ley 2133 del 2021, se aplicará el siguiente procedimiento:

1. **Presentación de Documentación por el Armador:** El armador propietario de la nave con una antelación de un mes a la solicitud de registro debe presentar toda la documentación relevante, que incluye:

    1.1. Certificados de seguridad emitidos por el anterior registro, con los correspondientes de los reportes de los reconocimientos que soportan la expedición de los certificados.
    1.2. Informes de auditorías sobre el sistema de gestión seguridad operacional de la nave.

1.3. Historial de condición de la nave (status de la condición): Se revisará el historial de cumplimiento de la nave y del armador con las regulaciones marítimas anteriores.
1.4. Toda la documentación requerida por la Autoridad Marítima, tales como cumplimiento de los Convenios Marítimos, exenciones y demás criterios a juicio de la administración, entre otros.

2. **Emisión de Certificados Estatutarios provisionales de bandera colombiana**: Para la expedición de los certificados de naves de bandera colombiana se deberá cumplir con lo siguiente:

2.1. Inspección de ingreso al Registro nacional.
2.1.1. Se realizará una inspección a la nave para el ingreso al Registro Único Colombiano, con el fin de verificar las condiciones del buque y asegurar que cumple con los estándares de seguridad establecidos en la normativa aplicable en Colombia. Esta inspección puede ser llevada a cabo por la Autoridad Marítima Nacional o por una Organización Reconocida (OR) que tenga un acuerdo de delegación autorizado por Colombia.
2.1.2. La inspección de ingreso al registro se desarrollará de acuerdo con la normatividad nacional aplicable.
2.1.3. Si los certificados que trae la nave fueron expedidos por una Organización Reconocida con acuerdo delegación vigente, que incluya autorización para su expedición, DIMAR autorizará a dicha OR para expedir nuevos certificados en nombre de la República de Colombia.
2.1.4. Si los certificados que trae la nave no fueron expedidos por una Organización Reconocida en Colombia con acuerdo de delegación vigente, la Autoridad Marítima Nacional determinará si expide los certificados directamente o a través de una OR delegada para tal fin.

3. Emisión de Certificados Estatutarios provisionales.
3.1. La Autoridad Marítima, basándose en los resultados de la inspección y el análisis de la documentación presentada, determinará si se autoriza el ingreso al Registro Nacional.
Una vez expedida la matrícula provisional, se autorizará a la OR correspondiente para la emisión de los certificados.
3.2. Estos certificados validan los certificados originales presentados, siempre y cuando estos últimos cumplan con los estándares internacionales y nacionales aplicables.

PARÁGRAFO. Las Organizaciones Reconocidas (OR) que tengan autorizada la expedición de los certificados en los acuerdos de delegación, deben tener establecido y aprobado el protocolo de transferencia de bandera.
(artículo adicionado por la Resolución 1163 de 2024)

ARTÍCULO 4.3A.1.2.6. Reserva de matrícula y nombre. El propietario de una nave o artefacto naval que los vaya a matricular y registrar en la Dirección General Marítima podrá previamente solicitar la reserva de matrícula y nombre, presentando la debida solicitud con la siguiente información:

1. Nombre de la nave o artefacto naval.
2. Tipo (pasaje, transporte mixto, carga, tanquero, artefacto naval, pesca, remolcador, recreo o deportiva, servicios especiales).
3. Eslora, manga y puntal de diseño.
4. Arqueo bruto.
5. Tipo de navegación (aguas protegidas, aguas no protegidas, costanera, de altura).
6. Tipo de tráfico al que se pretende destinar la nave o artefacto naval (nacional o internacional).
7. Fecha de postura de la quilla.
8. Fecha de entrega de la nave o artefacto naval
9. Constructor y lugar de construcción.

PARÁGRAFO 1. No podrán ser reservados nombres que ya hayan sido asignados o reservados.

PARÁGRAFO 2. Si transcurridos treinta (30) días calendario, el usuario no ha iniciado el trámite de matrícula de la nave o artefacto naval, la reserva de nombre y matrícula será eliminada del sistema y quedarán disponibles para asignación o reserva.

(Modificado por la resolución 537 de 2026)

PARÁGRAFO 3. Si el propietario días antes de vencerse los tres (3) meses presenta los documentos para el trámite de matrícula de la nave o artefacto naval, la reserva se extenderá por tres (3) meses adicionales por una sola vez.

ARTÍCULO 4.3A.1.2.7. Reserva del nombre y matrícula al cancelar la matrícula por cambio de pabellón. Una vez cancelada la matrícula de una nave o artefacto naval por cambio de pabellón, se mantendrá en reserva el nombre y la matrícula por tres (3) años, para ser retomados por estos en caso de que en ese lapso regresen al registro nacional.

ARTÍCULO 4.3A.1.2.8. Clasificación de las naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales inscritos en el registro colombiano estarán clasificados de conformidad con lo establecido en el Capítulo 1 **"**Del reglamento nacional de catalogación, inspección y certificación de naves y artefactos navales de bandera colombiana", Título 1, Parte 3 del REMAC 4 "Actividades Marítimas" y demás normas que lo modifiquen o adicionen.

ARTÍCULO 4.3A.1.2.9. Matrícula definitiva. Para la expedición de la matrícula definitiva el propietario deberá diligenciar el formato del trámite y anexar de manera electrónica en formato PDF, los requisitos listados en el artículo 28 de la Ley 2133 de 2021, en el caso que no haya tramitado la matrícula provisional.

Si el trámite se realiza a través de apoderado, se deberá aportar el poder debidamente otorgado y copia del documento de identidad del apoderado.

PARÁGRAFO 1. En el caso de contar con matrícula provisional y de no haber sido aportados, deberá allegar el certificado de cancelación del registro anterior, los certificados de navegabilidad y seguridad expedidos por la Dirección General Marítima o por una Organización Reconocida por esta, y la documentación técnica de que trata el artículo 4.3A.1.2.10, según sea el caso, los cuales deberán ser presentados por lo menos dos (2) meses antes del vencimiento de la vigencia de esta.

PARÁGRAFO 2. Las naves a las que se les expida matrícula provisional y se encuentren en puerto extranjero, solo podrán enarbolar el pabellón colombiano si cuentan con certificados estatutarios expedidos por la Dirección General Marítima o por una Organización Reconocida por ésta.

PARÁGRAFO 3. Si trascurridos los seis (6) meses de haberse expedido el certificado de matrícula provisional no se ha obtenido la matrícula definitiva, dicho certificado queda inválido y la nave o artefacto naval no podrá continuar portando el pabellón colombiano.

ARTÍCULO 4.3A.1.2.10. Documentación técnica. Para la expedición de la matrícula definitiva de una nave o artefacto naval el propietario deberá presentar la siguiente documentación técnica de que trata el literal f. del artículo 18 de la Ley 2133 de 2021:

1. Certificado de construcción del astillero, si se trata de una construcción nueva.

2. Planos definitivos en formato PDF conservando su escala, o impresos en tamaño pliego a escala, que le apliquen a la nave o artefacto naval, de:
   a. Disposición general.
   b. Cuaderna maestra.
   c. Plano de formas.

d. Plano de escantillonado.
e. Plano del sistema de incendio (fijo y portátil).
f. Plano del sistema de achique y lastre.
g. Plano del sistema de combustible.
h. Plano del sistema de agua potable.
i. Plano del sistema eléctrico.

3. Cartilla de estabilidad que contenga las curvas hidrostáticas y cruzadas, experimento de inclinación y evaluación de los criterios de estabilidad de acuerdo con el Código de Estabilidad sin Avería –Capítulo 10, del Título 1 Seguridad Marítima de Naves, Artefactos Navales y demás Unidades Móviles, Parte 2 Seguridad Marítima, del REMAC 4 "Actividades Marítimas" y demás normas que lo modifiquen o adicionen.

4. Planes que le apliquen a la nave o artefacto naval. (SOPEP, IGS/NGS, gestión de basuras, aguas de lastre, PBIP).

PARÁGRAFO 1. Las naves cuya propulsión sea a través de motores fuera de borda, están exentas de la póliza de que trata el literal d. del artículo 16 de la Ley 2133 de 2021.
PARÁGRAFO 2. Para las naves de Plástico Reforzado con Fibra de Vidrio que tengan el modelo aprobado por la Dirección General Marítima, no será necesario presentar la documentación técnica relacionada en este artículo, se deberá aportar el documento mediante el cual se aprobó el modelo.

PARÁGRAFO 3. Las naves de recreo o deportivas construidas en astilleros de la Comunidad Europea o en Norte América, o construidas en serie sobre un modelo aprobado por la Autoridad Marítima, estarán exentas del experimento de inclinación y cartilla de estabilidad, siempre y cuando no se empleen con fines comerciales.

SECCIÓN 3
TRASPASO DEL DERECHO DE DOMINIO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

ARTÍCULO 4.3A.1.3.1. Cuando se efectué el traspaso de los derechos de dominio sobre una nave o artefacto naval se mantendrá el mismo número de registro o matrícula.

ARTÍCULO 4.3A.1.3.2. **Procedimiento y requisitos.** Para adelantar el traspaso de la propiedad de una nave o artefacto naval se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. **Verificación de la transferencia del derecho de dominio**. La Autoridad Marítima requiere al usuario lo siguiente:
   a. Solicitud de transferencia del derecho de dominio.

b. Contrato de compraventa, documento o declaración en el que conste la transferencia del derecho del dominio con las exigencias de las normas civiles y/o mercantiles.
c. Documento de identidad del nuevo propietario según corresponda si se trata de persona natural o jurídica.
d. Certificado de tradición y libertad, donde conste la transferencia del derecho de dominio, cuya fecha de expedición no sea superior a tres (3) meses.
e. Poder debidamente otorgado y documento de identidad del apoderado, si el trámite se realiza a través de apoderado.

2. **Verificación de la existencia de decisiones judiciales u otras medidas que afecten la propiedad.** La Autoridad Marítima verificará que no existan órdenes judiciales u otras medidas administrativas expedidas por autoridad competente que imponga limitaciones a la propiedad de la nave o artefacto naval. Si presenta limitación o gravamen a la propiedad, deberá adjuntarse el documento en el que conste su levantamiento o la autorización otorgada por el beneficiario del gravamen o limitación, en el sentido de aceptar la continuación de este con el nuevo propietario. Para efectos de esta verificación, a solicitud del usuario, se expedirá el correspondiente Certificado de Tradición y Libertad, donde conste la transferencia del derecho de dominio.
3. **Verificación de las condiciones de navegabilidad de la nave.** Los certificados de navegabilidad y seguridad deberán estar vigentes.
4. **Validación de la existencia del Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual a nombre del nuevo propietario.** La póliza deberá amparar el riesgo de contaminación súbita a favor de terceros afectados, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima-Ministerio de Defensa Nacional, según la clase, el porte y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval.
5. **Pago del trámite.** De acuerdo con lo establecido en la Resolución 129 de 2008 o norma que la modifique, compilada en el REMAC 6.

PARÁGRAFO 1. No se requerirá presentar los certificados de seguridad y navegabilidad si estos se encuentran vigentes, solamente se deberá cambiar el nombre del propietario en los certificados que aplique.

PARÁGRAFO 2. Las naves cuya propulsión sea a través de motores fuera de borda, están exentas del seguro contenido en el numeral 4 del presente artículo.

SECCIÓN 4
INSCRIPCIÓN O LEVANTAMIENTO DE LIMITACIÓN O GRAVAMEN A LA PROPIEDAD DE LA NAVE O ARTEFACTO NAVAL

ARTÍCULO 4.3A.1.4.1. Procedimiento. Para solicitar la inscripción o el levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de una nave o artefacto naval se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con lo siguiente:

1. Presentar la correspondiente solicitud a la Autoridad Marítima.
2. Aportar el documento original en el que conste la inscripción, el levantamiento de la limitación o gravamen a la propiedad.

La Autoridad Marítima validará la información y procederá a registrar la inscripción o el levantamiento de la limitación o gravamen a la propiedad de la nave o artefacto naval.

ARTÍCULO 4.3A.1.4.2. Cambio de acreedor prendario. Cuando se produce cambio de acreedor prendario y el nuevo titular de la obligación es quien solicita la inscripción, la Autoridad Marítima procederá a realizar el registro de la novedad con base en el documento que soporta el cambio.

SECCIÓN 5
CANCELACIÓN DE MATRÍCULA DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

ARTÍCULO 4.3A.1.5.1. Requisitos y procedimiento. Para solicitar la cancelación de la matrícula de una nave o artefacto naval se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. **Presentación del formato de solicitud de trámite.** Formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado.
2. **Verificación de la existencia de decisiones judiciales u otras medidas que afecten la propiedad.** La Autoridad Marítima procederá a verificar que no existen órdenes judiciales u otras medidas administrativas expedidas por autoridad competente que imponga limitaciones a la propiedad de la nave o artefacto naval. Si presenta limitación o gravamen a la propiedad, deberá adjuntarse el documento en el que conste su levantamiento o la autorización otorgada por el beneficiario del gravamen o limitación, en el sentido de aceptar la continuación de este con el nuevo propietario. Para efectos de esta verificación, a solicitud del usuario, se expedirá el correspondiente Certificado de Tradición y Libertad.
3. Anexar el documento de identidad del propietario según corresponda si se trata de persona natural o jurídica. Al tratarse de una persona jurídica, la fecha de expedición de este no debe ser superior a tres (3) meses.
4. Aportar el Certificado de tradición y libertad de la nave o artefacto naval, cuya fecha de expedición no sea superior a tres (3) meses.
5. Aportar el poder debidamente otorgado y documento de identidad del apoderado, si el trámite se realiza a través de apoderado.
6. Aportar el comprobante del pago del valor del trámite.

PARÁGRAFO 1. Cuando la cancelación de la matrícula se realiza por orden de autoridad competente, por causas legales, por sentencia judicial, o por acto

administrativo que así lo ordene, como resultado a la infracción de las leyes ambientales, aduaneras y de pesca, se deberá aportar copia de la providencia mediante la cual se dispone la cancelación de la matrícula y constancia de la firmeza del acto administrativo o de ejecutoria de la sentencia judicial.

PARÁGRAFO 2. Cuando la cancelación de la matrícula se realiza por pérdida, debidamente comprobada de la nave o artefacto naval, se deberá aportar la solicitud motivada, anexando los documentos o evidencias que soporten la pérdida.

PARÁGRAFO 3. Cuando la cancelación de la matrícula se realiza por reciclaje o desguace, se deberán aportar los requisitos establecidos en la resolución 414 de 2021, compilada en el REMAC, o norma que la modifique o sustituya**.**

PARÁGRAFO 4. Cuando la cancelación de matrícula se realiza por sentencia judicial que así lo ordene dictada en el país o en el extranjero, si esta fuere reconocida legalmente en Colombia, se debe aportar la correspondiente Sentencia judicial.

SECCIÓN 6
OTRAS DISPOSICIONES

ARTÍCULO 4.3A.1.6.1. Matrícula de naves y artefactos navales construidos en el país. Las naves y artefactos navales de construcción nacional para su matrícula y registro en la Dirección General Marítima deben haber sido construidos en astilleros navales con Licencia de Explotación Comercial expedida por DIMAR, y cumplir con los requisitos que les aplique de acuerdo con su catalogación.

PARÁGRAFO 1. Las naves y artefactos navales construidos en el país antes de la entrada en vigor de la presente resolución, que se solicite matricular y registrar en la Dirección General Marítima, deben cumplir con los requisitos que les aplique según su catalogación. Adicionalmente se deberá aportar la siguiente información con su respectivo soporte:

1. Astillero donde fueron construidos o modificados.
2. Material empleado para la construcción y sus especificaciones.
3. Normas de construcción empleadas.

PARÁGRAFO 2. Las naves y artefactos navales de construcción artesanal, para ser matriculados y registrados en la Dirección General Marítima deben cumplir con los requisitos que les aplique de acuerdo con su catalogación

ARTÍCULO 4.3A.1.6.2. Certificados de navegabilidad y seguridad o estatutarios. Los certificados de navegabilidad y seguridad o estatutarios, serán expedidos por la Dirección General Marítima o por una Organización Reconocida.

El vencimiento de la fecha límite establecida para los refrendos o renovación de los certificados los invalidará e implicará para la nave o artefacto naval el cambio de estado a no operativo y la imposibilidad de navegar y de prestar los servicios a los cuales están destinados.

ARTÍCULO 4.3A.1.6.3. Reconocimiento para la certificación de naves y artefactos navales. El reconocimiento para la certificación de la nave o artefacto naval podrá realizarse en puerto extranjero por la Dirección General Marítima o por una Organización Reconocida por esta, sin perjuicio que, al arribo a puerto nacional, puedan ser inspeccionados por el Estado de Abanderamiento.

PARÁGRAFO. En casos excepcionales, la Dirección General Marítima podrá coordinar con la Autoridad Marítima del país donde se encuentra la nave o artefacto naval para que realice el reconocimiento y envíe el respectivo informe para refrendar o renovar los certificados según corresponda. En un sentido recíproco, se podrá actuar en el caso de naves o artefactos navales de registro extranjero que se encuentre en el país y necesiten ser inspeccionadas.

ARTÍCULO 4.3A.1.6.4. Inscripción de naves y artefactos navales no sujetos a matrícula. Las naves y artefactos navales menores no dedicadas al transporte marítimo y que sean empleadas en la jurisdicción de la Autoridad Marítima, como Bicicletas Marinas, Botes de Pedal, Kayaks, Naves a Remo, Inflables, Tablas de Windsurf, Sunfish y otras de características similares por sus condiciones de construcción y operación, no están sujetos a matrícula, sin embargo, serán inscritos en el Registro de la Dirección General Marítima, y se les expedirá un Documento de Inscripción en el cual se describan los aspectos generales de propiedad y especificaciones.

ARTÍCULO 4.3A.1.6.5. Requisitos para la Inscripción de naves y artefactos navales no sujetos a matrícula. Para la inscripción de naves y artefactos navales de que trata el artículo anterior, el propietario o su apoderado deberá presentar la correspondiente solicitud indicando:

1. Nombre y dirección del propietario.
2. Aportar el documento de identidad del propietario según corresponda, si se trata de persona natural o jurídica. Si se trata de persona jurídica, la fecha de expedición del certificado de existencia y representación legal no debe ser superior a tres (3) meses.
3. Tipo de nave o artefacto naval.
4. Eslora y manga.
5. Servicio: Privado o comercial.
6. Copia del documento que acredite la propiedad de la nave o artefacto naval.

7. Si el trámite es gestionado mediante apoderado, presentar el poder debidamente otorgado por el propietario, adjuntando el documento de identidad del apoderado.
8. Pago del trámite

ARTÍCULO 4.3A.1.6.6. El Documento de Inscripción será un código alfanumérico con el formato C1P2X3X4X5X6X7X8 cuyos cuatro primeros caracteres identifican a la Capitanía de Puerto en la que se hace la inscripción y X es un número de 0 a 9, como se ilustra:

CP050001

ARTÍCULO 4.3A.1.6.7. Explotación comercial de naves y artefactos navales. Toda nave y artefacto naval, cualquiera que sea su catalogación, que sea explotado con fines comerciales, deberá estar cubierto por un Sistema de Gestión de la Seguridad y Prevención de la Contaminación, de acuerdo con lo establecido en la normatividad vigente.
(Resolución 505 de 2022)

PARTE 4
TRANSPORTE MARÍTIMO

TÍTULO 1
SISTEMA INTEGRADO DE TRÁFICO Y TRANSPORTE MARÍTIMO (SITMAR)

Título modificado por el artículo 1 de la resolución 460 de 2025

ARTÍCULO 4.4.1.1. Establecer el Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo – SITMAR como la herramienta tecnológica de facilitación y de información nacional, a través de la cual los usuarios de la comunidad marítima deben gestionar e interactuar en línea con la Autoridad Marítima Nacional y demás autoridades competentes de una manera ágil y eficiente para el registro de información, presentación de trámites y servicios, obtención de autorizaciones, consulta de información y administración de sus solicitudes, en aspectos relacionados con transporte marítimo, tráfico marítimo, protección del medio marino, protección marítima, solicitud de inspecciones a naves, inspección a empresas de servicios marítimos y de transporte marítimo.

PARÁGRAFO. El SITMAR podrá implementar en el futuro funcionalidades adicionales relacionadas con las actividades marítimas, conforme a la normatividad nacional vigente tanto para la Autoridad Marítima como para las demás entidades relacionadas con la herramienta.

ARTÍCULO 4.4.1.2. Módulos. El Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo (SITMAR), está compuesto por módulos los cuales a su vez se dividen en las siguientes funcionalidades, a saber:

1. Transporte: módulo que define funcionalidades de transporte marítimo nacional e internacional:

a) **Registro.** Funcionalidad a través de la cual se debe gestionar la inscripción de naves para el servicio de las empresas de servicio regular;
b) **Fletamento.** Funcionalidad en la cual se solicita el registro de fletamento de naves que movilizan carga hacia y desde puertos colombianos;
c) **Manifiesto.** Registro de información de los manifiestos de la carga movilizada en los puertos colombianos para el tráfico de cabotaje e internacional;
d) **Permiso especial de cabotaje.** Funcionalidad en la cual se solicita el permiso para movilizar carga en naves de bandera extranjera entre puertos colombianos;
e) **Permiso especial de transporte de contenedores.** La funcionalidad permite solicitar el permiso para el transporte de contenedores entre puertos colombianos por una nave de bandera extranjera;
f) **Permiso ocasional de pasajeros.** Funcionalidad en la cual se solicita el registro de fletamento de naves de pasaje de bandera extranjera para el arribo a puertos colombianos.
g) **Tarifas y recargos.** Se realiza el registro de tarifas y recargos de empresas habilitadas de transporte marítimo habilitadas y con permiso de operación.
h) **Acuerdos y conferencias de transporte.** funcionalidad para el registro de los acuerdos o conferencias de transporte entre empresas de transporte marítimo habilitadas y con permiso de operación.

2. Tráfico Nacional.

a) **Solicitudes de zarpe.** registro de las solicitudes de zarpe de naves/embarcaciones en tráfico nacional;
b) **Arribos.** Administración de la información de arribos de naves de tráfico nacional.
c) **Movimiento en Puerto**. Registro de los movimientos que internamente realice la nave/embarcación durante su estadía en puerto y previo al zarpe de la misma.

3. Tráfico Internacional.

a) **Aviso de arribo.** Registro de la información de aviso de arribo de naves de tráfico internacional; en donde se encuentran integrados los formatos mandatorios del Convenio FAL/65.

b) **Solicitud de zarpe.** registro de las solicitudes de zarpe de naves/embarcaciones en tráfico nacional; en donde se encuentran integrados los formatos mandatorios del Convenio FAL/65.
c) **Movimiento en puerto.** Registro de los movimientos que internamente realice la nave/embarcación durante su estadía en puerto y previo al zarpe de la misma.
d) **Agua de Lastre.** Registro de información relativa a la gestión de agua de lastre a bordo de las naves que tengan intención de arribo a puerto nacional.
e) **Desistimiento de agenciamiento.** Permite registrar e informar a la Capitanía de Puerto sobre el desistimiento del agenciamiento de una nave de tráfico internacional y la asignación del nuevo agente marítimo.
f) **Permiso de permanencia para yates y veleros de bandera extranjera.** Permite a los yates y veleros de bandera extranjera solicitar el permiso de permanencia en aguas colombianas por un periodo de tiempo definido.
g) **Naves Extranjeras.** Permite el ingreso de información de las características y certificados de naves extranjeras que tienen intención de arribo a puertos colombianos.
h) **Inicio Anticipado de Operaciones.** funcionalidad mediante la cual se solicita el inicio anticipado de operaciones, revisión integral por parte de las autoridades competentes. Esta medida de facilitación se encuentra regulada por el Decreto 910 y resoluciones subsiguientes.

4. Inspecciones.

a) Solicitud: registro de información de solicitud de inspecciones de navegación y cubierta y prevención de la contaminación a naves de bandera nacional y extranjera.
b) Inspecciones a empresas de transporte marítimo: Programación y realización de inspecciones iniciales y de control a empresas de transporte marítimo.
c) Inspecciones a empresas de servicios marítimos: Programación y realización de inspecciones iniciales y de control a empresas de servicios marítimos.

PARÁGRAFO 1. El Manual de usuario del Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo se entiende incorporado al REMAC 4 "Actividades Marítimas" Parte 8 "Anexos".

ARTÍCULO 4.4.1.3. Ámbito de aplicación. El Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo (SITMAR), es de obligatorio uso para las personas naturales y jurídicas que deban tramitar y reportar información en relación con los módulos del artículo anterior, como el caso de agencias marítimas, empresas de servicio público de transporte marítimo habilitadas y con permiso de operación, corredores de contratos de fletamento, empresas de servicios marítimos, armadores, propietarios entre otros.

(Resolución 922 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.1.4. Condiciones de acceso. El usuario que requiera acceder al sistema debe registrarse ingresando la información solicitada. El sistema validará la pertinencia de otorgamiento, permitirá la creación y posteriormente será habilitado en el sistema. Los demás usuarios que requieran tener acceso a la plataforma deben oficiar la solicitud de creación a la Dirección General Marítima para su análisis y registro.

PARÁGRAFO. El usuario asumirá total responsabilidad por el uso y manejo de las claves de acceso asignadas y se compromete por razones de seguridad a mantener la reserva necesaria.
(Modificado por el art 1 de la resolución 460 de 2025)

ARTÍCULO 4.4.1.5. Procedimiento de contingencia. Cuando se presenten contingencias respecto de la disponibilidad del sistema, las cuales impidan acceder, continuar o culminar algún trámite, servicio o acción mencionado en el artículo 4.4.1.2 del presente Título y cuando se hayan agotado las posibilidades de restablecimiento oportuno, se podrá hacer uso de los medios físicos/digitales convencionales ante la Capitanía de Puerto o la Sede Central según sea el caso.

Una vez se reestablezca la funcionalidad, el usuario debe actualizar la información en el sistema dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes.

PARÁGRAFO. El procedimiento de contingencia no aplica para el envío de los manifiestos de carga dado su volumen, en cuyo caso una vez se restablezca el sistema, se podrá hacer el cargue electrónico de la información no enviada.

(Resolución 922 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.1.6. Calidad de la información. La información ingresada por los usuarios al sistema deberá ser legal, veraz, vigente, pertinente y oportuna.

(Resolución 922 de 2019, artículo 2°)

TÍTULO 2
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS MARÍTIMO (TPPM)

CAPÍTULO 1
DE LAS CONDICIONES, LOS PROCEDIMIENTOS Y LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS MARÍTIMO (TPPM) DE CARTAGENA

SECCIÓN 1
GENERALIDADES

ARTÍCULO 4.4.2.1.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto determinar y establecer las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para el transporte público de pasajeros marítimo (TPPM) de Cartagena.

(Resolución 576 de 2015, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.2.1.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo serán aplicables a las personas naturales y jurídicas que ejerzan actividades marítimas relacionadas con el transporte público de pasajeros marítimo (TPPM) de Cartagena, en las aguas de la bahía de Cartagena, la ciénaga de la virgen, lagunas y canales.

(Resolución 576 de 2015, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.2.1.1.3. De la prestación del servicio. El servicio de transporte público de pasajeros marítimo de Cartagena, será prestado exclusivamente por empresas de transporte marítimo habilitadas y con permiso de operación para tal fin.

(Resolución 576 de 2015, artículo 4°)

SECCIÓN 2
EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS MARÍTIMO (TPPM) DE CARTAGENA

ARTÍCULO 4.4.2.1.2.1. Habilitación y permiso de operación. Las empresas de transporte público de pasajeros marítimo de Cartagena, para contar con la habilitación y el permiso de operación otorgado por la Autoridad Marítima nacional, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1. Presentar solicitud ante la Autoridad Marítima Nacional.
2. Ser propietaria, arrendataria o tener, a cualquier título, la explotación comercial de una nave apta para el servicio que pretenda prestar, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el presente capítulo.
3. Si es persona jurídica, se deberá presentar el certificado de existencia y representación legal, expedido por la Cámara de Comercio con jurisdicción en su domicilio principal.
4. Si es persona natural, se deberá presentar el certificado de inscripción en el registro mercantil.
5. Relacionar las rutas y las frecuencias que se pretende atender.

6. Relacionar la nave o las naves con las cuales se prestará el servicio, indicando la identificación de la nave, el número máximo de pasajeros de cada una, las marcas y/o los emblemas que la identifique plenamente como de transporte público.
7. Presentar copia de la póliza de accidentes acuáticos para el transporte de pasajeros.

PARÁGRAFO 1. La solicitud se presentará ante la Dirección General Marítima, ya sea directamente o a través de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

PARÁGRAFO 2. Una vez recibida la documentación completa, la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima tendrá quince (15) días hábiles para expedir o no, la respectiva habilitación y permiso de operación.

PARÁGRAFO 3. Tratándose de naves que ya cuenten con registro extranjero y que sean aptas para el servicio de transporte marítimo de pasajeros, se verificará su idoneidad y se autorizará su operación en los términos del parágrafo anterior.

(Resolución 576 de 2015, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.4.2.1.2.2. Obligaciones de las empresas TPPM. Las empresas de transporte público de pasajeros marítimo de Cartagena, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

1. Cumplir con la normatividad vigente.
2. Acreditar la idoneidad del personal que opera las naves mediante licencia de navegación vigente.
3. Implementar el sistema de gestión de seguridad, de conformidad con la Norma Nacional sobre Gestión para la Seguridad Operacional de Naves y Artefactos Navales y la Prevención de la Contaminación.
4. Incluir dentro del sistema de gestión de seguridad, un programa de mantenimiento, pruebas e inspecciones, a cada una de las naves o artefactos navales utilizados. Deberán realizarse inspecciones documentadas diarias (Lista de chequeo de condiciones de operación), antes de iniciar la operación de la nave.
5. Mantener en buen estado de conservación y mantenimiento las naves y su equipamiento, para el confort de los pasajeros, garantizar su seguridad y prevenir la contaminación del medio marino.
6. Uniformar a la tripulación de las naves, de tal manera que se puedan identificar fácilmente y le den identidad al componente.
7. Mantener informada a la Autoridad Marítima Nacional sobre cualquier novedad relacionada con la prestación del servicio.
8. Implementar un protocolo de control y verificación para evitar que la tripulación de las naves, antes o durante su servicio, consuman bebidas alcohólicas o sustancias prohibidas.

9. Cumplir con lo establecido en el Código de Comercio y demás normas aplicables.
10. Gestionar, ante la Autoridad Marítima Nacional, las inspecciones correspondientes para obtener la certificación estatutaria de las naves.

(Resolución 576 de 2015, artículo 6°)

ARTÍCULO 4.4.2.1.2.3. Rutas, frecuencias y horario. Las rutas, las frecuencias y los horarios serán propuestos por la empresa de transporte público de pasajeros marítimo de Cartagena, y presentados ante la Autoridad Marítima Nacional para su aprobación.

Para la estructuración de las rutas se deberán tener en cuenta el modelo de asignación que determine la Autoridad Marítima Nacional, así como los lugares que sean aptos para la operación y/o construcción de los embarcaderos destinados al transporte público de pasajeros marítimo.

(Resolución 576 de 2015, artículo 7°)

ARTÍCULO 4.4.2.1.2.4. Supervisión. La Autoridad Marítima Nacional efectuará inspecciones a las naves, conforme lo establecido en el Reglamento Nacional de Catalogación, Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de bandera colombiana.

Los embarcaderos también serán inspeccionados con el fin de verificar su funcionamiento, condiciones de seguridad y dotación establecida, así como el uso para el cual fueron autorizados.

La empresa será auditada por la Autoridad Marítima Nacional, con el objeto de verificar si ésta cumple con las disposiciones contenidas en la norma de gestión de seguridad.

(Resolución 576 de 2015, artículo 8°)

SECCIÓN 3
DE LAS NAVES DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS MARÍTIMO DE CARTAGENA

ARTÍCULO 4.4.2.1.3.1. Las naves. Se considerarán aptas para el transporte público de pasajeros marítimo de Cartagena, las naves que cumplan con los siguientes requisitos:

1. Tener matrícula vigente y cumplir con lo establecido en el anexo No. 38 del presente REMAC.
2. Las naves deberán contar con un acceso que permita el embarque y desembarque de pasajeros con discapacidad física, así como aquellos que se encuentren en silla de ruedas.

3. Cada nave estará debidamente señalizada para que los pasajeros circulen sin dificultad, identifiquen las rutas de evacuación y la ubicación de las balsas salvavidas.

PARÁGRAFO. Tratándose de naves que cuenten con registro extranjero y que sean aptas para el servicio de transporte marítimo de pasajeros, se verificará su idoneidad y se autorizará su operación en los términos del artículo 4.4.2.1.2.1 del presente capítulo.

(Resolución 576 de 2015, artículo 9°)

ARTÍCULO 4.4.2.1.3.2. Matrícula de naves para TPPM. En caso de que el interesado requiera la matrícula colombiana de naves para ser utilizadas en el transporte público de pasajeros marítimo de Cartagena, se deberán cumplir los siguientes requisitos, de acuerdo a lo establecido en la Ley 730 de 2001:

1. Certificados de navegabilidad y seguridad vigentes, expedidos por la Dirección General Marítima, de acuerdo con lo dispuesto en el anexo No. 38 del presente REMAC, o por una de las sociedades de clasificación reconocidas por ésta, si corresponde. (Ley 730 de 2001, artículo 18, literal a)
2. Copia de la escritura de compraventa de la embarcación o de la escritura de protocolización del instrumento de compra, si corresponde. En su defecto, copia del documento legal que acredite la propiedad. (Ley 730 de 2001, artículo 18, literal d)
3. Certificado o resolución de cancelación de la matrícula anterior, si se trata de una nave o artefacto naval usado. (Ley 730 de 2001, artículo 18, literal b).
4. Póliza de responsabilidad civil extracontractual de garantía por contaminación, a favor de la Nación y terceros afectados, por la suma fijada por la Dirección General Marítima – Ministerio de Defensa Nacional, según la clase, el porte y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval. (Ley 730 de 2001, artículo 18, literal f).
5. Certificación de iniciación del trámite o licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo, y la asignación de las letras de llamadas. (Ley 730 de 2001, artículo 18, literal h).
6. Original de factura de pago por el valor del trámite. (Ley 730 de 2001, artículo 18, literal c).
7. Información del propietario(s) de la embarcación, con el fin de realizar la verificación de carencias de informes por estupefacientes. (Decreto 019 de 2012 y Decreto 048 de 2014 (Compilado en el Decreto único 1079 de 2015).
    - Persona natural: Fotocopia del documento de identidad del usuario, ya sea cédula de ciudadanía, cédula de extranjería, pasaporte, documento extranjero, etc.
    - Persona jurídica con denominación limitada o comandita simple:
        - Fotocopia de los documentos de identidad de los representantes legales (Principales y suplentes).

- Fotocopia del documento de identidad de los miembros de junta directiva (principales y suplentes) y,
- Fotocopia de los documentos de identidad de los socios.

- Persona jurídica con denominación anónima, comandita por acciones o sociedades por acciones simplificadas S.A.S:
  - Fotocopia de los documentos de identidad de los representantes legales (Principales y suplentes).
  - Fotocopia de los documentos de identidad de los miembros de la junta directiva (Principales y suplentes).
  - Certificación expedida por el revisor fiscal, representante legal o contador público, donde conste la composición accionada de la empresa, allegando el documento de identidad de los socios con un porcentaje igual o superior al veinte por ciento (20%).
  - En aquellos eventos en que uno de los socios sea persona jurídica, se requiere, además, fotocopia del documento de identidad de los representantes legales.
- Empresas extranjeras: Requieren certificado de existencia y representación legal del país de origen.

PARÁGRAFO. Con la constancia de entrega del trámite, excepto para los numerales 5 y 7 del presente artículo, se procederá a la expedición del registro y matrícula provisional.

(Resolución 576 de 2015, artículo 9°)

ARTÍCULO 4.4.2.1.3.3. Tripulación. La tripulación de cada nave estará debidamente licenciada de acuerdo con la normatividad marítima vigente. Ésta deberá contar con los siguientes cursos certificados por una escuela de capacitación autorizada por la Autoridad Marítima Nacional:

1. Primeros auxilios.
2. Prevención y lucha contra incendios.

(Resolución 576 de 2015, artículo 10°)

ARTÍCULO 4.4.2.1.3.4. Seguridad en la navegación. Las naves en su navegación deberán cumplir las siguientes reglas:

1. Las naves contarán con un acceso que permita el embarque y desembarque de pasajeros con discapacidad física, así como aquellos que se encuentren en sillas de ruedas.
2. Cada nave estará debidamente señalizada para que los pasajeros circulen sin dificultad, identifiquen las rutas de evacuación y la ubicación de las balsas salvavidas.

3. Ninguna nave podrá partir del embarcadero con un número mayor de pasajeros al autorizado por la Autoridad Marítima Nacional en el correspondiente certificado.
4. Cuando la ruta se cruce con un canal de tráfico de alto bordo, y/o con un buque que realice tránsito para su interfaz con una instalación portuaria ubicada en la bahía, la prioridad la tendrá dicho buque. En tal caso, la nave de TPPM, detendrá su marcha o maniobrará apropiadamente para mantenerse a una distancia prudente y evitar un posible accidente. En todo caso, siempre la nave pasará por la popa de la nave de alto bordo.
5. Cuando dos naves de TPPM se encuentren navegando en direcciones opuestas en un canal estrecho, ambas deberán bajar la velocidad al mínimo que permita maniobrar la nave, con el fin de evitar accidentes por causa de la ola.
6. En navegación nocturna, las naves deberán hacerlo con sus correspondientes luces de navegación encendidas, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar.
7. Durante la navegación, las naves siempre deberán cumplir las reglas del camino para prevenir abordajes y accidentes con otras embarcaciones.
8. Se prohíbe el trasbordo de pasajeros en el mar, a menos que sea por un caso extremo de emergencia.
9. Las naves no podrán apartarse de las rutas o canales establecidos para su navegación.

(Resolución 576 de 2015, artículo 11°)

SECCIÓN 4
DE LOS EMBARCADEROS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS MARÍTIMO DE CARTAGENA

ARTÍCULO 4.4.2.1.4.1. La Alcaldía Mayor del Distrito de Cartagena determinará geográficamente las zonas aptas para la operación y/o construcción de los embarcaderos destinados al transporte público de pasajeros marítimo.

Una vez definidas las áreas, deberá coordinar con la Capitanía de Puerto de Cartagena lo pertinente para que los embarcaderos se ajusten a las características morfológicas, oceanográficas y batimétricas del área.

(Resolución 576 de 2015, artículo 12°)

ARTÍCULO 4.4.2.1.4.2. Documentos. Para obtener la autorización de obra para embarcaderos destinados al transporte público de pasajeros marítimos, el interesado debe presentar en original y copia:

a) Solicitud formal a la Dirección General Marítima de autorización de obra para embarcaderos.

b) Descripción del proyecto: En el que se deberá especificar el objeto, el alcance y las etapas del mismo. Además, se deberá establecer el cronograma de actividades, especificando el tiempo de desarrollo del proyecto.
c) Planos de la construcción proyectada: Esta deberá incluir la batimetría del área. Será realizada por personas naturales o jurídicas autorizadas para este fin, especificando áreas, medidas y profundidades. Los planos deben ser entregados en presentación análoga y digital, formato Shapefile, sistema de referencia Magna-Sirgas. Los parámetros serán en Elipsoide GRS80. El sistema de proyección será Gauss-Kruger – Sistema de Coordenadas Planas. La batimetría deberá realizarse de acuerdo con lo establecido en la Resolución 157 de 2011 y en la Resolución 198 de 2012 (Compiladas en el presente REMAC), o la que las modifique.
d) Documento de identificación: Para personas naturales, el documento de identificación será la Cédula de Ciudadanía o de Extranjería. Para personas jurídicas, el documento de identificación será el Certificado de Existencia y Representación Legal actualizado.
e) Certificado de viabilidad ambiental.
f) Estudios oceanográficos.
g) Pago del valor del trámite correspondiente.

Una vez recibidos los documentos y la información completa referida, la Capitanía de Puerto de Cartagena procederá a analizar la información aportada y realizar el respectivo concepto técnico del proyecto, en el término de quince (15) días hábiles. Posteriormente, se enviará a la Sede Central de la Dirección General Marítima, la que en el término de diez (10) días hábiles, emitirá el respectivo acto administrativo de autorización de obras para embarcaderos destinados al transporte público de pasajeros marítimos.

(Resolución 576 de 2015, artículo 13°)

ARTÍCULO 4.4.2.1.4.3. Obligaciones. El beneficiario de la autorización, sin perjuicio de lo que se establezca en el acto administrativo particular, deberá cumplir lo siguiente:

1. El embarcadero autorizado será de uso público, exclusivo para el transporte público de pasajeros marítimo en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena.
2. Los embarcaderos deberán ser diseñados y construidos de tal manera que ofrezcan comodidad a los pasajeros y garanticen su seguridad, tanto en el embarque como en el desembarque.
3. Los embarcaderos deberán estar dotados de defensas adecuadas y de un número apropiado de bitas y/o cornamusas que ofrezcan seguridad para el atraque de las naves.
4. Los puntos de embarque y desembarque de los pasajeros deben contar con barandas apropiadas que eviten la caída de personas al agua.
5. El embarcadero debe estar dotado de equipos que permitan la comunicación (Equipos de Comunicación) con las naves, con las estaciones de control de

tráfico marítimo, con las operaciones de transporte público de pasajeros marítimos, así como con la Autoridad Marítima Nacional y el Cuerpo de Guardacostas.
6. El embarcadero deberá tener una rampa o acceso que permita el embarque y desembarque de pasajeros con discapacidad física, así como aquellos que se encuentran en silla de ruedas.
7. El embarcadero debe contar con control del acceso, embarque, desembarque y salida de los pasajeros, y para apoyar en caso de presentarse una emergencia con las naves.

(Resolución 576 de 2015, artículo 14°)

SECCIÓN 5
DISPOSICIONES GENERALES DE SEGURIDAD EN LA OPERACIÓN

ARTÍCULO 4.4.2.1.5.1. Condiciones de seguridad. Las naves del componente acuático de TPPM de Cartagena, cumplirán las siguientes disposiciones de seguridad:

1. El aprovisionamiento de combustible de las naves se debe efectuar sin pasajeros a bordo y solamente en los lugares autorizados.
2. Se prohíbe el traspaso de combustible entre naves de TPPM en cualquier condición.
3. Las naves de TPPM solamente podrán ser operadas por las tripulaciones autorizadas por la Autoridad Marítima.
4. Atender las instrucciones emitidas por la Autoridad Marítima Nacional sobre precauciones y medidas de seguridad relacionadas con las condiciones meteomarinas.
5. La manipulación de cabos y defensas en los embarcaderos será efectuada exclusivamente por personal calificado.

(Resolución 576 de 2015, artículo 15°)

SECCIÓN 6
DISPOSICIONES ESPECIALES

ARTÍCULO 4.4.2.1.6.1. Facultad sancionatoria. La no observancia de lo establecido en el presente capítulo, podrá dar lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes, en los términos del artículo 80 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 y demás normas que los modifiquen.

(Resolución 576 de 2015, artículo 16°)

CAPÍTULO 2

DE LOS REQUISITOS PARA EL RECONOCIMIENTO DE LA REPOTENCIACIÓN O REPARACIÓN DE MOTORES FUERA DE BORDA, UTILIZADOS EN NAVES DESTINADAS AL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS EN JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA

Capítulo incorporado por la Resolución 750 del 16 de agosto de 2019

ARTÍCULO 4.4.2.2.1. Definición. Se entiende por repotenciación o reparación de un motor fuera de borda, el cambio y/o reparación de todas o algunas de las siguientes partes: cilindros, pistones, casquetes, bielas, cojinetes, árbol de levas, cigüeñal, cabezote, piñones, ejes de transmisión y/o eje principal (tren de engranajes), barras y engranajes.

(Resolución 750 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.2.2.2. Competencia. Corresponde al Capitán de Puerto de Buenaventura reconocer la repotenciación o reparación de un motor fuera de borda que utilice una nave destinada al Servicio Público de Transporte Marítimo de Pasajeros, cuando este cumpla con los requisitos establecidos en el presente capítulo.

(Resolución 750 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.2.2.3. Reconocimiento. Para el reconocimiento de la repotenciación o reparación de un motor fuera de borda que utilice una nave destinada al Servicio Público de Transporte Marítimo de Pasajeros, realizada con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, se tendrá en cuenta lo siguiente:

1. Cuando el propietario de un motor fuera de borda demuestre que ha efectuado reparaciones y adiciones de partes o componentes faltantes, para que su motor sea completamente equivalente y similar a uno de modelo posterior, en el Certificado de Motor se incluirá la anotación "REPOTENCIADO A MODELO XXXX" si se trata de una actualización.
2. Cuando el propietario de un motor fuera de borda demuestre que ha efectuado reparaciones, adicionando partes, para que el motor mantenga su funcionamiento normal, en el Certificado de Motor se incluirá la anotación "REPARADO", correspondiendo al modelo equivalente que fue registrado inicialmente ante la Capitanía de Puerto.

(Resolución 750 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.2.2.4. Requisitos de transición. Para obtener el reconocimiento de la repotenciación o reparación de un motor fuera de borda realizado con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, el armador acreditará la factura cambiaria de compraventa de las partes reemplazadas o adicionadas, y la Capitanía

de Puerto realizará la verificación con base en los documentos que reposan en dicha dependencia.

(Resolución 750 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.2.2.5. Expedición del certificado de transición. Con base en lo anterior, la Capitanía de Puerto de Buenaventura emitirá por una sola vez, el correspondiente Certificado de Motor a los motores fuera de borda repotenciados o reparados con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución con las anotaciones descritas en el contenido de la presente resolución, el cual tendrá una vigencia de dieciocho (18) meses. Vencido el término anterior, se deberán haber realizado las gestiones correspondientes para el reemplazo del motor fuera de borda.

(Resolución 750 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.2.2.6. Para aquellos motores sobre los cuales se realicen reparaciones con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, sus propietarios informarán lo correspondiente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, debiendo allegar además de los requisitos descritos en el artículo cuarto de la presente resolución, el manifiesto de importación de las nuevas partes del motor.

(Resolución 750 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.2.2.7. Los motores fuera de borda que sean reparados con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, serán objeto de reconocimiento en los mismos términos descritos en el artículo 4.4.2.2.3 del presente REMAC, cumpliendo para el efecto los requisitos establecidos en los artículos 4.4.2.2.4 y 4.4.2.2.6 del presente REMAC.

La Capitanía de Puerto de Buenaventura expedirá a estos motores fuera de borda, los certificados de motor que tendrán vigencia por la vida útil del motor, la cual se confirmará en los correspondientes reconocimientos periódicos que se le efectúen a la nave del cual hace parte.

(Resolución 750 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.2.2.8. Si como resultado de las verificaciones la Capitanía de Puerto de Buenaventura logra evidenciar algún tipo de inconsistencia en la documentación presentada por el usuario, procederá de forma inmediata a poner en conocimiento de la autoridad correspondiente la novedad evidenciada, para lo de su competencia.

(Resolución 750 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.2.2.9. Sanciones. El incumplimiento a los artículos señalados en el presente Capítulo, por parte de los Capitanes, motoristas, tripulaciones, propietario y/o armador de la nave o artefacto naval, constituirá infracción a las normas de la Marina Mercante y dará lugar a las sanciones establecidas en los artículos 80 y 81 del Título V del Decreto

ley 2324 de 1984, y se impondrán sin perjuicio de las que tuvieren lugar por parte de otras entidades u organismos en conductas concurrentes o conexas en materia de su competencia.

(Resolución 750 de 2019, artículo 1°)

TÍTULO 3
TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS

CAPÍTULO 1
DE LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS A GRANEL EN ÁREAS BAJO LA JURISDICCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

ARTÍCULO 4.4.3.1.1. Naves y artefactos navales de bandera nacional. A partir del 30 de julio de 2013, las naves y artefactos navales de bandera colombiana, independientemente de su tonelaje y de la fecha de construcción o adaptación, que transporten hidrocarburos a granel en sus espacios de carga, deberán contar con tanques de lastre separados, con espacios que no sean tanques de carga o destinados a contener hidrocarburos y/o mezclas oleosas, a fin de cumplir y garantizar las medidas de protección. Éstos deben estar emplazados en la sección de la eslora en que se hallen los tanques de carga, tal como se establece en el anexo No. 39, dispuesto en el presente REMAC.

PARÁGRAFO. La Dirección General Marítima podrá aceptar otros métodos de proyecto y construcción de buques petroleros, como alternativa de lo dispuesto en el anexo No. 39 del presente REMAC, siempre que ofrezcan, como mínimo, el mismo grado de protección contra la contaminación por hidrocarburos causada por siniestros marítimos, acatando para ello, las Directrices Provisionales Revisadas para la Aprobación de otros Métodos de Proyecto y Construcción de Petroleros, adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, el 18 de julio de 2003, mediante la Resolución MEPC.110 (49), y sus enmiendas futuras.

(Resolución 022 de 2013, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.3.1.2. Régimen de transición. Se amplía el plazo para realizar las modificaciones, transformaciones o renovación de flota de las naves y artefactos navales dedicadas al transporte de hidrocarburos a granel hasta el día 31 de diciembre de 2023.

PARÁGRAFO 1. Las naves y artefactos navales que a 01 de enero de 2024 no cuenten con doble casco, no podrán seguir realizando operaciones de transporte de hidrocarburos a granel en áreas bajo jurisdicción de la Dirección General Marítima.

PARÁGRAFO 2. Las Empresas de Servicios Marítimos que pertenezcan al Grupo I Subgrupo 2. Suministro de combustible en el mar y que cuenten con naves y artefactos navales que cuenten con doble casco, cancelarán el cincuenta por ciento (50%) del valor de la renovación y/o expedición de la Licencia de Explotación Comercial.

(Modificado por la Resolución 840 de 2021, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.3.1.3. Registro, habilitación y permiso de operación. A partir de la entrada en vigencia de la Resolución 022 de 2013 (Compilada en el presente REMAC), el registro de naves o artefactos navales abanderados en el país o de otras nacionalidades, así como la habilitación y el permiso de operación que se otorgue a las empresas que prestan el servicio de transporte de hidrocarburos a granel, en aguas bajo la jurisdicción de la Dirección General Marítima, se realizará previa verificación del cumplimiento de lo establecido en el artículo 4.4.3.1.1 del presente capítulo, en aplicación de lo dispuesto en los artículo 26, 27 y concordantes de la Ley 730 de 2001, y demás normas que la modifiquen o adicionen.

(Resolución 022 de 2013, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.4.3.1.4. Naves y artefactos navales de bandera extranjera. A partir de la entrada en vigencia de la *Resolución 022 de 2013* (Compilada en el presente REMAC), las empresas colombianas de servicio de transporte marítimo podrán operar o fletar naves y/o artefactos navales de bandera extranjera que transporten carga de hidrocarburos a granel, previa verificación del cumplimiento de las exigencias dispuestas en el artículo 4.4.3.1.1 del presente capítulo.

(Resolución 022 de 2013, artículo 4°)

CAPÍTULO 2
DEL TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS EN EL LITORAL PACÍFICO COLOMBIANO

ARTÍCULO 4.4.3.2.1. Excepcionar del cumplimiento de las disposiciones contenidas en la *Resolución 022 de 2013* (Compilada en el presente REMAC), por razones sociales, a las siguientes naves y artefactos navales, siempre que realicen transporte de hidrocarburos livianos, tales como gasolina y/o ACPM, para abastecer de combustible a las plantas de generación eléctrica de las poblaciones que se encuentran ubicadas en el Litoral Pacífico:

ÍTEM	TIPO	MATRÍCULA	NOMBRE

01	TANQUERO	MC-01-0542	PACHITO
02	TANQUERO	MC-01-0525	CRISTIAN ANDRÉS
03	TANQUERO	MC-01-0547	MARIO JULIO
04	TANQUERO	MC-01-0523	PUNTA REYES
05	TANQUERO	MC-01-0567	LISMAR
06	TANQUERO	MC-01-0696	EL PETROLERO
07	TANQUERO	MC-01-0675	NORTH WEST I
08	TANQUERO	MC-01-0675	NORLA
09	TANQUERO	MC-01-0670	DON ELI
10	TANQUERO	MC-01-0498	LOS CHILINGOS
11	TANQUERO	MC-02-0612	BRUJA DEL MAR
12	TANQUERO	MC-01-0302	NUEVA OLA
13	ARTEFACTO NAVAL	CP-01-013	PANGON UNO
14	ARTEFACTO NAVAL	CP-01-001/78	PANGON DOS
15	ARTEFACTO NAVAL	CP-02-0601	HIDROCARBUROS DE OCCIDENTE
16	ARTEFACTO NAVAL	CP-01-002	XIOMARA
17	TANQUERO	MC-02-536	DON MAURICIO
18	TANQUERO	MC-01-0734	ESTRELLA DEL NORTE
19	TANQUERO	MC-01-0569	RIO DAGUA

PARÁGRAFO. En caso de que se pretendan utilizar las naves y/o artefactos navales materia del presente capítulo, en actividades de suministro de hidrocarburos a otras naves y/o artefactos navales (bunkering), éstas deberán dar total cumplimiento a lo establecido en el anexo No. 39, dispuesto en el presente REMAC.

(Resolución1286 de 2025, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.3.2.2. Los armadores de las naves referenciadas en el artículo anterior, deberán dar cumplimiento a los siguientes aspectos, los cuales van dirigidos principalmente a la protección del medio ambiente y a minimizar los riesgos por efecto de un derrame de hidrocarburos:

1. Acreditar que la tripulación haya cursado y aprobado una capacitación sobre familiarización en operaciones de naves y/o artefactos tanqueros, así como en manejo de hidrocarburos.
2. Las naves y/o artefactos navales deberán contar con procedimientos de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos. Además de lo precedente, deberán estar dotadas de un kit para el control de derrames de hidrocarburos.
3. Dar cumplimiento a la Resolución 215 de 2013, derogada por la Resolución 499 de 2018 (Compilada en el presente REMAC), mediante la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se modifica el Capítulo 1 del Título 1 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente al establecimiento de la

norma nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y artefactos navales, y la prevención de la contaminación.
4. Dar cumplimiento a la programación de rutinas de inspección en dique seco, según lo establecido en el artículo 13 de la Resolución 220 de 2012 (Compilada en el presente REMAC).

(Resolución 109 de 2014, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.3.2.3. Facultad sancionatoria. El incumplimiento o la inobservancia de lo dispuesto en el presente capítulo, será considerado como violación a normas de marina mercante, dando lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes, previo procedimiento administrativo, en los términos del artículo 80 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984.

(Resolución 109 de 2014, artículo 3°)

TÍTULO 4
SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE PRESTADO POR EMPRESAS FLUVIALES EXTRANJERAS

CAPÍTULO 1
DE LAS CONDICIONES PARA LA HABILITACIÓN Y PERMISO DE OPERACIÓN DE EMPRESAS FLUVIALES EXTRANJERAS QUE PRESTEN SERVICIO ENTRE PUERTOS EXTRANJEROS Y PUERTOS COLOMBIANOS EN LOS RÍOS LIMÍTROFES

Artículo 4.4.4.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer los requisitos para expedir habilitación y permiso de operación a las empresas fluviales extranjeras, que presten servicio público de transporte fluvial entre puertos extranjeros y puertos colombianos en los ríos limítrofes.

(Resolución 903 de 2018, artículo 1°)

Artículo 4.4.4.1.2. Requisitos para la obtención de habilitación y permiso de operación de servicio público de transporte marítimo entre puertos extranjeros y puertos colombianos en los ríos limítrofes:

1. Presentar solicitud ante la Capitanía de Puerto de acuerdo con la naturaleza del servicio que pretenda prestar.
2. Ser propietario o arrendatario de por lo menos una embarcación, que sea apta para el servicio que pretende prestar. El contrato de arrendamiento debe tener una duración mínima de seis (6) meses, prorrogable por periodos iguales o superiores, del cual deberá presentar copia para su registro.
3. Acreditarse como empresa de transporte fluvial legalmente constituida: Si es como persona jurídica, mediante certificado de existencia y representación legal, expedido por la Cámara de Comercio con jurisdicción en su domicilio

principal. Si es como persona natural presentará el certificado de inscripción en el registro mercantil. Los certificados o documentos se presentarán en original y no podrán tener fecha de expedición superior a tres (3) meses.
4. Identificar el servicio que se proyecta prestar, si se trata de pasajeros, de carga general, de carga a granel, o mixto.
5. Relacionar las localidades que pretenda servir.
6. Relacionar la embarcación o embarcaciones con las cuales prestará el servicio indicando nombre, matrícula, así como número máximo de pasajeros, si el servicio incluye transporte de pasajeros.
7. Registrar las tarifas de fletes, así como el valor del pasaje tratándose del transporte de pasajeros.
8. Presentar copia de la póliza de accidentes acuáticos para el transporte de pasajeros y/o turistas, si corresponde.

PARÁGRAFO. Si el servicio incluye transporte de pasajeros, se deberá presentar copia de la inspección practicada a la embarcación por la Capitanía de Puerto, en la que se determine la aptitud para transporte de pasajeros, condiciones relativas a la seguridad de la vida humana, instalaciones y elementos básicos para la comodidad de los pasajeros, descripción de los equipos de radio comunicación y equipo de salvamento y su estado de operabilidad, así como número máximo de pasajeros y mínimo de tripulantes, de conformidad con las normas que le sean aplicables.

(Resolución 903 de 2018, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.4.1.3. La habilitación y permiso de operación de servicio público de transporte fluvial entre puertos extranjeros y puertos colombianos en los ríos limítrofes, será tramitada y autorizada por la Capitanía de Puerto respectiva.

(Resolución 903 de 2018, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.4.1.4. La habilitación y permiso de operación de servicio público de transporte fluvial entre puertos extranjeros y puertos colombianos, subsistirá mientras la empresa mantenga las condiciones inicialmente exigidas para su otorgamiento.

(Resolución 903 de 2018, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.4.4.1.5. Una vez expedida la habilitación y permiso de operación de servicio público de transporte fluvial entre puertos extranjeros y puertos colombianos, la Capitanía de Puerto respectiva deberá enviar una copia a la Subdirección de Marina Mercante.

(Resolución 903 de 2018, artículo 1°)

TÍTULO 5
TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Título adicionado por la Resolución 130 del 2019

CAPÍTULO 1
CRITERIOS Y PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE EMBALAJES/ENVASES, RECIPIENTES INTERMEDIOS PARA GRANELES (RIG) Y EMBALAJES/ENVASES DE GRAN TAMAÑO, UTILIZADOS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

ARTÍCULO 4.4.5.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer los criterios y el procedimiento para la aprobación y certificación de embalajes/envases, recipientes intermedios para gráneles (RIG) y embalajes/envases de gran tamaño, utilizados en el transporte marítimo de mercancías peligrosas.

(Resolución 130 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.5.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo aplican al transporte de mercancías peligrosas en bultos en todos los buques regidos por el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar 1974 – CONVENIO SOLAS enmendado, en los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 y en todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos.

PARÁGRAFO 1. Lo dispuesto en el presente capítulo no es aplicable a las provisiones ni al equipo de abordo.

PARÁGRAFO 2. El transporte de mercancías peligrosas en bultos está prohibido a menos que se efectúe de conformidad con las disposiciones del Código IMDG.

(Resolución 130 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.5.1.3. Prescripciones aplicables al transporte de mercancías peligrosas. El transporte de mercancías peligrosas en bultos se ajustará a las disposiciones pertinentes del Código IMDG.

(Resolución 130 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.5.1.4. Disposiciones relativas a la construcción y el ensayo. Las mercancías peligrosas transportadas por mar deben ir en bultos cuyas características de construcción estén acorde a las prescripciones del Capítulo 6.1, 6.5 y 6.6 del Código IMDG, debiendo superarse las pruebas particulares para cada tipo de bulto que especifica el mismo Código, para ser aprobado por la Dirección General Marítima.

(Resolución 130 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.5.1.5. Disposiciones generales relativas al embalaje / envasado de las mercancías peligrosas en embalajes/envases, incluidos los RIG y los embalajes/envases de gran tamaño. Las mercancías peligrosas se

embalarán/envasarán en embalajes/envases de buena calidad, incluidos los RIG y los embalajes/envases de gran tamaño, que deberán ser suficientemente fuertes como para resistir los choques y las cargas que normalmente se encuentran durante el transporte, incluido el transbordo entre distintas unidades de transporte, y entre unidades de transporte y almacenes, así como la retirada de paletas o sobre embalajes/envases para su ulterior manipulación manual o mecánica. Los embalajes/envases, incluidos los RIG y los embalajes/envases de gran tamaño, deberán estar fabricados y cerrados de forma que, una vez preparados para la expedición y en las condiciones normales de transporte, no sufran ningún escape debido a vibraciones o cambios de temperatura, de humedad o de presión (a causa, por ejemplo, de la altitud).

Los embalajes/envases, incluidos los RIG y los embalajes/envases de gran tamaño, estarán cerrados de conformidad con la información facilitada por el fabricante. Durante el transporte no debe adherirse al exterior de los bultos, RIG y embalajes/envases de gran tamaño ninguna sustancia peligrosa. Estas disposiciones se aplican, según corresponda, tanto a los embalajes/envases nuevos, reutilizados, reacondicionados o reconstruidos, como a los RIG nuevos, reutilizados, reacondicionados o reconstruidos, y a los embalajes/ envases de gran tamaño nuevos, reutilizados o reconstruidos.

Salvo que se disponga expresamente en otra parte del Código IMDG, todos los embalajes/envases, incluidos los RIG y los embalajes/envases de gran tamaño, pero exceptuados los embalajes/envases interiores, deberán ser de un modelo tipo que haya superado los ensayos conforme a las disposiciones establecidas en la Parte 6 - "Construcción y ensayo de embalajes/envases, recipientes intermedios para gráneles (RIG), embalajes/envases de gran tamaño, cisternas portátiles, contenedores de gas de elementos múltiples (CGEM) y vehículos cisterna para el transporte por carretera", según corresponda.

(Resolución 130 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.5.1.6. Aprobación y Certificación. La Dirección General Marítima mediante un certificado de aprobación, aprobará y certificará el modelo tipo de embalaje/envase, recipiente intermedio para gráneles (RIG) o embalaje/envase de gran tamaño que satisface las disposiciones relativas a los ensayos que establece el Código IMDG, según corresponda.

(Resolución 130 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.5.1.7. Ensayos. La Dirección General Marítima delegará en las Organizaciones reconocidas, mediante un acuerdo oficial, conforme a lo establecido en el código OR de la Organización Marítima Internacional; la realización de los ensayos de aprobación del modelo tipo de los embalajes/envases, recipientes

intermedios para gráneles (RIG) y embalajes/envases de gran tamaño que establece el Código IMDG para el transporte marítimo de mercancías peligrosas.

PARÁGRAFO 1. La delegación facultará a la Organización Reconocida para expedir el informe de los resultados de los ensayos efectuados al modelo tipo a la Dirección General Marítima, de acuerdo a lo establecido en el Código IMDG, especificados en:

a) 6.1.5.7 para embalajes/envase.
b) 6.5.6.14 para recipientes intermedios para gráneles (RIG).
c) 6.6.5.4 para embalaje/envase de gran tamaño.

PARÁGRAFO 2. La delegación facultará a la Organización Reconocida para efectuar las inspecciones y pruebas periódicas (sobre una muestra representativa de la producción) que prescribe el código IMDG, o las establecidas por la Autoridad Marítima.

(Resolución 130 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.5.1.8. Homologación de Embalajes/envases extranjeros. La empresa importadora deberá presentar ante la Dirección General Marítima, debidamente apostillado en el consulado colombiano del país de origen y en idioma español, lo siguiente:

1. Certificado UN, emitido por la Autoridad Marítima respectiva, en el que se certifica la idoneidad de los embalajes/envases para el transporte marítimo de mercancías peligrosas.
2. Informe técnico, emitido por el laboratorio extranjero que efectuó los ensayos consignados en la Parte 6 del Código IMDG que para cada embalaje/envase se especifica.
3. Ficha técnica de los respectivos embalajes/envases, RIG o embalajes/envases de gran tamaño.

PARÁGRAFO 1. Una vez aprobada la documentación técnica, la empresa importadora seguirá el proceso normal de certificación y aprobación de todo embalaje/envase, con las siguientes excepciones:

a) No se otorgará código de certificación nacional según se consigna en 6.1.3, 6.5.2 o 6.6.3, según corresponda. Para estos efectos se aceptará el código extranjero.
b) El proceso de homologación tendrá validez de 1 año (en reemplazo de las inspecciones periódicas).

(Resolución 130 de 2019, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.5.1.9. Facultad sancionatoria. El incumplimiento de lo establecido en el presente capítulo, será considerado como violación a las normas de marina mercante, dando lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes, en los términos del

artículo 80 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, o norma que lo modifique o sustituya, en concordancia con el procedimiento establecido en los artículos 47 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

(Resolución 130 de 2019, artículo 2°)

CAPÍTULO 2
TRANSPORTE Y MANIPULACIÓN EN BUQUES DE APOYO MAR ADENTRO DE CANTIDADES LIMITADAS DE SUSTANCIAS LIQUIDAS A GRANEL POTENCIALMENTE PELIGROSAS

Capitulo adicionado mediante la Resolución 136 del 30 de marzo de 2020

ARTÍCULO 4.4.4.2.1. Objeto. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo tienen por objeto establecer directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias liquidas a granel potencialmente peligrosas.

(Resolución 136 de 2020, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.4.2.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo y lo dispuesto en el Anexo No. 62 – Parte 1 del presente REMAC, son aplicables a los buques de apoyo mar adentro independientemente de sus dimensiones o de la naturaleza del viaje, así como para aquellos que no han sido construidos o adaptados principalmente para transportar las cargas a granel regidas de que trata la presente resolución, que al menos transporten en cantidades limitadas, las sustancias señaladas en el artículo 4.4.4.2.3 del presente REMAC. Así mismo aplicará para los siguientes casos:

1. Respecto de los buques de apoyo mar adentro cuya quilla haya sido colocada el 19 de abril de 1990, o posteriormente, se aplicarán todas las prescripciones de los capítulos 1 a 4 del Anexo No. 62 – Parte 1: "Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias liquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas".
2. Respecto de los buques cuya quilla haya sido colocada antes del 19 de abril de 1990, las Directrices se aplicarán como se indica en el capítulo 6 del Anexo No. 62 – Parte 1: "Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar

adentro de cantidades limitadas de sustancias liquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas".

3. Independientemente de la fecha de construcción, todo buque que sea transformado para el transporte de líquidos a granel regidos por las presentes Directrices en la fecha que se especifica en El numeral 1° del presente artículo o posteriormente, será considerado como buque construido en la fecha en que comience tal transformación. Los buques de apoyo mar adentro existentes que transporten una carga regida por las presentes Directrices y que sean modificados para el transporte de otras cargas contempladas en ellas, no serán considerados como buques que han sido transformados.
4. Respecto de los buques dedicados principalmente a servicios de apoyo a los trabajos de las instalaciones mar adentro, incluidos los buques dedicados a la estimulación de pozos petrolíferos, pero excluidas las unidades móviles de perforación mar adentro, las gabarras grúa, las gabarras dedicadas al tendido de tuberías y las unidades de alojamiento flotantes, la Autoridad Marítima previa solicitud, podrá permitir el transporte de una cantidad superior a la cantidad máxima antedicha.
5. En el caso de otros buques, la Autoridad Marítima podrá permitir el transporte de una cantidad superior a la cantidad máxima pertinente antedicha a condición de que se cumplan las prescripciones relativas a la conservación de la flotabilidad que figuran en el Capítulo 2 del Código Internacional de Quimiqueros o del Código Internacional de Gaseros.

PARÁGRAFO 1. Las directrices dispuestas en el presente capítulo se aplican sólo en el caso de transporte a granel que requiera transbordar la carga, metiéndola o sacándola de los elementos de contención de la misma que sean parte del buque o permanezcan a bordo de él.

PARÁGRAFO 2. Las presentes Directrices se aplicarán adicionalmente a las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro, prescritas en la Resolución A.469 (XII).

(Resolución 136 de 2020, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.4.2.3. Alcance. Los productos que se permite transportar en virtud de las presentes Directrices son:

1. Los líquidos potencialmente peligrosos o nocivos enumerados en el Anexo B: "*Tabla de cargas permitidas*" y otros productos que puedan incluirse en dicho anexo, basándose en los siguientes criterios: a) Productos que por razones de

seguridad pueden requerir un buque de tipo 3, tal como éste se define en el Código Internacional de Quimiqueros, y que no tienen que cumplir con las prescripciones relativas a productos tóxicos establecidos en la sección 15.12 de ese Código; b) Sustancias nocivas líquidas de categoría A, B o C que se podrían transportar en un buque de tipo 3.

2. Líquidos inflamables.

PARÁGRAFO 1. Los aditivos que no se consideren comprendidos entre los productos mencionados en el presente artículo, podrán transportarse en cantidades limitadas de conformidad con las prescripciones que la Dirección General Marítima determine. La cantidad total de esos aditivos que puede transportarse no excederá del 10% de la cantidad máxima de productos regidos por las presentes Directrices que el buque esté autorizado a transportar. Ningún tanque podrá contener más de 10 m3 de estos aditivos. En todo caso se prohíbe la descarga en el mar de esos aditivos desde buques de apoyo mar adentro.

PARÁGRAFO 2. El transporte de productos no incluidos en el Anexo No. 62 – Parte 2: "*Tabla de cargas permitidas*", sólo podrá efectuarse en condiciones adecuadas, establecidas previamente por la Autoridad Marítima, teniendo en cuenta los criterios de evaluación de la peligrosidad de los productos químicos a granel aprobados por la Organización Marítima Internacional (OMI) y las limitaciones a que se hace referencia el presente artículo. Se notificarán a la Organización Marítima Internacional (OMI) la evaluación que se haya hecho y las condiciones de transporte que se hayan establecido, de manera que pueda considerarse la posibilidad de incluir el material potencialmente peligroso en el Anexo No. 62 – Parte 2: "*Tabla de cargas permitidas*".

(Resolución 136 de 2020, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.4.2.4. Equivalencias. Cuando las presentes Directrices estipulen la instalación o el emplazamiento en un buque de apoyo mar adentro de algún accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o de cierto tipo de éstos, o la adopción de alguna disposición particular o de un determinado procedimiento o medida, la Dirección General Marítima podrá permitir la instalación o el emplazamiento de cualquier otro accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o de cierto tipo de éstos, o la adopción de una disposición o de un procedimiento o medida distintos en dicho buque si, después de haber realizado pruebas o utilizado otro método conveniente, estima que tal accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o cierto tipo de éstos, o la disposición, el

procedimiento o la medida de que se trate, resultará al menos tan eficaces como los prescritos en éstas Directrices.

No obstante, la Autoridad Marítima no podrá permitir métodos o procedimientos de orden operacional en sustitución de algún accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo, o de cierto tipo de éstos, prescrito en las presentes Directrices, a menos que en ellas se permita específicamente tal sustitución.

(Resolución 136 de 2020, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.4.2.5. Reconocimiento y certificación. Tras un reconocimiento inicial satisfactorio del buque de apoyo mar adentro, la Autoridad Marítima o la organización debidamente autorizada por ella, expedirá un certificado del que figura un modelo en el Anexo No. 62 – Parte 3: "*Modelo de certificado de aptitud*" de la presente resolución, refrendado adecuadamente para certificar que el buque cumple con lo dispuesto en las Directrices. En el certificado se indicarán las cargas regidas por las presentes Directrices que el buque esté autorizado a transportar y las condiciones de transporte pertinentes y el periodo de validez no excederá de cinco (5) años.

PARÁGRAFO 1. El certificado que se expida en virtud de las presentes Directrices tendrá la misma fuerza y recibirá el mismo reconocimiento que el expedido en virtud de la regla 11 del Anexo II del Convenio Internacional MARPOL 73/78 y las reglas VII/10 y VII/13 del Convenio Internacional SOLAS 1974, en su forma enmendada.

PARÁGRAFO 2. Cuando el buque esté construido para transportar sustancias que entrañen riesgo de contaminación del mar solamente, el Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, exigido en virtud del Anexo II del MARPOL 73/78, podrá ser refrendado adecuadamente y servirá para los fines indicados en el presente artículo.

PARÁGRAFO 3. La validez de los certificados mencionados en el presente artículo dependerá de los reconocimientos periódicos, intermedios, anuales o adicionales prescritos en el Código Internacional de Quimiqueros, en el Código Internacional de Gaseros y en el Anexo II del Convenio Internacional MARPOL 73/78.

(Resolución 136 de 2020, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.4.4.2.6. *Aplicación del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.* El transporte y la manipulación en bultos de mercancías peligrosas y de sustancias contaminantes del mar se harán de conformidad con las recomendaciones del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

(Resolución 136 de 2020, artículo 2°)

PARTE 5
ASUNTOS HIDROGRÁFICOS, BATIMÉTRICOS, OCEANOGRÁFICOS, METROLÓGICOS Y CIENTÍFICOS

TÍTULO 1
LEVANTAMIENTOS HIDROGRÁFICOS Y LA GENERACIÓN DE INFORMACIÓN BATIMÉTRICA EN ESPACIOS MARÍTIMOS Y FLUVIALES COLOMBIANOS

CAPÍTULO 1
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 4.5.1.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente título tiene por objeto fijar como especificaciones técnicas para la realización de levantamientos hidrográficos, así como para la generación de información batimétrica en los espacios marítimos y fluviales colombianos bajo la jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional, las normas técnicas de la Organización Hidrográfica Internacional para los Levantamientos Hidrográficos, en su quinta edición, emitidas en febrero de 2008, la cual hace parte integral del Reglamento Marítimo Colombiano.

ARTÍCULO 4.5.1.1.2. Posicionamiento. La posición obtenida de la profundidad y/o rasgos a través del levantamiento hidrográfico, se deben referir a un marco geocéntrico referencial basado en el Sistema de Referencia Terrestre Internacional (ITRF).

ARTÍCULO 4.5.1.1.3. Profundidades. Las profundidades y las alturas detectadas durante el levantamiento hidrográfico serán referidas a un datum vertical, compatible con la cartografía náutica oficial.

PARÁGRAFO. El datum del sondaje y altura deberá ser definido como MLWS, LAT, un marco de referencia geocéntrico basado en ITRF, o un nivel de referencia geodésico.

ARTÍCULO 4.5.1.1.4. **Levantamientos Hidrográficos.** Los trabajos y/o estudios cuya finalidad principal sea el levantamiento de información hidrográfica con tecnología multihaz, entregados a la Dirección General Marítima, deberán incluir las siguientes especificaciones técnicas:

a) Datos brutos de colección de información multihaz. Éstos deben registrarse en el formato arrojado por el sistema con el que se efectuó el levantamiento.

b) Características básicas del sistema multihaz utilizado. En éste se deben incluir las características de los sensores auxiliares como equipo usado para posicionamiento, sensor de movimiento y rumbo.
c) Archivo de configuración de la nave. Éste debe incluir el esquema o el plano que permita conocer la ubicación y distancia entre cada uno de los dispositivos del sistema multihaz, así como las dimensiones y calado del buque.
d) Superficie de navegación con la información editada.
e) Datos editados y corregidos por calado, velocidad del sonido, posición y reducción de marea con las siguientes características: Elipsoide WGS 84, cuadrícula UTM, profundidades en metros (positivos).
f) Características básicas del equipo para efectuar los perfiles de velocidad del sonido.
g) Datos arrojados por el perfilador de velocidad del sonido. Éstos deberán registrarse en formato de texto, indicando la profundidad y la velocidad en metros por segundo.

ARTÍCULO 4.5.1.1.5. Información batimétrica. Los trabajos y/o estudios cuya finalidad principal sea la recolección de información batimétrica con tecnología monohaz, para el desarrollo de obras de ingeniería en el litoral o el control de dragados, deberá ser entregada a la Dirección General Marítima, con la siguiente información:

a) Datos brutos de colección de información monohaz.
b) Datos editados y corregidos por calado, velocidad del sonido y posición. Éstos deben registrarse en un archivo de texto *.xyz, con las siguientes características: Elipsoide WGS 84, cuadrícula UTM, profundidades en metros (positivos).
c) Datos de corrección por velocidad del sonido en formato *.txt.
d) Datos de calado de la nave.
e) Plano final del área de estudio. Este debe contar, como mínimo, con la siguiente información:
    - Escala.
    - Proyección (Mercator o Transversa de Mercator).
    - Características básicas de la ecosonda.
    - Características básicas del equipo de posicionamiento.
    - Nivel de reducción vertical de la información batimétrica (se sugiere MLWS con capacidad de implantar LAT en un futuro cercano), referenciado al elipsoide WGS 84, con cuadrícula UTM y con las profundidades en metros.

ARTÍCULO 4.5.1.1.6. Los proyectos de investigación científica marina, en donde se obtenga información batimétrica, deberán ser entregados a la Dirección General Marítima, como mínimo, con las siguientes especificaciones técnicas:

a) Datos brutos de colección de información monohaz.
b) Datos de información de profundidad y posición. Éstos deben ser registrados en un archivo de texto *.xyz, con las siguientes características: Elipsoide WGS 84, cuadrícula UTM, profundidades en metros (positivos).
c) Características básicas del equipo de sondeo, frecuencia de operación y copias digitales o físicas de los ecogramas.
d) Características básicas del equipo de posicionamiento, nivel de incertidumbre y tipo de corrección aplicada.
e) Datos de calado de la nave.
f) Reporte de las características encontradas durante el levantamiento hidrográfico, tales como, rocas, rompientes, obstrucciones, construcciones y ayudas a la navegación, entre otros. En éste se deberá indicar la posición y el archivo fotográfico.

ARTÍCULO 4.5.1.1.7. Cuando los trabajos o estudios realizados generen planos para obras portuarias, protección del medio marino, planos de dragado o de cualquier otro tipo, éstos deberán ser presentados en referencia al elipsoide WGS 84 y cuadrícula UTM.

ARTÍCULO 4.5.1.1.8. Las personas naturales o jurídicas dedicadas principalmente al desarrollo de estudios y/o trabajos de recolección de información hidrográfica o generación de información batimétrica, en los espacios marítimos y fluviales bajo la jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional, deberán contar con la licencia correspondiente emitida por la Dirección General Marítima.

ARTÍCULO 4.5.1.1.9. La Autoridad Marítima Nacional podrá exigir la adecuación de los datos obtenidos durante los levantamientos hidrográficos, o consignados en las publicaciones realizadas con anterioridad a la vigencia de la Resolución 157 de 2011 (Compilada en el presente REMAC), conforme a las especificaciones técnicas establecidas por la Organización Hidrográfica Internacional. ARTÍCULO

ARTÍCULO 4.5.1.1.10. La Autoridad Marítima Nacional podrá disponer de la información que se genere de los levantamientos hidrográficos y los estudios batimétricos referidos en el presente título. Lo precedente, entre otros, con el objeto de efectuar la actualización y elaboración de la Cartografía Náutica Nacional, así como funciones relacionadas con la soberanía, seguridad y defensa.

(Resolución 123 de 2022, artículo 2°)

CAPÍTULO 2
DATUM VERTICAL PARA EL SECTOR DEL RÍO MAGDALENA ENTRE EL KM0+000 Y EL KM27+000 Y LAS AGUAS JURISDICCIONALES DEL CARIBE Y PACIFICO COLOMBIANO

ARTÍCULO 4.5.1.2.1. Objeto. Adoptar el datum vertical para el sector del Río Magdalena entre el KM0+000 y el KM27+000 y las aguas jurisdiccionales del Caribe y Pacifico colombiano.

ARTÍCULO 4.5.1.2.2. Adóptese como referencia de datum vertical para el sector del Río Magdalena comprendido entre el KM0+000 y el KM27+000, el nivel más bajo (LW) determinado a partir de las series de tiempo mayores a un año. Adóptese como referencia de datum vertical para el sector del Mar Caribe y el océano Pacifico colombiano la marea astronómica más baja (LAT) determinado a partir de las series de tiempo mayores a un año.

ARTÍCULO 4.5.1.2.3. Consulta. La información de consulta de los datums de referencia vertical mencionados en la presente resolución, se encontrará disponible en el portal marítimo colombiano en el siguiente link https://subdirecciondesarrollomaritimodimar.hub.arcgis.com/pages/servicio-hidrografico-nacional, en la sección de Datums de Referencia Hidrográfico.

TÍTULO 2
DE LA POLÍTICA DE ACCESO, INTERCAMBIO Y USO DE DATOS E INFORMACIÓN, TÉCNICOS Y CIENTÍFICOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Título modificado por la Resolución 345 del 23 de julio de 2020

CAPÍTULO 1
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 4.5.2.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente título tiene por objeto establecer la política de acceso, intercambio y uso de datos e información, técnicos y científicos de la Dirección General Marítima.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

Artículo 4.5.2.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente título serán aplicables a datos e información marítimos, marinos, oceánicos, fluviales, insulares y costeros, generados y/o transformados:

a) Por las dependencias o unidades de la Dirección General Marítima.
b) En el marco de la realización de trámites y la prestación de servicios con la Dirección General Marítima.
c) Por estudiantes nacionales o extranjeros, en desarrollo de pasantías con la Dirección General Marítima.
d) Por personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, públicas o privadas, en desarrollo de contratos de trabajo o de prestación de servicios celebrados con la Dirección General Marítima.
e) Por personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, públicas o privadas, que utilicen los equipos, plataformas y/o laboratorios de la Dirección General Marítima.
f) Por personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, públicas o privadas, que voluntaria u obligatoriamente entreguen datos y/o información a la Dirección General Marítima.
g) Por personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, públicas o privadas, que cuenten con autorización para realizar actividades de investigación científica o tecnológica en los espacios marítimos jurisdiccionales.
h) Por personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, públicas o privadas, que cuenten con autorización para la instalación de artefactos navales para la toma de parámetros de mar y de tiempo en la jurisdicción de la Dirección General Marítima.
i) Por personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, públicas o privadas, en desarrollo de proyectos o iniciativas conjuntas con la Dirección General Marítima.
j) Por la Dirección General Marítima, sobre patrimonio cultural sumergido.

CAPÍTULO 2
DATOS ABIERTOS

ARTÍCULO 4.5.2.2.1. Datos abiertos. Los siguientes datos e información pública financiados con recursos propios de la Dirección General Marítima son datos abiertos, para uso no comercial, sin discriminación y sin costos adicionales a los de su reproducción, salvo las excepciones de acceso del que trata el Título III de la Ley 1712 de 2014 y los decretos o leyes que la modifiquen o reglamenten, y salvo los servicios de

datos a los cuales hacen referencia los numerales 20 y 21 del artículo 2° de la Ley 1115 de 2006:

a) Datos primarios en formato estándar e interoperable, obtenidos en tiempo real, cercano al real o en modo diferido, a través de la investigación científica marina, y el monitoreo oceanográfico y de meteorología marina.
b) Datos geográficos en formato estándar e interoperable, compatibles con las temáticas de gestión global de la información geoespacial.
c) Mapas temáticos en formato estándar e interoperable, para consulta a través de servicios web.
d) Metadatos de datos abiertos en formato estándar e interoperable.
e) Atlas de datos oceanográficos y de meteorología marina.
f) Productos periódicos sobre variabilidad climática para la seguridad integral marítima, fluvial y costera.
g) Avisos a los navegantes y radio avisos costeros.
h) Avisos y advertencias de condiciones meteorológicas adversas para la seguridad integral marítima, fluvial y costera.
i) Informe técnico de crucero oceanográfico y de expedición científica.
j) Publicaciones científicas.
k) Registros administrativos de las actividades marítimas de Colombia.

ARTÍCULO 4.5.2.2.2. Datos abiertos de oceanografía, meteorología marina y geoquímica compatibles con el intercambio internacional. Los datos abiertos de oceanografía, meteorología y geoquímica marina de la Dirección General Marítima, financiados con recursos propios de la Entidad, para uso no comercial, sin costos adicionales a los de su reproducción, y salvo las excepciones de acceso del que trata el Título III de la Ley 1712 de 2014 y los decretos o leyes que la modifiquen o reglamenten, compatibles con el intercambio internacional de datos son:

a) Datos de oceanografía física medidos en la columna de agua a profundidades estándar.
b) Datos de Variables Esenciales del Océano (EOV), por sus siglas en inglés, del Sistema Mundial de Observación de los Océanos (GOOS), por sus siglas en inglés, medidas en la columna de agua a profundidades estándar.
c) Datos en tiempo real o cuasi real de altura, dirección y periodo del oleaje en intervalos de una hora.
d) Datos en tiempo real o cuasi real de nivel del mar en intervalos de tres horas.
e) Datos sinópticos de observaciones de meteorología marina en superficie (temperatura, viento, presión atmosférica, humedad relativa, precipitación, radiación solar, nubes y visibilidad) cada seis horas (0000R, 0600R, 1200R, 1800R UTC).
f) Datos geoquímicos obtenidos a partir del análisis de muestras de sedimentos del fondo marino.

PARÁGRAFO. La Dirección General Marítima podrá disponer datos con un nivel de detalle diferente a los previstos en el presente artículo, para iniciativas operacionales regionales o internacionales cuya finalidad sea esencial para la prevención y gestión del riesgo, monitoreo de eventos de origen natural, y/o protección de la vida humana en el mar.

ARTÍCULO 4.5.2.2.3. Información acerca del costo de generación o producción de datos. El beneficiario de datos abiertos de la Dirección General Marítima podrá ser informado acerca del costo de generación o producción de los datos, como un valor de referencia en el aporte que hace el Estado colombiano a través de la Autoridad Marítima Nacional, a las iniciativas científicas, académicas e institucionales en las cuales serán utilizados los datos.

ARTÍCULO 4.5.2.2.4. Formatos de datos e información. La publicación e intercambio de datos abiertos técnicos y científicos de la Entidad se harán utilizando formatos estándar e interoperables, cuya especificación se encuentre disponible de manera abierta y sin restricciones.

ARTÍCULO 4.5.2.2.5. Implementación de acciones. En aplicación del principio de la calidad de la información del que trata el artículo 3° de la Ley 1712 de 2014, la Dirección General Marítima implementará acciones concretas para:

a) Estructurar y disponer datos abiertos aplicando estándares y buenas prácticas que propendan por la calidad e interoperabilidad de los mismos.
b) Comunicar y promover el uso de datos abiertos en el nivel nacional, así como monitorear la calidad y el uso de estos.

(Resolución 795 de 2022, artículo 3°)

CAPÍTULO 3
SERVICIOS DE DATOS E INFORMACIÓN

ARTÍCULO 4.5.2.3.1. Datos tarifados. La Dirección General Marítima recaudará las tarifas correspondientes a los costos de prestación de los siguientes servicios, conforme a lo dispuesto en los numerales 20 y 21 del artículo 2° de la Ley 1115 de 2006, en concordancia con el literal c) del numeral 2 del artículo 20° y el artículo 22° del Decreto 103 de 2015 (Compilado en el Decreto Único 1081 de 2015) que tratan sobre los costos de reproducción y la creación o producción de información pública:

a) Producción de datos no disponibles.
b) Transformación, procesamiento o análisis de datos y/o información.
c) Generación de productos de datos o información.

d) Reproducción de datos y/o información en un formato distinto al disponible.

(Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.5.2.3.2. Motivación del acto. El acto mediante el cual se motivarán los valores a cobrar por concepto de generación, transformación y/o reproducción de información pública, será suscrito por el Director General Marítimo e incorporado al Reglamento Marítimo Colombiano - REMAC 6: "*Seguros y tarifas*".

(Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.5.2.3.3. Datos resultantes de terceros. Los datos, información y código fuente de las aplicaciones software resultantes de servicios prestados por un tercero a la Dirección General Marítima, deberán ser entregados a la Entidad abiertos y sin ninguna restricción para cada una de las etapas del ciclo de vida de la información (planeación, adquisición, procesamiento, archivo, acceso y uso).
(Resolución 795 de 2022, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.5.2.3.4. Datos resultantes de la prestación de servicios a terceros. De conformidad con el artículo 28 de la Ley 1450 de 2011, se presume que los derechos patrimoniales de datos e información resultantes de la prestación de servicios a terceros por parte de la Dirección General Marítima son transferidos al encargante o al empleador; por tanto, deberá constar por escrito las condiciones de acceso y uso de dichos datos e información por parte de externos a la Entidad.
(Resolución 795 de 2022, artículo 4°)

CAPÍTULO 4
INFORMACIÓN PÚBLICA RESERVADA

ARTÍCULO 4.5.2.4.1. Información reservada. El acceso a información técnica y científica reservada de la Dirección General Marítima podrá ser rechazado o denegado de manera motivada y por escrito, bajo motivos y mandatos de defensa y seguridad nacional y las relaciones internacionales, de conformidad con los literales a) y c) del artículo 19 de la Ley 1712 de 2014.
(Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.5.2.4.2. Responsable de la clasificación de reserva de la información pública. De conformidad con el artículo 27 del Decreto 103 de 2015 (Compilado en el Decreto Único 103 de 2015), el responsable de la calificación de Reserva de la información pública por razones de defensa y seguridad nacional o relaciones internacionales prevista en los literales a) y c) del artículo 19 de la Ley 1712 de 2014,

corresponderá exclusivamente al jefe de la dependencia o área responsable de la generación, posesión, control o custodia de la información, o funcionario o empleado del nivel directivo que, por su completo e integral conocimiento de la información pública, pueda garantizar que la calificación sea razonable y proporcionada.
(Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.5.2.4.3. Disposición especial y término máximo de reserva. De conformidad con el artículo 29 del Decreto 103 de 2015 (Compilado en el Decreto Único 1081 de 2015) y el artículo 22 de la Ley 1712 de 2014, la información exceptuada de acceso debe divulgarse si desaparecen las condiciones que justificaban su reserva. El término máximo de reserva es de quince (15) años y empezará a contarse a partir de la fecha en que la información se genera.
(Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.5.2.4.4. Información parcialmente reservada. En concordancia con el artículo 3° del Decreto 1494 de 2015, en aquellas circunstancias en que la totalidad de la información contenida en un documento no esté protegida por una excepción contenida en el artículo 19 de la Ley 1712 de 2014, debe hacerse una versión pública que mantenga la reserva únicamente de la parte indispensable.
(Artículo incorporado por la Resolución 795 de 2022, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.5.2.4.5. Divulgación de información pública reservada. En concordancia con el artículo 21 de la Ley 1712 de 2014, corregido por el artículo 3° del Decreto 1494 de 2015, la reserva de acceso a la información opera respecto del contenido de un documento público, pero no de su existencia, salvo que el daño causado al interés protegido sea mayor al interés público de obtener acceso a la información.
(Artículo incorporado por la Resolución 795 de 2022, artículo 5°)

CAPÍTULO 5
DEFENSA Y SEGURIDAD NACIONAL

ARTÍCULO 4.5.2.5.1. Datos exceptuados por razones de defensa y seguridad nacional. En concordancia con lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley 1712 de 2014, así como en lo consagrado en los artículos 17 y 20 de la Ley 1675 de 2013, podrán ser exceptuados de acceso por razones de soberanía, defensa y seguridad nacional, los datos sobre coordenadas y, en general, sobre la ubicación material de los elementos del patrimonio cultural sumergido preservados por la Dirección General Marítima.
(Artículo modificado por la Resolución 795 de 2022)

ARTÍCULO 4.5.2.5.2. Datos exceptuados a la luz del Decreto ley 2324 de 1984. De conformidad con el numeral 5 del artículo 5° del Decreto ley 2324 de 1984, podrán ser exceptuados de acceso por razones de defensa y seguridad nacional, los siguientes

datos e información geográfica e hidrográfica obtenidos con métodos monohaz, multihaz, sonar de barrido lateral, LiDAR, vehículos autónomos y otras tecnologías:

a) Datos e información preliminar.
b) Datos e información de alto nivel de detalle.
c) Datos primarios sin procesar.
d) Productos derivados del procesamiento de información de los literales a) y b).

Así mismo, con fundamento en el numeral 27 del artículo 5° del Decreto ley 2324 de 1984, podrán ser exceptuados de acceso por razones de defensa y seguridad nacional, los siguientes datos e información:

a) Información preliminar propia del proceso de determinación de la jurisdicción de DIMAR.
b) Datos e información vector y raster de alto nivel de detalle, producidos por DIMAR sobre los litorales colombianos.
c) Productos derivados del procesamiento de información de los literales a) y b).

PARÁGRAFO. De conformidad con lo establecido en el artículo 2.4.5.9 del Decreto 1070 de 2015, la Dirección General Marítima evaluará, autorizará o restringirá el levantamiento de datos e información geográfica e hidrográfica con métodos monohaz, multihaz, sonar de barrido lateral, LiDAR, vehículos autónomos y otros, dentro de las actividades de investigación científica o tecnológica que puedan afectar la defensa y seguridad nacional en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos. (Artículo modificado por la Resolución 795 de 2022)

ARTÍCULO 4.5.2.5.3. Otros datos exceptuados. Podrán ser exceptuados de acceso por razones de defensa y seguridad nacional, los siguientes:

a) Productos operacionales desarrollados por Dimar para las Fuerzas Militares y Policía de Colombia.
b) Estudios y conceptos emitidos por Dimar sobre equipos, plataformas e infraestructura de las Fuerzas Militares y Policía de Colombia.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

CAPÍTULO 6
RELACIONES INTERNACIONALES

ARTÍCULO 4.5.2.6.1. Datos e información exceptuada a la luz de la Ley 1955 de 2019. De conformidad con lo prescrito en el artículo 129 de la Ley 1955 de 2019 y en concordancia con el artículo 19 de la Ley 1712 de 2014, podrán ser exceptuados de

acceso por razones de relaciones internacionales los datos e información utilizados para estrategias de defensa jurídica nacional e internacional.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.5.2.6.2. Otros datos exceptuados por motivos de relaciones internacionales. Podrán ser exceptuados de acceso por razones de relaciones internacionales, los siguientes datos e información:

a) Datos e información recopilados u obtenidos fuera de los límites marítimos fronterizos establecidos bajo convenios y tratados internacionales.
b) Datos recopilados u obtenidos en aguas internacionales.
c) Datos e información obtenidos en el marco de acuerdos, convenios o ejercicios cooperativos de Colombia con otros países.

(Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.5.2.6.3. No son exceptuados de acceso por razones de relaciones internacionales los datos e información científica recopilados durante las Expediciones Científicas de Colombia a la Antártica, en concordancia con el artículo 3° del Tratado Antártico al cual se adhirió el país en el año 1989.
(Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

CAPÍTULO 7
INFORMACIÓN PÚBLICA CLASIFICADA

ARTÍCULO 4.5.2.7.1. Información exceptuada por daño de derechos a personas naturales o jurídicas. El acceso a información técnica y científica que estando en poder o custodia de Dimar, pertenece al ámbito propio, particular y privado o semiprivado de una persona natural o jurídica, podrá ser rechazado o denegado de manera motivada y por escrito, por daño de derechos a personas naturales o jurídicas consagradas en el artículo 18 de la Ley 1712 de 2014.
(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.5.2.7.2. Información exceptuada por razones de secretos comerciales, industriales y profesionales. Podrán ser exceptuados por razones de secretos comerciales, industriales y profesionales, los siguientes datos e información que pertenecen al ámbito propio, particular y semiprivado de una persona natural o jurídica:

a) Datos e información preliminar sobre sucesos de contaminación por hidrocarburos en el mar, ríos y/o puertos fluviales, ocasionada por buques, plataformas fijas o flotantes y artefactos navales.
b) Datos e información preliminar sobre contaminación del medio marino provocada por descarga de sustancias perjudiciales procedente de buques.

c) Datos e información sobre análisis de muestras de agua provenientes de buques de tráfico internacional.
d) Información preliminar sobre estudios de riesgos marino costeros.

(Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

CAPÍTULO 8
DERECHOS DE AUTOR Y PROPIEDAD INTELECTUAL

ARTÍCULO 4.5.2.8.1. Datos en cumplimiento de un contrato de prestación de servicios o de trabajo. De conformidad con el artículo 28 de la Ley 1450 de 2011, "para los datos e información generados o transformados en cumplimiento de un contrato de prestación de servicios o de un contrato de trabajo, el autor es el titular originario de los derechos patrimoniales y morales; pero se presume, salvo pacto en contrario, que los derechos patrimoniales sobre la obra han sido transferidos al encargante o al empleador. Para que opere la mencionada presunción se requerirá que el contrato conste por escrito".
PARÁGRAFO 1. La cesión de derechos patrimoniales de datos, información y aplicaciones software relacionados con estos, deberá efectuarse mediante trámite con la Dirección Nacional de Derechos de Autor o quien haga sus veces.
(Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.5.2.8.2. Costos. El costo de generación, reproducción y/o transformación de los datos será tenido en cuenta en la distribución de la proporción de los derechos patrimoniales de los productos derivados de estos.
(Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.5.2.8.3. Información sobre bienes del Patrimonio Cultural Sumergido (PCS). La información producida durante cualquiera de las actividades de aprovechamiento económico debidamente autorizadas sobre los bienes del patrimonio cultural sumergido de Colombia, será propiedad de la Nación, de conformidad con el numeral 3 del artículo 4° de la Ley 1675 de 2013.
(Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

CAPÍTULO 9
SOLICITUDES DE INFORMACIÓN PÚBLICA

ARTÍCULO 4.5.2.9.1. Atención y respuesta a solicitudes de acceso a información. Las solicitudes de acceso a información pública e información preliminar técnica y científica de DIMAR deberán direccionarse hacia la dependencia encargada de peticiones, quejas y reclamos de la Dirección General Marítima para su atención y respuesta en los términos de ley.

(Artículo modificado por la Resolución 795 de 2022, artículo 7°)

ARTÍCULO 4.5.2.9.2. Término para resolver la solicitud. Las solicitudes de acceso a información pública se resolverán dentro de los términos establecidos en el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015, y la respuesta se hará mediante acto escrito de conformidad con el artículo 26 de la Ley 1712 de 2014.
(Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.5.2.9.3. Remisión de solicitudes por no competencia. Las solicitudes de acceso a información pública que no se encuentran bajo el ámbito de competencia de la Dirección General Marítima, serán remitidas a la autoridad competente conforme lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015.
(Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.5.2.9.4. Informe. Dimar publicará el informe de solicitudes de acceso a información pública discriminada con la siguiente información mínima: número de solicitudes recibidas, número de solicitudes que fueron trasladadas a otra institución, tiempo de respuesta a cada solicitud y número de solicitudes a las que se negó el acceso a la información.
(Resolución 345 de 2020, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.5.2.9.5. Evaluación de solicitudes de acceso a información. La Dirección General Marítima podrá constituir comités internos de datos para analizar y evaluar colegiadamente, solicitudes de acceso a información pública e información preliminar técnica y científica producida o en custodia de la Entidad. Este comité estará conformado por los funcionarios y/o contratistas de DIMAR que el Jefe de Unidad, Dependencia o Área considere pertinente convocar, teniendo en cuenta la finalidad, el alcance y el tipo de datos e información solicitados.
(Artículo incorporado por la Resolución 795 de 2022, artículo 7°)

CAPÍTULO 10
INTERCAMBIO DE DATOS E INFORMACIÓN

ARTÍCULO 4.5.2.10.1. Sistemas de información. Los datos e información técnicos y científicos producidos o en custodia de DIMAR, son administrados por los siguientes sistemas de información institucionales aplicando los procedimientos, estándares, formatos y buenas prácticas adoptados por estos:

a) **Servicio Hidrográfico Nacional (SHN):** Datos hidrográficos, batimétricos y sísmicos, información cartográfica (en soporte papel y electrónico), cartas temáticas y publicaciones náuticas onerosas.

b) **Centro Colombiano de Datos Oceanográficos (Cecoldo):** Datos de oceanografía (física, química y biológica), meteorología marina y geoquímica marina.
c) **Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) Marítima, Fluvial y Costera:** Servicios de datos e información geográficos.
d) **Repositorio Digital Marítimo:** Publicaciones técnicas y científicas de acceso abierto.

ARTÍCULO 4.5.2.10.2. Estrategia de calidad para el intercambio de datos. Para garantizar la calidad de los datos técnicos y científicos intercambiados en los diferentes niveles (local, nacional, regional e internacional), los sistemas de información de la Dirección General Marítima adoptan los lineamientos de la política, estándares y buenas prácticas de gestión de datos de los siguientes referentes:

a) El programa para el Intercambio Internacional de Datos e Información Oceanográfica (IODE, por sus siglas en inglés) de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI).
b) La Organización Meteorológica Mundial (OMM).
c) La Organización Hidrográfica Internacional (OHI).
d) La Organización Marítima Internacional (OMI).
e) El Consorcio Geoespacial Abierto (OGC, por sus siglas en inglés).

ARTÍCULO 4.5.2.10.3. Intercambio nacional e internacional de datos e información. Con observancia de las disposiciones y delegación del Ministerio de Defensa Nacional, la Dirección General Marítima negociará y celebrará contratos, acuerdos y/o convenios con socios nacionales, regionales o internacionales, con énfasis en las necesidades de adquisición, intercambio, uso, archivo y preservación de datos colombianos.

PARÁGRAFO 1. El costo de la generación, reproducción y/o transformación de los datos será considerado como una contrapartida de DIMAR en los convenios, acuerdos, proyectos y en general, las iniciativas que desarrolle la Entidad con personas naturales o jurídicas públicas o privadas.

PARÁGRAFO 2. Los acuerdos de acceso e intercambio de datos e información generados en el marco de contratos y/o convenios de la Dirección General Marítima, deberán constar por escrito y puestos en conocimiento de los sistemas de información institucionales en los cuales podrían llegar a ser almacenados y administrados.

ARTÍCULO 4.5.2.10.4. Adhesión a iniciativas de monitoreo. Para la adhesión de DIMAR a redes de monitoreo o sistemas de información del orden nacional, regional o global, se evaluarán como mínimo los siguientes criterios:

a) Enfoque a la prevención y gestión del riesgo, monitoreo de eventos de origen natural, protección de la vida humana en el mar y/o cambio climático.
b) Convenios vigentes y aportes a otras redes o sistemas de la misma naturaleza.
c) Coherencia de la política de datos de la red o sistema de información con la política de datos técnicos y científicos de DIMAR.
d) Servicios de datos e información asociados que se encuentren tarifados en DIMAR.
e) Grupo de estaciones ubicadas en áreas representativas para la temática de la red o del sistema.
f) Requerimientos de tecnología, equipos y sostenibilidad en la producción de los datos.

ARTÍCULO 4.5.2.10.5. Producción y difusión de estadísticas oficiales. La Dirección General Marítima propenderá por la estandarización de los procesos de producción y difusión de operaciones estadísticas provenientes de datos e información técnicos y científicos de la Entidad, contribuyendo con la comparabilidad, la integración y la interoperabilidad de la información estadística en el marco del Sistema Estadístico Nacional (SEN).

PARÁGRAFO. Aplicando los principios del "Marco Global Estadístico y Geoespacial" del Comité de Expertos de Naciones Unidas sobre la Gestión Global de Información Geoespacial (UN-GGIM), la Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) Marítima Fluvial y Costera facilitará la integración e interoperabilidad de la información estadística con la información geoespacial, así como la difusión de estadísticas habilitadas geoespacialmente, accesibles y utilizables.
(Capítulo modificado por la Resolución 795 de 2022, artículo 8°)

CAPÍTULO 11
LICENCIAS Y ACUERDOS DE DATOS E INFORMACIÓN

ARTÍCULO 4.5.2.11.1. Principio de responsabilidad en el uso de la información. La Dirección General Marítima aplicará licencias teniendo en cuenta el propósito y con el fin de brindar garantías frente al uso debido de los datos e información de la Entidad o bajo su custodia. Para ello, se otorgarán mínimo dos tipos de licencias:

a) Licencia de uso de datos abiertos: cuando el uso de los datos o información no sea comercial o no persiga algún tipo de explotación económica.
b) Licencia de uso comercial: Cuando los datos o información sirvan para generar un beneficio económico o la intención de ánimo de lucro sobre los contenidos de la información proporcionada.

ARTÍCULO 4.5.2.11.2. Elementos de las licencias de uso de datos abiertos. Las licencias de uso de datos abiertos de la Dirección General Marítima contarán mínimo con los siguientes elementos:

a) Reconocimiento, es decir, el licenciatario debe hacer referencia a la fuente de los datos e información a nivel de cita bibliográfica.
b) No comercial, es decir, no se permite el uso de los datos e información para fines comerciales.

ARTÍCULO 4.5.2.11.3. Condiciones, limitaciones y exclusiones. Las licencias de uso de datos de la Dirección General Marítima, se regirán bajo las siguientes condiciones, limitaciones y exclusiones mínimas:

a) Los datos e información de la Dirección General Marítima no podrán ser usados en detrimento de los derechos e intereses del Estado colombiano, consagrados en la Constitución Política Nacional y en el Derecho Internacional.
b) La Dirección General Marítima se reserva el derecho de auditar y determinar si se está haciendo uso de los datos e información suministrados, en los términos establecidos en los acuerdos.
c) Los datos abiertos de la Dirección General Marítima se publican de la misma forma como se capturaron, sin validaciones o correcciones y sin más ajustes que el de su transformación a un formato estándar e interoperable. Razón por la cual serán usados bajo propio riesgo y responsabilidad del licenciatario, y tal como se entregan no podrán ser utilizados como fundamento y/o soporte técnico para validar ningún estudio oceanográfico o marino costero.
d) La literatura gris técnico y científica de la Dirección General Marítima se considera información preliminar y no aplica normas de edición ni de control bibliográfico, razón por la cual será usada bajo propio riesgo y responsabilidad del licenciatario, y su contenido no podrá ser utilizado como fundamento y/o soporte técnico para validar ningún estudio oceanográfico o marino costero.
e) La Dirección General Marítima acatará y aplicará las condiciones y limitaciones referidas en las licencias de acceso y uso que hayan sido otorgadas a la Entidad, por la adquisición o compra de datos e información a terceros.
f) La Dirección General Marítima propenderá para que las condiciones impuestas por el originador de los datos e información sean dadas a conocer a los usuarios iniciales.
g) Cuando las condiciones impuestas en el acceso, intercambio y/o uso de datos e información no se respeten, la Dirección General Marítima podrá tomar las medidas que apliquen en cada caso.

ARTÍCULO 4.5.2.11.4. Responsabilidades del licenciatario. El licenciatario tendrá las siguientes responsabilidades mínimas en las licencias de uso de datos e información de la Dirección General Marítima:

a) Se compromete a respetar las leyes que reglamentan los derechos de autor y propiedad intelectual de los datos e información suministrados por la entidad.
b) No cederá los derechos ni obligaciones derivados de las licencias sin previo consentimiento por escrito de la Dirección General Marítima.
c) Se abstendrá de incluir logotipos ni leyendas ni publicidad alguna, dentro de los datos e información suministrados.
d) Tomará las medidas de seguridad, administrativas, físicas y técnicas adecuadas para evitar el uso o divulgación distinta a la prevista en las licencias.
e) Garantizará que aplicará los mismos compromisos y restricciones de los acuerdos de licencia, a cualquier subcontratista que haga uso de los datos e información suministrados por la entidad.
f) Se abstendrá de usar los datos para una actividad o un propósito diferente al que fue autorizado en el momento de la entrega de los datos o información.

ARTÍCULO 4.5.2.11.5. Acuerdos de reserva. La Dirección General Marítima aplicará acuerdos de reserva para la entrega de información pública reservada de la que trata el Capítulo 4 del Título 2 de la Parte 5 del REMAC 4, a fin de especificar la normatividad aplicable, así como las obligaciones y responsabilidades de las partes sobre los datos, información e información preliminar proporcionados por la Entidad.

ARTÍCULO 4.5.2.11.6. Acuerdos de licencia. La Dirección General Marítima aplicará acuerdos de licencia a fin de especificar las condiciones, limitaciones y exclusiones de los datos e información depositados por terceros en los sistemas de información de la entidad. Estos acuerdos se regirán bajo los siguientes términos mínimos:

a) El propietario de los datos e información retiene el derecho de depositarlos en otros sistemas de información, ya sea en su versión actual o posterior.
b) El propietario de los datos e información manifiesta la titularidad de los derechos de autor sobre estos, y acepta que su depósito en los sistemas de información de DIMAR se hace con el consentimiento de todos los que patrocinaron o participaron en su creación, y que no contraviene ninguna disposición legal o contractual.
c) El propietario de los datos e información acepta que la autorización de publicación de datos abiertos se hace a título gratuito, y que por tanto no recibirá por parte de DIMAR pago alguno por la publicación, distribución, comunicación pública y cualquier otro uso que se haga de estos.
d) El propietario de los datos e información autoriza a DIMAR a incluir la información de metadatos en los índices y buscadores que estimen necesarios para promover su visibilidad a través de Internet.
e) El propietario de los datos e información es responsable por errores, omisiones o faltas legales en el contenido de estos.

f) DIMAR no podrá alterar las licencias ni periodos de embargo definidos acordados por con un tercero sobre sus datos e información, salvo con el consentimiento por escrito del propietario de estos o de la persona autorizada oficialmente para representarlo.
g) DIMAR publicará los nombres de los propietarios de los datos e información tal como se especifique en los metadatos, para fines de citación bibliográfica; por tanto, DIMAR no es responsable de errores o imprecisiones cometidas en la documentación de dichos metadatos.
h) DIMAR bloqueará el acceso a datos e información de terceros que estén sujetos a reclamación, y no tendrá la obligación de emprender acciones legales en caso de incumplimiento de derechos de propiedad intelectual o cualquier otro derecho.

ARTÍCULO 4.5.2.11.7. Entrega de datos oceanográficos y de meteorología marina. Salvo la prestación de servicios de datos e información a los que hace referencia el artículo 2° de la Ley 1115 de 2006, los datos de oceanografía, meteorología marina y geoquímica marina que hayan sido generados o producidos por terceros usando las capacidades de la Dirección General Marítima tales como buques, instrumentos, sensores, plataformas, laboratorios, muestras, equipos informáticos, etc., deberán entregarse a la Entidad por conducto del Centro Colombiano de Datos Oceanográficos (Cecoldo), aplicando los formatos y procedimientos establecidos por este, para uso interno y de la comunidad académica y científica, en un término no superior a doce (12) meses contados a partir de la fecha de la toma de los datos o de la recolección o recepción de muestras.

ARTÍCULO 4.5.2.11.8. Entrega de información batimétrica. Los proyectos de investigación científica marina en donde se obtenga información batimétrica deberán ser entregados a la Dirección General Marítima, con las especificaciones técnicas mínimas emitidas por el Servicio Hidrográfico Nacional (SHN).

ARTÍCULO 4.5.2.11.9. Entrega de informes parciales de la investigación. La persona natural o jurídica nacional o extranjera, pública o privada, que cuente con autorización para realizar actividades de investigación científica o tecnológica en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos, realizará la entrega de informes parciales de la investigación a que hace referencia el a esta Autoridad, en físico/análogo y/o a través de medios digitales en virtud de lo establecido en el artículo 2.4.5.16 del Decreto 1070 de 2015, en los términos que se ordene a través del acto administrativo de la autorización.

ARTÍCULO 4.5.2.11.10. Entrega de datos obtenidos por término de autorización. Una vez finalizado el término otorgado mediante autorización para la colocación de cualquier tipo de estructuras, obras fijas o semifijas en el suelo o en el subsuelo marinos y/o realizar actividades de investigación científica o tecnológica en los espacios marítimos

jurisdiccionales, la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, realizará entrega de los datos oceanográficos, geoquímicos y de meteorología marina, a través del personal designado por esta Autoridad de la dependencia Centro Colombiano de Datos Oceanográficos (Cecoldo) de la DIMAR, de acuerdo con los procedimientos y formatos establecidos para tal fin, en los términos que se autorice la Resolución, para uso interno y previa autorización del beneficiario para entrega a la comunidad académica y científica.

PARÁGRAFO. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.4.5.10 y en el artículo 2.4.5.16 del Decreto 1070 de 2015, la DIMAR podrá negar la realización de la investigación y operación de las naves y artefactos navales proyectados, cuando el solicitante no haya dado cumplimiento a lo ordenado en los artículos anteriormente referidos y acto administrativo de la autorización.

ARTÍCULO 4.5.2.11.11. Entrega de datos obtenidos para la seguridad integral marítima. La persona natural o jurídica, nacional o extranjera que cuente con autorización para la colocación de cualquier tipo de estructuras, obras fijas o semifijas en el suelo o en el subsuelo marinos y/o realizar actividades de investigación científica o tecnológica en los espacios marítimos jurisdiccionales de la DIMAR, y que efectúe mediciones de variables oceanográficas y/o de meteorología marina en tiempo real o cercano al real, deberá disponerlas de forma automática y sin restricciones a través de medios tecnológicos, para uso interno exclusivamente de la Autoridad Marítima Nacional en la protección de la vida humana en el mar, modelación del clima, y la gestión de eventos o fenómenos adversos que afecten la navegación en aguas jurisdiccionales.
(Capítulo modificado por la Resolución 795 de 2022, artículo 9°)

TÍTULO 3
DEL ESQUEMA DE CARTOGRAFÍA NÁUTICA NACIONAL (ECNN)

Título modificado por la Resolución 914 de 2019. La normatividad reglamentaria anterior era la contenida en la Resolución 224 de 2019

ARTÍCULO 4.5.3.1. Esquema de Cartografía Náutica Nacional. En cumplimiento de lo establecido en el numeral 6 del artículo 2º del Decreto 5057 de 2009, la expedición de la Cartografía Náutica Oficial de Colombia se realizará a través del Esquema de Cartografía Náutica Nacional (ECNN), el cual será adoptado mediante acto administrativo de carácter general expedido por el Director General Marítimo.

El citado Esquema estará incorporado en el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC) y será el documento guía para la producción y actualización de las Cartas Náuticas Oficiales a nivel nacional.
(Resolución 914 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.3.2. Actualización del ECNN. Las actualizaciones del Esquema de Cartografía Náutica Nacional (ECNN) también se realizarán mediante acto administrativo de carácter general, incorporado al Reglamento Marítimo Colombiano.
(Resolución 914 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.3.3. Producción, publicación y actualización de Cartas Náuticas Oficiales. La producción de las Cartas Náuticas Oficiales de Colombia estará a cargo del Servicio Hidrográfico Nacional (SHN), a través del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH).

Su publicación se realizará por medio de los Avisos a los Navegantes del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH), así como sus respectivas actualizaciones y nuevas ediciones.
(Resolución 914 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.3.4. Procedimientos internos. El Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH) adoptará los procedimientos internos correspondientes para la aplicación del presente título, en especial lo referente a la aprobación de las Cartas Náuticas por parte del Director del Centro, así como lo relacionado con los Derechos de Autor de las mismas.
(Resolución 914 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.3.5. Cartas Náuticas previamente expedidas. Las Cartas Náuticas expedidas previamente a la entrada en vigencia del presente título mantendrán su validez, no obstante, serán actualizadas conforme las reglas aquí establecidas.
(Resolución 914 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.3.6. Esquema de Cartografía Náutica Nacional vigente. Adoptase la quinta actualización del Esquema de Cartografía Náutica Nacional – ECNN, el cual hace parte integrante del presente título.
(Resolución 122 de 2026, artículo 1°)

TÍTULO 4
DE LAS CARTAS NÁUTICAS

CAPÍTULO 1
DE LAS CARTAS NÁUTICAS OFICIALES

ARTÍCULO 4.5.4.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto emitir oficialmente, poniendo a disposición de la comunidad marítima nacional e internacional, las siguientes cartas náuticas en desarrollo del Plan de Cartografía Náutica Nacional.

ARTÍCULO 4.5.4.1.2.

Referencia	Nombre	Edición
203	Banco Albuquerque	Segunda edición, 2002
206	Bajo Alicia	Segunda edición, 2002
208	Cayo de Serranilla	Segunda edición, 2002
211	Cayo Roncador	Segunda edición, 2002

(Resolución 170 de 2002, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.1.3.

Referencia	Nombre	Edición
COL 006	Bahía de Panamá a San Francisco	Segunda edición
COL 103	Isla mono a juradó	Primera edición

(Resolución 049 de 2009, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.1.4.

Referencia	Nombre	Edición
COL 760	Puerto Interior de Buenaventura	Segunda edición

(Resolución 103 de 2009, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.1.5.

Referencia	Nombre	Edición
COL 101	Aproximación a Tumaco	Cuarta edición/Septiembre de 2009

(Resolución 405 de 2009, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.1.6.

Referencia	Nombre	Edición
COL 031	Golfo de Cupica a Bahía de Buenaventura	Tercera edición/Diciembre de 2009
COL 032	Bahía de Buenaventura a Ancón de Sardinas	Tercera edición/Diciembre de 2009
COL 263	Bahía de Cartagena Interna	Tercera edición/Diciembre de 2009
COL 402	Punta Gallinas a Cabo Chichibacoa	Primera edición/Diciembre de 2009

COL 404	Punta la Vela a Cabo de la Vela	Primera edición/Diciembre de 2009

(Resolución 138 de 2010, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.1.7.

Referencia	Nombre	Edición
COL 255	Archipiélago Islas del Rosario	Segunda edición/Septiembre de 2010
COL 280	Cabo Tiburón a Isla Terrón de Azúcar	Segunda edición/Septiembre de 2010
COL 302	Golfo de Tribugá	Primera edición/Septiembre de 2010

(Resolución 620 de 2010, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.1.8.

Referencia	Nombre	Edición
264	Entrada a la Bahía de Cartagena	Tercera edición/Diciembre de 2011
005	Carta General del Caribe Colombiano	Cuarta edición/Noviembre de 2011
406	Santa Marta a Cabo San Agustín	Cuarta edición/Noviembre de 2011
244	Bahía de Taganga a Punta Barro Blanco	Tercera edición/Noviembre de 2011

(Resolución 010 de 2011, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.1.9.

- Cartas Náuticas en Papel.

Referencia	Nombre	Edición
303	Nuquí a Punta Catripe	Primera edición 2010 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 170/2010)
740	Guapí	Primera edición2010 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 170/2010)
262	Bahía de Cartagena	Segunda edición 2012 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 150/2012)
618	Golfo de Morrosquillo	Tercera edición 2012 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 149/2012)

010	Barranquilla a Península de Paraguaná	Tercera edición 2012 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 106/2012)
011	Canal de Panamá a Barranquilla	Segunda edición/septiembre de 2012 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 106/2012)
407	Puerto Colombia a Santa Marta	Segunda edición 1999 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 149/2012)
040	Península de la Guajira	Segunda edición de 2009 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 145/2012)
043	Cabo Tiburón a Isla Fuerte	Segunda edición de 2004 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 148/2012)
030	Canal de Panamá a Golfo de Cupica	Segunda edición de 2004 (Corregido hasta el aviso a los navegantes 145/2012)
410	Isla Fuerte a Punta Comisario	Tercera edición de 2013 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 116/13)
028	Barranquilla a Punta Espada	Tercera edición 2013 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 010/13)
412	Golfo de Urabá, Escala	Tercera edición 2009 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 165/13)
150	Bahía Málaga	Quinta edición 2013 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 175/13)
029	Golfo de Urabá a Barranquilla	Tercera edición 2013 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 44/13)
625	Bahía Colombia	Cuarta edición 2013 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 165/13)
008 **INT4025**	Cabo Gracias a Dios a Santa Marta	Segunda edición 2013 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 082/13)
245	Ciénega	Segunda edición 2013 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 087/13)

308	Punta Coco a Isla Barrera	Primera edición 2013 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 070/13)
848	Santiago de Tolú	Primera edición 2013 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 082/13)
003 INT 6000	Bahía de Panamá a Cabo San Francisco	Cuarta edición 2011 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 311/14)
770	Puerto Interior de Tumaco	Cuarta edición 2014 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 323/14)
409	Bajo de Tortuguilla a Punta Canoas	Segunda edición 2004 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 313/14)
246	Puerto Zúñiga	Primera edición 2014 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 323/14)
608	Aproximación a Puerto Brisa	Primera edición 2014
808	Puerto Brisa	Primera edición 2014
612	Aproximación a Barranquilla	Tercera edición 2014 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 309/14)
202	Rada el Cove	Tercera edición 2010 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 207/15)
007	El Gran Caribe	Quinta edición 2013 2010 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 118/15)
403	Cabo de la Vela a Punta Gallinas	Primera edición 2015
603	Aproximación a Bahía Portete	Cuarta edición 2015
153	Bahía de Buenaventura	Sexta edición 2015 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 223/15)
229	Bahía Portete	Cuarta edición 2015 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 207/15)

730	Puerto de Buenaventura	Quinta edición 2015 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 199/15)
804	Bahía de Santa Marta	Cuarta edición 2015 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 205/15)
833	Bahía de Cartagena, Canal de Acceso	Quinta edición 2015 (Corregida hasta el aviso a los navegantes 222/15)
1010	Carta Histórica Naval de la Bahía de Cartagena de Indias	Reimpresa 2015

(Resolución 202 de 2016, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.1.10.

Referencia	Nombre	Edición
265	Aproximación a Coveñas a Santiago de Tolú	Segunda edición/Diciembre de 2016
262	Bahía de Cartagena	Tercera edición/Diciembre de 2016
880	Puerto de San Andrés	Primera edición/Diciembre de 2016
885	Bahía de Santa Catalina	Primera edición/Diciembre de 2016
218	Isla de Providencia	Tercera edición/Diciembre de 2016
822	Ensenada El Trebal (Puerto Velero)	Primera edición/Diciembre de 2016
613	Galerazamba a Punta Morro Hermoso	Segunda edición/Diciembre de 2016
615	Punta Gigante a Punta Canoas	Segunda edición/Diciembre de 2016
770	Puerto de Tumaco	Quinta edición/Diciembre de 2016

(Resolución 782 de 2016, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.1.11.

Referencia	Nombre	Edición
626	Archipiélago de San Bernardo	Primera edición 2017

(Resolución 420 de 2017, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.1.12.

Referencia	Nombre	Edición
611	Ciénega a Isla Aguja	Primera edición 2017
213	Cayo serrana (Southwest Cay)	Tercera edición 2017
418	Isla Cayos de Bajo Nuevo	Primera edición 2017
211	Isla Cayos de Roncador	Cuarta edición 2017
417	Isla Cayos de Serrana	Primera edición 2017
710	Bahía Interior de Solano	Primera edición 2017
261	Bahía de Cartagena	Novena edición 2017
420	Aproximación a Isla Cayos de Roncador	Primera edición 2017
253	Rio Magdalena	Séptima edición
201	Isla de San Andrés	Quinta edición 2017
414	Isla de San Andrés, Cayos de East Southeast (Este Sudeste) y Cayos de Alburquerque	Primera edición 2017
154	Bahía de Buenaventura (Bahía externa)	Segunda edición 2017
155	Bahía de Buenaventura (Bahía Interna)	Segunda edición 2017
415	Islas de Providencia y Santa Catalina	Primera edición 2017
416	Isla Cayos de Quitasueño	Segunda edición 2017
310	Punta Isla de Cascajal a Río Mataje	Segunda edición 2017

(Resolución 893 de 2017, artículo 1°)

CAPÍTULO 2
DE LAS CARTAS NÁUTICAS ELECTRÓNICAS OFICIALES

ARTÍCULO 4.5.4.2.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente título tiene por objeto emitir oficialmente, poniendo a disposición de la comunidad marítima nacional e internacional, las siguientes cartas náuticas electrónicas en desarrollo del Esquema de Cartografía Náutica Nacional.

ARTÍCULO 4.5.4.2.2.

Referencia	Nombre
CO200003	Costa Oeste de Colombia
CO300020	Pedro Bank a Gorda Bank
CO300021	Cabo Gracias a Dios a Isla de Providencia
CO300022	Isla de San Andrés a Golfo de los Mosquitos

CO300023	Golfo de los Mosquitos a Punta Mosquito
CO300024	Cabo de Tiburón a Bahía de Cartagena
CO300025	Punta Canoas a Santa Marta
CO300026	Punta Chengue a Castilletes
CO300306	Boca San Juan a Boca Yurumanguí
CO400660	Aproximación a Cayo Serranilla
CO400662	Bajo Alicia

(Resolución 567 de 2010, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.2.3.

Referencia	Nombre
CO400606	Aproximación a Riohacha
CO400517	Aproximación a la Bahía de Tumaco

(Resolución 336 de 2011, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.2.4.

Referencia	Nombre
CO400521	Isla Malpelo
CO400244	Bahía de Taganga a Ciénega
CO500710	Bahía Interior de Solano

(Resolución 710 de 2011, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.2.5.

Referencia	Nombre
CO400201	Isla de San Andrés
CO600879	Bahía de Sapzurro

(Resolución 268 de 2012, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.2.6.

Referencia	Nombre
CO400520	Isla Gorgona
CO400146	Rio Mataje
CO300301	Punta Ardita a Bahía Octavia
CO400502	Punta Cruces a Punta Nabuga

(Resolución 699 de 2012, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.2.7.

- Cartas Náuticas Electrónicas

Referencia	Nombre
CO400604	Cabo de la vela
CO400605	Aproximación a Manaure
CO500202	Rada el Cove
CO500203	Isla Cayos de Alburquerque
CO500204	Isla Cayos del Este Sudeste
CO500211	Isla Cayos de Roncador
CO500227	Bahía Honda
CO400624	Cabo Tiburón a Punta de Arenas del Norte
CO400625	Bahía Colombia
CO500267	Isla Fuerte
CO500848	Santiago de Tolú
CO400150	Bahía de Málaga
CO300302	Golfo de Cupica
CO400222	Aproximación a Puerto López
CO500237	Riohacha
CO500255	Isla del Rosario
CO500242	Isla Aguja a Punta Cinto
CO500246	Puerto Zúñiga
CO400608	Aproximación a Puerto Brisa
CO500808	Puerto Brisa

(Resolución 202 de 2016, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.2.8.

Referencia	Nombre
CO400603	Aproximación a Bahía Popete
CO400109	Aproximación a Bahía Solano

(Resolución 394 de 2016, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.2.9.

Referencia	Nombre
CO400514	Isla Carauma a Punta Mulatos
CO400515	Punta Ancón a Pasacaballos

(Resolución 255 de 2017, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.4.2.10.

Número	Nombre de la Carta Electrónica
CO500208	Cayo serranilla
CO400414	Islas de San Andrés, Cayos de East Southeast (Este sudeste) y Cayos de Alburquerque
CO400415	Islas de providencia y santa catalina
CO400416	Isla Cayos de Quitasueño
CO400417	Isla Cayos de Serrana
CO400418	Isla Cayos de Bajo Nuevo
CO400419	Isla Cayos de serranilla
CO400420	Aproximación a Isla Cayos de Roncador
CO400619	Punta Broqueles a Río Sinú

(Resolución 893 de 2017, artículo 1°)

CAPÍTULO 3
DE LAS CARTAS TEMÁTICAS

ARTÍCULO 4.5.4.3.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente título tiene por objeto emitir oficialmente, poniendo a disposición de la comunidad marítima nacional e internacional, las cartas temáticas definidas a continuación.

ARTÍCULO 4.5.4.3.2.

Referencia	Nombre	Edición
1200	Mar territorial de las formaciones insulares del departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	Primera edición/Diciembre de 2013
1201	Isla de San Andrés – Cayos de Alburquerque – Cayos de East Southeast	Primera edición/Diciembre de 2013
1416	Isla Cayos de Quitasueño	Primera edición/Diciembre de 2013
1418	Isla Cayos de Bajo Nuevo	Primera edición/Diciembre de 2013
1634	Isla Cayos de Serranilla	Primera edición/Diciembre de 2013
1654	Islas de Providencia y Santa Catalina	Primera edición/Diciembre de 2013
1655	Isla Cayos de Serrana	Primera edición/Diciembre de 2013

(Resolución 613 de 2013, artículo 1°)

TÍTULO 5

DE LA AGENDA DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA 2016-2030 DE LA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

ARTÍCULO 4.5.5.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente título tiene por objeto adoptar la Agenda de Investigación Científica 2016-2030 elaborada por la Dirección General Marítima, así como establecerla como guía para la realización de los proyectos de investigación científica marina.
(Resolución 654 de 2016, artículo 1°)

TÍTULO 6
SERVICIO HIDROGRÁFICO NACIONAL

Título adicionado mediante Resolución 4 del 8 de abril de 2019

ARTÍCULO 4.5.6.1. *Objeto*. Lo dispuesto en el presente título tiene por objeto organizar el Servicio Hidrográfico Nacional (SHN) al interior de la Dirección General Marítima, conforme a las competencias establecidas en el ordenamiento jurídico nacional vigente a cargo de las diferentes dependencias de la Autoridad Marítima Nacional, así como dentro del marco de los estándares y recomendaciones de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y demás organismos rectores en la materia.
(Resolución 264 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.6.2. Composición del SHN. Harán parte del Servicio Hidrográfico Nacional de la Dirección General Marítima:

a) El Director General Marítimo
b) La Subdirección de Desarrollo Marítimo (Subdemar)
c) El Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH)
d) El Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico (CCCP)
e) El Grupo de Coordinación Investigación Científica y Señalización Marítima (GINSEM).

(Resolución 264 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.6.3. Representación internacional del SHN. El Director General Marítimo como Hidrógrafo Nacional será el representante a nivel internacional del Servicio Hidrográfico Nacional.

Dicha representación internacional sólo podrá ser delegada a otro funcionario de la Dirección General Marítima de manera expresa.
(Resolución 264 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.6.4. Coordinación del SHN. El Subdirector de Desarrollo Marítimo tendrá la responsabilidad de liderar y coordinar al interior de la Dirección General Marítima las diferentes actividades a cargo del Servicio Hidrográfico Nacional, lo cual será

aplicable respecto a todas las dependencias de la Autoridad Marítima Nacional, así como también frente a entidades externas y particulares.
(Resolución 264 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.6.5. Servicios y actividades a cargo del SHN. El Servicio Hidrográfico Nacional tendrá a cargo los servicios y actividades que se desarrollan en el presente artículo, conforme a las competencias establecidas en el ordenamiento jurídico vigente a cargo de la Dirección General Marítima, teniendo en cuenta los lineamientos establecidos por los Organismos Internacionales en la materia:

a) Realizar los levantamientos hidrográficos en su jurisdicción, incluyendo las áreas y ríos establecidos en el artículo 2º del Decreto ley 2324 de 1984, así como proveer otros servicios de adquisición de información.
b) Elaborar la cartografía náutica y temática de conformidad con el Esquema de Cartografía Náutica Nacional, así como su respectiva difusión y distribución.
c) Gestionar la información hidrográfica en una infraestructura tecnológica de datos espaciales marinos.
d) Difundir la información sobre seguridad marítima y SAR.
e) Mantener operativa y actualizada la red hidrográfica de referencia vertical de los puertos colombianos y todos sus productos asociados (vértices, superficies horizontales de referencia vertical – SHRV, datums de nivel del mar y certificados).

f) Proveer productos y servicios hidrográficos para defensa de la soberanía nacional y la integridad territorial.

PARÁGRAFO 1. La planeación de la producción cartográfica a cargo del Servicio Hidrográfico Nacional se establecerá en el Esquema de Cartografía Náutica Nacional, el cual será aprobado por el Director General Marítimo.

PARÁGRAFO 2. La producción cartográfica a nivel nacional se realizará de forma centralizada desde las instalaciones del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH).

PARÁGRAFO 3. Los levantamientos hidrográficos serán descentralizados y se proyectarán desde ambos Centros de Investigación (Caribe y Pacífico), en cumplimiento del respectivo Plan Anual aprobado por los Directores de cada Centro de Investigación.

PARÁGRAFO 4. Los servicios enlistados en el presente artículo contarán con el costeo correspondiente, conforme a lo establecido en la Ley 1115 de 2006.
(Resolución 264 de 2019, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.6.6. Ajustes internos para la operación del SHN. Conforme a la organización establecida en el presente título, las dependencias y procesos de gestión involucrados con la operación del Servicio Hidrográfico Nacional deberán realizar los ajustes de procedimientos y documentos correspondientes dentro del Sistema de Gestión Institucional, cuya responsabilidad a nivel general estará a cargo del Subdirector de Desarrollo Marítimo.

PARÁGRAFO. En el evento que se presenten nuevas reestructuraciones de dependencias y del mapa de procesos de la Dirección General Marítima, también deberán realizarse los ajustes correspondientes a la operación del Servicio Hidrográfico Nacional.
(Resolución 264 de 2019, artículo 1°)

TITULO 7
SERVICIO METEOROLÓGICO MARINO NACIONAL (SMMN)

Título adicionado mediante la Resolución 024 del 03 de febrero de 2020

ARTÍCULO 4.5.7.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente título tiene por objeto organizar el Servicio Meteorológico Marino Nacional (SMMN) al interior de la Dirección General Marítima, conforme a las competencias establecidas en el ordenamiento jurídico nacional vigente a cargo de las diferentes dependencias de la Autoridad Marítima Nacional, así como dentro del marco de los estándares y recomendaciones de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y demás organismos rectores en la materia.
(Resolución 024 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.7.2. Composición del SMMN. Harán parte del Servicio Meteorológico Marino Nacional de la Dirección General Marítima:

a) El Director General Marítimo
b) Las Capitanías de Puerto
c) La Subdirección de Desarrollo Marítimo (Subdemar)
d) El Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH)
e) El Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico (CCCP)
f) El Grupo de Coordinación Investigación Científica y Señalización Marítima (GINSEM)

(Resolución 024 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.7.3. Gestiones para la representación internacional del SMMN. El Director General Marítimo adelantará las gestiones necesarias junto con el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM) y el Ministerio de Relaciones

Exteriores con el propósito de que la Dirección General Marítima represente a nivel internacional los aspectos relacionados con el Servicio Meteorológico Marino Nacional (SMMN).
(Resolución 024 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.7.4. Coordinación del SMMN. El Subdirector de Desarrollo Marítimo tendrá la responsabilidad de liderar y coordinar al interior de la Dirección General Marítima, las diferentes actividades administrativas y de gestión a cargo del Servicio Meteorológico Marino Nacional; lo cual será aplicable respecto a todas las dependencias de la Autoridad Marítima Nacional.
(Resolución 024 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.7.5. Servicios y actividades a cargo del SMMN. El Servicio Meteorológico Marino Nacional tendrá a cargo los servicios y actividades que se desarrollan en el presente artículo, conforme a las competencias establecidas en el ordenamiento jurídico vigente a cargo de la Dirección General Marítima, teniendo en cuenta los lineamientos internacionales establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Meteorológica Mundial (OMM) sobre la materia, atendiendo en todo caso lo prescrito en el Manual de Servicios Meteorológicos Marinos OMM-N°558 y la Guía de Servicios Meteorológicos Marinos OMM-N°471, así:

1. Cumplir las disposiciones establecidas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en especial la establecida en el numeral 16 del artículo 3°, respecto al servicio de pronósticos de mar y de tiempo.
2. Realizar los pronósticos meteorológicos marinos de altamar para las áreas del Mar Caribe y Océano Pacifico.
3. Elaborar los pronósticos meteorológicos marinos para las áreas costeras y áreas portuarias del Caribe y Pacifico colombiano.
4. Apoyar las operaciones de búsqueda y rescate con la emisión de información técnico científica que permita optimizar las labores de búsqueda, para lo cual se establecerá un procedimiento especial dentro del Plan de Búsqueda y Salvamento Marítimo.
5. Apoyar los planes de respuesta ante eventos de emergencia ambiental marina, mediante la emisión de información técnico científica que optimice la ejecución de los mismos.
6. Garantizar la capacitación profesional y tecnológica en meteorología marina del personal que labora en el SMMN, así como desarrollar programas de formación académica certificados por la OMM.
7. Adelantar actividades de cooperación e intercambio de conocimientos con las diferentes entidades o servicios meteorológicos nacionales e internacionales.
8. Elaborar los estudios de climas marítimos en Colombia con base en información recolectada por su red de observaciones o información secundaria de bases de datos internacionales.

9. Realizar las coordinaciones y proveer la información a las METAREA, de acuerdo a los Manuales Internacionales elaborados por los Organismos Internacionales.

PARÁGRAFO 1. La Subdirección de Desarrollo Marítimo será la encargada de gestionar los recursos presupuestales del Servicio Meteorológico Marino Nacional, con el fin de mantener la operatividad y capacitación del personal técnico. Asimismo, serán los encargados del soporte administrativo de los diferentes procesos ante el Grupo de Planeación de la Dirección General Marítima.

PARÁGRAFO 2. El Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH) deberá cumplir con los servicios y actividades a cargo del SMMN en el Caribe colombiano y será el encargado, en coordinación con el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico (CCCP) de desarrollar, implementar y actualizar los procedimientos operativos para dar cumplimiento dichos servicio y actividades.
Asimismo, será el encargado de difundir la Información meteorológica marina a la METAREA a través de los servicios disponibles reconocidos a nivel internacional, así como los medios existentes a nivel nacional.

PARÁGRAFO 3. El Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico (CCCP) deberá cumplir con los servicios y actividades a cargo del SMMN en el Pacífico colombiano y será el encargado, en coordinación con el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH) de desarrollar, implementar y actualizar los procedimientos operativos, para dar cumplimiento dichos servicios y actividades.

Asimismo, será el encargado de difundir la Información meteorológica marina dentro de la METAREA en la que se encuentre hasta el alcance del sistema NAVTEX.

PARÁGRAFO 4. La definición de la información meteorológica marina de la METAREA y el sistema NAVTEX deberán leerse e interpretarse a la luz del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC) y los lineamientos internaciones existentes sobre la materia.

PARÁGRAFO 5. Los servicios enlistados en el presente artículo contarán con el costeo correspondiente, conforme a lo establecido en la Ley 1115 de 2006.
(Resolución 024 de 2020, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.5.7.6. Ajustes internos para la operación del SMMN. Conforme a la organización establecida en el presente título, las dependencias y procesos de gestión involucrados en la operación del Servicio Meteorológico Marino Nacional (SMMN) deberán realizar los ajustes de procedimientos y documentos correspondientes dentro del Sistema de Gestión Institucional, cuya responsabilidad a nivel general estará a cargo del Subdirector de Desarrollo Marítimo.

PARÁGRAFO. En el evento que se presenten nuevas reestructuraciones de dependencias y del mapa de procesos de la Dirección General Marítima, también deberán realizarse los ajustes correspondientes a la operación del Servicio Meteorológico Marino Nacional (SMMN).
(Resolución 024 de 2020, artículo 1°)

TITULO 8
CENTRO COLOMBIANO DE DATOS OCEANOGRÁFICOS (CECOLDO)

Título adicionado mediante la Resolución 704 del 22 de octubre de 2020

ARTÍCULO 4.5.8.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente título tiene por objeto organizar el Centro Colombiano de Datos Oceanográficos (CECOLDO) al interior de la Dirección General Marítima, conforme a las competencias establecidas en el ordenamiento jurídico nacional vigente a cargo de las diferentes dependencias de la Autoridad Marítima Nacional, así como dentro del marco de los estándares, buenas prácticas y recomendaciones del programa para el Intercambio Internacional de Datos e Información Oceanográfica – IODE de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI).

ARTÍCULO 4.5.8.2. Composición del CECOLDO. Harán parte del Centro Colombiano de Datos Oceanográficos de la Dirección General Marítima:

a. El Director General Marítimo.
b. La Subdirección de Desarrollo Marítimo (SUBDEMAR)
c. El Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH)
d. El Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico (CCCP)
e. El Grupo de Coordinación Investigación Científica y Señalización Marítima (GINSEM)

ARTÍCULO 4.5.8.3. Representación Internacional del CECOLDO. El Director General Marítimo será el representante a nivel internacional del Centro Colombiano de Datos Oceanográficos. Dicha representación internacional sólo podrá ser delegada a otro funcionario de la Dirección General Marítima de manera expresa. Coordinación del CECOLDO.

ARTÍCULO 4.5.8.4. Coordinación del CECOLDO. El Subdirector de Desarrollo Marítimo tendrá la responsabilidad de liderar y coordinar al interior de la Dirección General Marítima las diferentes actividades a cargo del Centro Colombiano de Datos Oceanográficos, lo cual será aplicable respecto a todas las dependencias de la Autoridad Marítima Nacional, así como también frente a entidades externas y particulares.

ARTÍCULO 4.5.8.5. Misión del CECOLDO. El Centro Colombiano de Datos Oceanográficos tendrá como misión la establecida por el programa internacional COI-IODE para los Centros Nacionales de Datos Oceanográficos, así como proporcionar acceso y administrar los recursos de datos oceanográficos nacionales. Lo anterior, implicará reunir, aplicar controles de calidad, procesar, documentar, difundir y preservar los datos generados por organismos nacionales e internacionales.

ARTÍCULO 4.5.8.6. Actividades a cargo del CECOLDO. El Centro Colombiano de Datos Oceanográficos tendrá a cargo las actividades que se desarrollan en el presente artículo, conforme a las responsabilidades delegadas por el programa internacional COI-IODE para la gestión de datos oceanográficos en el nivel nacional, así:

a. Recibir datos de iniciativas nacionales, regionales e internacionales que recopilan datos oceanográficos.
b. Verificar la calidad de los datos aplicando estándares acordados.
c. Asegurar la preservación a largo plazo de los datos y de la información asociada requerida para la correcta interpretación de estos.
d. Poner los datos a disposición, tanto en el nivel nacional como internacional.

PARÁGRAFO. La Subdirección de Desarrollo Marítimo será la encargada de gestionar los recursos presupuestales del Centro Colombiano de Datos Oceanográficos (CECOLDO), con el fin de mantener la operatividad y capacitación del personal técnico. Asimismo, serán los encargados del soporte administrativo de los diferentes procesos ante el Grupo de Planeación de la Dirección General Marítima.

ARTÍCULO 4.5.8.7. Ajustes internos para la operación del CECOLDO. Conforme a la organización establecida en el presente título, las dependencias y procesos de gestión involucrados con la operación del Centro Colombiano de Datos Oceanográficos deberán realizar los ajustes de procedimientos y documentos correspondientes dentro del Sistema de Gestión Institucional, cuya responsabilidad a nivel general estará a cargo del Subdirector de Desarrollo Marítimo.

PARÁGRAFO. En el evento que se presenten nuevas reestructuraciones de dependencias y del mapa de procesos de la Dirección General Marítima, también deberán realizarse los ajustes correspondientes a la operación del Centro Colombiano de Datos Oceanográficos.

TÍTULO 9
CREACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE DATOS ESPACIALES – IDE MARÍTIMA, FLUVIAL Y COSTERA DE COLOMBIA

Título modificado por la Resolución 332 de 2021. La normatividad reglamentaria anterior era la contenida en la Resolución 054 de 2021

ARTÍCULO 4.5.9.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente título tiene por objeto crear y organizar la Infraestructura de Datos Espaciales marítima, fluvial y costera de Colombia, como IDE sectorial liderada por la Dirección General Marítima.

ARTÍCULO 4.5.9.2. Definición. Una infraestructura de Datos Espaciales se entenderá como un conjunto importante de tecnologías, normas y planes institucionales que facilitan la disponibilidad y el acceso a datos espaciales. Las IDE proveen una base para el descubrimiento de datos geográficos a usuarios y proveedores a todos los niveles: academia, entes gubernamentales, organismos internacionales, empresas y entidades públicas y privadas, organizaciones sin ánimo de lucro y la sociedad en general.

ARTÍCULO 4.5.9.3. Composición de la IDE Marítima, Fluvial y Costera. Serán parte de la IDE Marítima Fluvial y Costera, todas las dependencias de DIMAR productoras de información espacial o susceptible de serlo (correspondiente principalmente a las áreas misionales), las cuales conformarán un ambiente de apoyo fiable que facilitará el acceso a información relacionada con la geografía de estos espacios, aplicando buenas prácticas, protocolos y estándares internacionales. Así mismo serán parte de esta IDE las dependencias y procesos de DIMAR que, si bien no producen información espacial o susceptible de serlo (áreas y dependencias gerenciales y de apoyo), requieren el uso de ésta para la toma de decisiones informadas.

La comunidad marítima que incluye academia, sociedad civil, entes gubernamentales y formuladores de políticas, serán parte de esta IDE como usuarios, analistas, tomadores de decisiones y, en los casos en que aplique, productores de datos e información.

ARTÍCULO 4.5.9.4. Misión de la IDE Marítima, Fluvial y Costera. Brindar una conexión entre la Autoridad Marítima Colombiana y la comunidad a través de la implementación de avances tecnológicos y metodológicos en geomática y sus herramientas de generación, análisis y difusión asociadas, que ayude a empoderar a la Colombia marítima con conocimiento, colaboración y apropiación.

ARTÍCULO 4.5.9.5. Coordinación de la IDE Marítima, Fluvial y Costera. El Subdirector de Desarrollo Marítimo tendrá la responsabilidad de liderar y coordinar al interior de la Dirección General Marítima las diferentes actividades a cargo de la IDE Marítima, Fluvial y Costera, lo cual será aplicable respecto a todas las dependencias de la Autoridad Marítima Nacional, así como también frente a entidades externas y particulares.

ARTÍCULO 4.5.9.6. Objetivos. La IDE marítima, fluvial y costera tendrá los siguientes objetivos:

a) Implementar procedimientos y estándares acordes a las tendencias y tecnologías geoespaciales que permitan una mayor eficiencia en la gestión de información espacial temática y acompañar a los procesos, tanto de DIMAR como de los usuarios y aliados externos de manera transversal en la adopción y uso de las herramientas de información geográfica.
b) Incentivar y apoyar la transferencia de conocimiento al interior de la Entidad y fuera de ella, a través de la gestión de información geográfica, generando facilidades en su apropiación y creando cultura de armonización de los productos generados.
c) Facilitar y promover la disposición y uso democrático de la información geográfica entre entidades y demás actores con injerencia en los espacios oceánicos, marítimos y costeros en el marco de las disposiciones legales y normativas que sobre la materia rijan, siempre respetando la autonomía, normas y políticas propias de cada uno.
d) Realizar desarrollos de interoperabilidad de las diferentes bases de datos y sistemas de información, con el fin de democratizar el acceso a toda la información espacial de la Entidad a través de una única plataforma, ya sea a través de herramientas de escritorio para los más expertos, como herramientas web para los no expertos en SIG.
e) Liderar la articulación en la producción, divulgación, acceso, uso y aprovechamiento de la información espacial marítimo-costera, en todos los niveles con el fin de maximizar los beneficios económicos, sociales y ambientales derivados del uso de la información geográfica a partir del conocimiento e intercambio de las experiencias y tecnologías.
f) Asegurar la calidad en la disposición de información geográfica actualizada y oportuna a los usuarios internos y externos, para así aportar positivamente a toma de decisiones informadas.

ARTÍCULO 4.5.9.7. Acceso. Tendrán acceso a la IDE sectorial usuarios pertenecientes a la academia, entidades del gobierno, organismos internacionales, empresas y entidades públicas y privadas, organizaciones sin ánimo de lucro y en general la sociedad, de acuerdo a las políticas propias de cada entidad productora de información y a sus normas de uso, acceso y restricciones vigentes.
(Resolución 332 de 2021)

PARTE 6
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO

TÍTULO 1
SISTEMA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO NACIONAL

ARTÍCULO 4.6.1.1. Área de Responsabilidad. El Área de Responsabilidad de Búsqueda y Salvamento Marítimo de Colombia en el Océano Pacifico y Mar Caribe será la

establecida de manera provisional por la Organización Marítima Internacional (OMI) en el informe consolidado de las conferencias sobre SAR/GMDSS convocadas por la OMI durante los años 1981 y 1998 que dieron lugar a la finalización del Plan Mundial SAR, COMSAR 5/INF.2 del 17 de Abril de 2000.

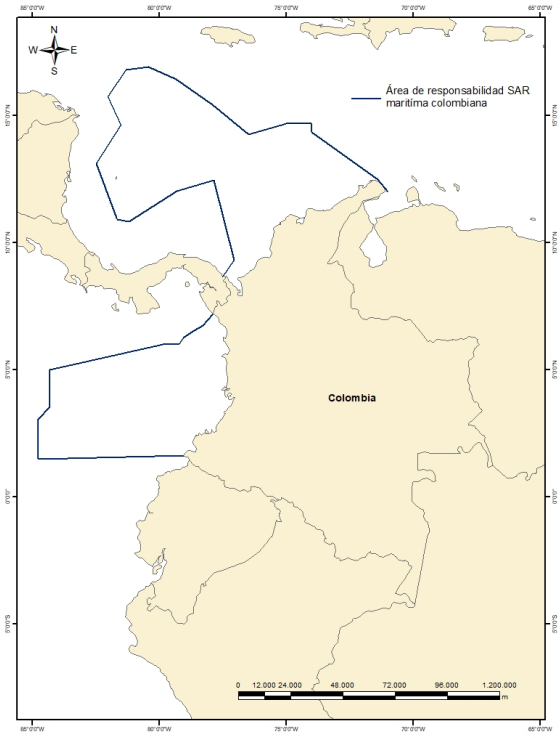
PARAGRAFO: El área de responsabilidad de Búsqueda y Salvamento Marítimo de Colombia se extiende hasta la línea que se forma por la conexión de los siguientes puntos geográficos, así:

En el mar Caribe,

1) 08° 39' .0 N., 77° 31' .5 W	8) 13° 07' .0 N., 82° 30' .0 W.	14) 14° 15' .0 N., 76° 30' .0 W.
2) 09° 19' .5 N., 77° 03' .0 W.	9) 14° 38' .0 N., 81° 31' .0 W.	15) 14° 42' .0 N., 75° 00' .0 W.
3) 12° 27' .5 N., 77° 51' .0 W.	10) 15° 44' .0 N., 82° 02' .0 W.	16) 14° 42' .0 N., 74° 00' .0 W.
4) 12° 01' .5 N., 79° 19' .0 W.	11) 16° 48' .0 N., 81° 19' .5 W.	17) 14° 20' .0 N., 74° 00' .0 W.
5) 10° 49' .0 N., 81° 12' .0 W.	12) 16° 55' .0 N., 80° 25' .0 W.	18) 12° 30' .0 N., 71° 25' .0 W.
6) 10° 55' .0 N., 81° 40' .5 W.	12) 16° 25' .0 N., 79° 20' .0 W.	19) 12° 00' .0 N., 71° 00' .0 W.
7) 10° 58' .0 N., 81° 42' .0 W.	13) 15° 25' .0 N., 77° 55' .0 W.	20) 11° 52' .0 N., 71° 20' .0 W.

En el Océano Pacifico,

1) 7° 12' 39.3 N; 77° 53' 20.9 W	5) 6° 00' 00" N; 79° 14' 00" W	8) 3° 32' 00 N; 84° 19' 00 W
2) 6° 44' 00" N; 78° 18' 00'W	6) 6° 00' 00" N; 79° 52' 00 W	9) 3° 03' 00" N; 84° 46' 00 W
3) 6° 28' 00" N; 78° 47' 00" W	7) 5° 00' 00 N; 84° 19' 00 W	10) 1° 28' 42 N; 84° 46' 00 W
4) 6° 16' 00" N; 79° 03' 00"W		



ARTÍCULO 4.6.1.2. Para efectos operacionales la Armada Nacional podrá dividir el Área de Responsabilidad de Búsqueda y Salvamento Marítimo de Colombia en Regiones (SRR) y Subregiones (SRS) de Búsqueda y Salvamento Marítimo. Estas Regiones y Subregiones deberán ser descritas en el Manual Operacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo de la Armada Nacional y/o en los correspondientes Planes Operacionales establecidos por los Jefes de los Centros Coordinadores de Salvamento.

ARTÍCULO 4.6.1.3. Centros Coordinadores de Salvamento (RCC). El Centro Coordinador de Salvamento es el centro de operaciones encargado de promover la organización eficaz de los servicios SAR y de coordinar la realización de las operaciones SAR dentro de una Región SAR. El responsable del adecuado funcionamiento del RCC es el Jefe del RCC. La organización y localización de los RCC deberá ser descrita en el Manual Operacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo de la Armada Nacional.

ARTÍCULO 4.6.1.4. Plan de Operación del Centro Coordinador de Salvamento (RCC). Cada Jefe del Centro Coordinador de salvamento (RCC) deberá elaborar el correspondiente plan de operación para su Región de Búsqueda y Salvamento (SRR) el cual deberá estar acorde con las directrices generales establecidas en el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo (PNS) y las recomendaciones de los instrumentos internacionales sobre búsqueda y salvamento marítimo; el Plan de Operación del RCC deberá incluir entre otros lo siguiente:

1) Tareas del Personal Asignado a la Operación SAR Marítima.

2) Procedimiento para la coordinación SAR y tipos de Operaciones SAR Marítimas.
3) Región de Responsabilidad SAR Marítima del RCC.
4) Guías y Protocolos de Gestión SAR Marítima del SSARMAN.
5) Análisis y Gestión de Riesgos para su Región SAR Marítima.
6) Medios SAR Marítimos y Comunicaciones disponibles.
7) Información Operacional y de Seguridad.
8) Acuerdos de Cooperación Operacional con los RCC Vecinos.
9) Acuerdos de Cooperación Operacional con las Entidades de Apoyo.

PARÁGRAFO. La Armada Nacional como responsable del planeamiento y ejecución operacional de la búsqueda y salvamento marítimo verificará que los Jefes de los RCC den cumplimiento lo establecido en el presente artículo.

TÍTULO 2
REGIONES, SUBREGIONES Y CENTROS COORDINADORES DE SALVAMENTO

ARTÍCULO 4.6.2.1. Regiones de búsqueda y salvamento. Las regiones de búsqueda y salvamento marítimo para Colombia, serán las siguientes:

1. Región Caribe.
2. Región Pacífico.

PARÁGRAFO. La delimitación de las regiones de búsqueda y salvamento antes referidas, corresponde a las registradas en el anexo 4, páginas 9 y 10 de la Circular SAR.8/Circ.4 del 01 de diciembre de 2012, emitida por el Subcomité de Radiocomunicaciones y Búsqueda y Salvamento (COMSAR) de la Organización Marítima Internacional (OMI).
(Resolución 614 de 2014, artículo 2°)

ARTÍCULO 4.6.2.2. Centro coordinador de salvamento (CCS). Los centros coordinadores de salvamento marítimo en Colombia, serán los siguientes:

1. Centro coordinador de salvamento caribe (CCSC).
2. Centro coordinador de salvamento pacífico (CCSP).

PARÁGRAFO. El centro coordinador de salvamento caribe (CCSC) estará localizado en la ciudad de Cartagena. El centro coordinador de salvamento pacífico (CCSP) estará localizado en Málaga. Sus ubicaciones se coordinarán con la Armada Nacional.
(Resolución 614 de 2014, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.6.2.3. Subregiones y subcentros de salvamento (SRS y SCS). Las subregiones y subcentros de salvamento, así como su localización, serán las siguientes:

SUBREGIÓN	LOCALIZACIÓN SUBCENTRO

1. Puerto Bolívar	12°15'03"N 71°57'53"W
2. Riohacha	11°32'45"N 72°54'43"W
3. Santa Marta	11°14'52"N 74°12'33"W
4. Barranquilla	11°02'03"N 74°48'57"W
5. Cartagena	10°25'31"N 75°32'48"W
6. Coveñas	09°24'23"N 75°41'20"W
7. Turbo	08°04'01"N 76°44'09"W
8. San Andrés	12°34'l3"N 81°42'12"W
9. Providencia	13°21'07"N 81°22'28"W
10. Bahía Solano	06°13'34"N 77°24'11"W
11. Buenaventura	03°53'27"N 77°04'46"W
12. Guapi	02°34'12"N 77°53'0l"W
13. Tumaco	01°49'46"N 78°44'1l"W

PARÁGRAFO. La jurisdicción de los subcentros de salvamento marítimo coincide con la jurisdicción de las Capitanías de Puerto en cada subregión, tal como lo establece la Resolución 825 de 1994 (Compilada en el REMAC 2).
(Resolución 614 de 2014, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.6.2.4. Unidad de vigilancia de costas. La(s) unidad(es) de vigilancia de cotas establecida(s) en forma individual o conjunta por parte de la Armada Nacional y/o la Dirección General Marítima, de acuerdo con la disponibilidad y organización, deberán ser descritas en el plan operacional de búsqueda y salvamento marítimo, siguiendo las prescripciones establecidas en las normas marítimas nacionales y en los convenios internacionales aprobados por Colombia.

PARÁGRAFO. Los puestos de alerta dedicados a recibir información sobre una situación de peligro probable y retransmitirla a un CCS o SCS, pueden considerarse como una unidad para la vigilancia de costas.
(Resolución 614 de 2014, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.6.2.5. Unidades de salvamento. La(s) unidad(es) de salvamento establecida(s) en forma individual o conjunta por parte de la Armada Nacional y/o la Dirección General Marítima, pueden ser descritas en el plan operacional de búsqueda y salvamento marítimo. Éstas se establecerán de manera temporal por parte de los centros coordinadores de salvamento (CCS), cuando sea necesario, otorgándoles funciones específicas para desarrollar en un tiempo y en una operación SSARM determinada.
(Resolución 614 de 2014, artículo 6°)

ARTÍCULO 4.6.2.6. Abreviaturas y acrónimos. Para facilitar el intercambio de información interinstitucional y el desarrollo de las operaciones de búsqueda y salvamento marítimo, se utilizarán las abreviaturas y acrónimos establecidos por los

manuales internacionales vigentes, aprobados por el Estado Colombiano y descritos en el plan de búsqueda y salvamento marítimo nacional.
(Resolución 614 de 2014, artículo 7°)

PARTE 7
ASTILLEROS Y TALLERES DE REPARACIÓN NAVAL

TÍTULO 1
NORMAS TÉCNICAS PARA LA CONSTRUCCIÓN, EXPEDICIÓN DE LA LICENCIA DE EXPLOTACIÓN COMERCIAL, REGISTRO Y FUNCIONAMIENTO DE ASTILLEROS Y TALLERES DE REPARACIONES NAVALES

SECCIÓN 1
GENERALIDADES

ARTÍCULO 4.7.1.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente título tiene por objeto establecer las normas técnicas para la construcción, expedición de la licencia de explotación comercial, registro y funcionamiento de astilleros y talleres de reparaciones navales, dedicados a la construcción, modificación, mantenimiento, reparación y/o desguace de naves y artefactos navales.
(Resolución 509 de 2016, artículo 1°)

ARTÍCULO 4.7.1.1.2. Clasificación.

A. **Astilleros:** Los astilleros se clasifican de acuerdo al sistema de varada o puesta a flote, el cual debe ir plenamente identificado con sus características en la solicitud de licencia de explotación comercial así:

    1. Con equipo móvil para izado: según su capacidad, se consideran entre otros:
        a) Grúas móviles (Boom Crane).
        b) Cargadores frontales (Forklift Crane).
        c) Cargador pórtico móvil (Travel Lift).

2. Con equipo de varada o puesta a flote por transferencia, se consideran:
    a) Carro(s) de varada transversal (Longitudinal Marine Railway).
    b) Carro(s) de varada longitudinal (Side Marine Railway).
    c) Bolsa de caucho neumático (Marine Rubber Airbag).

3. Con elevadores para naves y/o artefactos navales, pueden ser:
    a) Sincroelevadores (Sincrolift).

4. Con diques flotantes (Floating Dry Dock).
5. Con dique seco (Graving Dock).

PARÁGRAFO 1. No obstante, el interesado podrá presentar en su solicitud y para aprobación de la Dirección General Marítima, un sistema de varada o puesta a flote diferente a los enunciados en éste artículo, siempre que cumpla con los requerimientos exigidos en el presente título y/o normas que le sean aplicables. Los astilleros podrán disponer de más de un sistema de varada.

PARÁGRAFO 2. La capacidad de levante de los astilleros corresponderá a la capacidad de levante del sistema con mayor capacidad de carga que en cualquier momento se encuentre en servicio.

PARÁGRAFO 3. La capacidad de construcción de los astilleros corresponderá a la capacidad de puesta a flote, con o sin sistema de levante. El sistema de puesta a flote y su capacidad, deberá ser detallado para que la Dirección General Marítima expida el respectivo permiso.

PARÁGRAFO 4. En caso de que cualquier astillero proyecte aumentar su capacidad de levante y/o sistema de varada, deberá informarlo a la Dirección General Marítima. Lo precedente, con el objetivo de programar la inspección respectiva para la modificación de la licencia de explotación comercial, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente título.

B. **Talleres de Reparaciones Navales:** Los talleres de reparaciones navales se clasificarán según la naturaleza de su servicio. Su capacidad estará circunscrita a la que se demuestre en la inspección técnica practicada por la Autoridad Marítima Nacional, siendo está indicada de forma particular en la expedición de la respectiva licencia de explotación comercial.
(Resolución 509 de 2016, artículo 3°)

ARTÍCULO 4.7.1.1.3. Proyectos de construcción de astillero o constitución de taller de reparaciones navales. Previa a la construcción de un astillero o de un taller de reparaciones navales, el interesado deberá presentar para aprobación de la Dirección General Marítima, un proyecto en el cual se incluirán los siguientes aspectos:

- **Para Astilleros:**

1. Plano de arreglo general del astillero, indicando línea y capacidad de producción.
2. Descripción de los sistemas de varada, indicando:
   a) Capacidad de Levante.
   b) Capacidad de Transferencia.
   c) Puestos de Varada.
   d) Dimensiones de naves y artefactos navales a varar.
   e) Descripción de sistemas de puesta a flote o botadura de nuevas construcciones, en caso de que se proyecte utilizar medios diferentes al sistema de varada.

3. Plano catastral del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), correspondiente al lote donde funcionará el astillero.
4. Certificado de tradición y libertad del inmueble.

- **Para Talleres de Reparaciones Navales:**

1. Plano de arreglo general del taller de reparaciones navales, indicando línea y capacidad de producción.
2. Plano catastral del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), correspondiente al lote donde funcionará el taller de reparaciones navales.
3. Certificado de autorización por parte de la Secretaría de Planeación Distrital o Municipal, sobre uso del suelo, en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).
4. Certificado de tradición y libertad del inmueble.

PARÁGRAFO 1. Si el proyecto se pretende desarrollar con instalaciones ubicadas en aguas marítimas, playas y terrenos de bajamar (bienes de uso público bajo jurisdicción de DIMAR), además deberá contar con la respectiva concesión, en los términos de los artículos 166 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984.

En dicha concesión se contemplará el tiempo máximo establecido para ejecutar el proyecto de construcción de las instalaciones.

PARÁGRAFO 2. La Dirección General Marítima emitirá concepto de factibilidad o rechazo, teniendo en cuenta la información suministrada por el peticionario. Para dar inicio a la construcción del astillero o taller de reparaciones navales, será preciso, en todo caso, que se acredite como debidamente expedida la licencia ambiental por parte de la autoridad ambiental correspondiente.

PARÁGRAFO 3. Culminado el proceso de construcción del astillero o taller de reparación naval, y previa verificación por parte de la Autoridad Marítima Nacional, se procederá a expedir la licencia de explotación comercial (autorización de operación), y a efectuar el registro correspondiente.

PARÁGRAFO 4. Los astilleros y talleres de reparación existentes conservarán el registro, si no han variado las capacidades de servicio instaladas en éste. En caso contrario, deberán proceder a actualizar el registro.

PARÁGRAFO 5. En caso de que se contemple infraestructura complementaria con carácter temporal, para realizar nuevas construcciones o reparaciones fuera de las instalaciones del astillero, se podrá autorizar una franja de playa y terrenos de bajamar, de manera temporal para tal efecto. En este caso se deberá disponer previamente de las autorizaciones de la jurisdicción en la que se realizarán los trabajos.
(Resolución 509 de 2016, artículo 4°)

ARTÍCULO 4.7.1.1.4. Registro. La Dirección General Marítima llevará un registro único, centralizado, de los astilleros y talleres de reparaciones navales. La información contenida en tal registro será la siguiente:

A. **Para Astilleros:**

1. Datos generales de la empresa, tales como, nombre o razón social, NIT, representante legal, dirección de la oficina principal y de las demás instalaciones, dirección electrónica, teléfono, fax.
2. Clasificación.
3. Capacidad de sistema de levante.
4. Capacidad de reparación en el agua, conforme a sus instalaciones portuarias: Longitud del muelle, calado, ubicación polígono del espejo de agua para maniobras. Todas las dimensiones en metros.
5. Plano de área disponible de varada, acotado en metros.
6. Cantidad de posiciones de varada, indicando dimensiones de la nave y/o artefacto naval máximo a varar.
7. Descripción de las actividades autorizadas, conforme a la capacidad demostrada.

PARÁGRAFO 1. Esta información deberá estar contenida en los planos y en la documentación, con el objeto de que la Dirección General Marítima realice el registro.

B. **Para Talleres de Reparaciones Navales:**

1. Datos generales de la empresa, tales como, nombre o razón social, NIT, representante legal, dirección de la oficina principal y de las demás instalaciones,

dirección electrónica, teléfono, fax.
2. Descripción de las actividades de reparación, conforme a la capacidad demostrada.

PARÁGRAFO 2. Esta información deberá estar contenida en los documentos y en los planos, con el objeto de que la Dirección General Marítima realice el registro.
(Resolución 509 de 2016, artículo 5°)

ARTÍCULO 4.7.1.1.5. Inspecciones. La Autoridad Marítima Nacional efectuará inspecciones iniciales, de renovación, periódicas y extraordinarias, a los astilleros y talleres de reparaciones navales. Lo precedente, con el objeto de verificar que éstos cumplan las condiciones necesarias para el ejercicio de la actividad y/o para mantener la condición autorizada, de acuerdo con las siguientes indicaciones:

a) La inspección inicial se llevará a cabo antes de terminar la construcción o instalación del astillero o taller de reparaciones navales, con el propósito de proceder al registro y emitir la licencia de explotación comercial, es decir, la autorización de inicio de operaciones.
b) La inspección de renovación de licencia de explotación comercial se llevará a cabo, tan pronto el astillero o taller de reparaciones navales la solicite ante la Autoridad Marítima Nacional. Dicha solicitud debe ser realizada antes del vencimiento de la licencia de explotación comercial que se encuentre en vigencia.
c) Las inspecciones periódicas se llevarán a cabo mínimo una vez, durante el periodo previo a la renovación de la licencia de explotación comercial.
d) Las inspecciones extraordinarias se practicarán cuando la Autoridad Marítima Nacional lo considere necesario.

PARÁGRAFO 1. En caso de que el astillero incremente la capacidad de varada, se deberá renovar la licencia de explotación comercial.

PARÁGRAFO 2. En caso de que el taller de reparaciones navales incremente la capacidad de servicios, se deberá renovar la licencia de explotación comercial.
(Resolución 509 de 2016, artículo 6°)

ARTÍCULO 4.7.1.1.6. Suspensión de trabajos u obras. Sin perjuicio de la aplicación de la facultad sancionatoria establecida en el artículo 4.7.1.4.1 del presente título, se ordenará la suspensión inmediata de los trabajos en ejecución en los astilleros o talleres de reparaciones navales, cuando se compruebe que no se ajustan a las especificaciones de lo autorizado, o sean detectadas evidencias de riesgos no controlados de manera eficaz, con relación a la contaminación del ambiente, la seguridad marítima y la seguridad de la vida humana.

La Autoridad Marítima Nacional podrá suspender las obras de construcción o modificación de la infraestructura de un astillero o taller de reparaciones navales, así:

a) En bien de uso público de litoral o ribera en la jurisdicción de la Dirección General Marítima, cuando no se cumpla con lo autorizado en la concesión.
b) En bien de uso público acuático en la jurisdicción de la Dirección General Marítima, cuando no se cumpla con lo autorizado en la concesión.
c) En zona adyacente privada, cuando se determine que la manera en cómo se ejecutan las obras de construcción o modificación del proyecto, viola normas de la jurisdicción del ente territorial (municipio) o jurisdicción ambiental.

PARÁGRAFO 1. La suspensión de obras se hará en la zona particular en la que se estén afectando los términos de la concesión o de la autorización.

PARÁGRAFO 2. Los trabajos se podrán reanudar siempre que el astillero o el taller de reparaciones navales solucione las novedades, y la Autoridad Marítima Nacional así lo autorice, previa confirmación de la acción correctiva.
(Resolución 509 de 2016, artículo 7°)

ARTÍCULO 4.7.1.1.7. *Comunicación*. Los astilleros y talleres de reparaciones navales mantendrán comunicación con la Autoridad Marítima Nacional, con el objeto de:

a) Hacer consultas técnicas, administrativas, u otros trámites.
b) Informar situaciones en la que se presentare una deficiencia importante, o apareciere un problema grave relacionado con la seguridad de las personas, infraestructura, equipos, seguridad de una nave o artefacto naval, o la contaminación del ambiente.
c) Informar a las Capitanías de Puerto, de manera inmediata, el arribo y zarpe de naves y artefactos navales, y de temas estatutarios de toda nave o artefacto naval que arribe a sus instalaciones.
d) Cumplir con las demás obligaciones que establece la Resolución 520 de 1999.

(Resolución 509 de 2016, artículo 8°)

ARTÍCULO 4.7.1.1.8. Manejo de residuos. Los astilleros y talleres de reparaciones navales (a estos últimos cuando les aplique), deben contar con planes para la recepción de residuos de hidrocarburos, mezclas oleosas, aguas sucias y residuos sólidos procedentes de naves o artefactos navales, teniendo como referencia lo establecido en los respectivos anexos del Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques (MARPOL) 1973/78 y sus enmiendas, como también la normatividad y las disposiciones legales ambientales a nivel nacional.

Los astilleros deben tener la capacidad de prestar servicios para que la nave o artefacto naval en mantenimiento, a flote, o en varadero, atienda los aspectos relacionados con el Convenio MARPOL 73/78. Para ello contará con instalación de

recepción de residuos propia, o podrá subcontratar (tercerizar) con empresas públicas y/o privadas que cuenten con infraestructura y licencia ambiental para desarrollar la actividad. Para tal efecto, se considerará:

a) **MARPOL Anexo I**. *Prevención de la Polución por Hidrocarburos*. Se realizará con organizaciones que tengan licencia e infraestructura terrestre para el procesamiento y disposición final de los productos del proceso.
b) **MARPOL Anexo II.** *Polución de Carga de Sustancias Nocivas Líquidas a Granel.* Los astilleros que no dispongan de instalación propia de recepción de este tipo de sustancias, no realizarán manipulación de este tipo de carga.
c) **Marpol Anexo III.** *Polución por Cargas Peligrosas Embaladas.* Los astilleros no manipularán cargas peligrosas embaladas. Las naves o artefactos navales deben llegar al astillero libre de este tipo de materiales.
d) **MARPOL Anexo IV**. *Prevención de la contaminación por aguas servidas.* En caso que el astillero preste servicio de recolección de aguas servidas de naves y/o artefactos navales, éstas tendrán el manejo y disposición final por parte de la instalación en tierra. Si el astillero no presta este servicio, se podrá contratar con empresas de la ciudad que se encuentren avaladas para este tipo de trabajo. Cuando la nave o artefacto naval se encuentre en dique seco, el astillero proveerá los servicios sanitarios para el personal de la tripulación.
e) **MARPOL Anexo V.** *Prevención de la contaminación por basuras de las naves y/o artefactos navales.* El servicio de recolección de basuras originadas por los servicios de la nave y/o artefacto naval, será prestado por el astillero, a través de las empresas concesionarias de los servicios municipales de recolección de desechos.
f) **MARPOL Anexo VI.** *Prevención de la contaminación del aire por las naves y/o artefactos navales.* Los motores de combustión interna y sus gases de escape, están fuera del control del astillero.

PARÁGRAFO 1. En cualquier caso, está prohibida la recepción de desechos radioactivos o de desechos nucleares, previstos en el Convenio Internacional MARPOL y en el Código OMI-IMDG.

PARÁGRAFO 2. Se debe implementar un plan de gestión de residuos sólidos para todo residuo proveniente de actividades, tales como, arenado, hidroarenado, desguace y demás similares, realizadas en sus instalaciones. Este plan de gestión será presentado a la autoridad ambiental regional para su aprobación. Adicionalmente, el plan de gestión de residuos deberá comprender lo concerniente al manejo de sedimentos o lodos depositados en los tanques de lastre de las naves y artefactos navales que reciban y asistan. Para ello, deberán disponer de adecuadas instalaciones de recepción.

PARÁGRAFO 3. Está prohibido verter lastre, escombros, basuras, así como derramar hidrocarburos o sus derivados, residuos de materias nocivas o de cualquier otra

especie, que ocasionen daños al ambiente o constituyan amenazas al mismo o a las personas.
(Resolución 509 de 2016, artículo 9°)

ARTÍCULO 4.7.1.1.9. Desguace. El desguace de naves, artefactos navales o de cualquier otra estructura marítima, deberá realizarse de manera segura y ambientalmente legal. Para tal efecto, se deberá dar cumplimiento a las prescripciones nacionales aplicables, así como las establecidas desde el ámbito internacional, en especial, las directrices técnicas para el manejo ambientalmente racional del desguace total y parcial de embarcaciones (2002), conforme al documento UNEP/CHW.6/23, sobre la aplicación del Convenio de Basilea, emitido el 08 de agosto de 2002 por el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente; así como también la Resolución MEPC.210(63), sobre las directrices de 2012 para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, adoptada el 02 de marzo de 2012 por la Organización Marítima Internacional; y demás normas que las sustituyan y/o modifiquen.

PARÁGRAFO. Cuando no exista, en la jurisdicción de una Capitanía de Puerto, un astillero o un taller de reparaciones navales que pueda adelantar los trabajos de desguace, el Capitán de Puerto podrá autorizar el desguace al respectivo armador, bajo la supervisión de un inspector con licencia en Ingeniería Naval, siguiendo los parámetros fijados en el presente artículo.
(Resolución 509 de 2016, artículo 10°)

SECCIÓN 2
DE LA INFRAESTRUCTURA Y EQUIPOS DE LOS ASTILLEROS Y TALLERES DE REPARACIÓN NAVAL

ARTÍCULO 4.7.1.2.1. Responsabilidades por trabajos de construcción, conversión, modernización, reparación y mantenimiento. El astillero y los talleres de reparaciones navales ejecutarán los trabajos de construcción, conversión, modificación, reparación y mantenimiento, de acuerdo a las especificaciones técnicas del proyecto autorizadas por la Autoridad Marítima Nacional. Éstos serán responsables de que los componentes intervenidos en la nave o artefacto naval, cumplan las normas estatutarias de clasificación, establecidas para las naves y/o artefactos navales en su condición de producto final.

Para respaldar la responsabilidad del astillero y/o taller de reparaciones navales, la Autoridad Marítima Nacional realizará, directamente o por intermedio de sociedades de clasificación u organizaciones reconocidas, las inspecciones a las naves y/o artefactos navales en condición de varada. Para ello exigirá a los propietarios y armadores realizar las intervenciones que garanticen la condición estándar de material y equipos.

PARÁGRAFO. Cuando se construyan naves o artefactos navales, el armador y/o astillero deberá, previamente, registrar el proyecto ante de la Dirección General Marítima. El proyecto deberá estar soportado mediante planos de diseño y cálculos. A éste se deberá anexar la documentación restante establecida en el Decreto 1423 de 1989 (Compilado en el Decreto Único 1070 de 2015). Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de los demás trámites incluidos en el decreto antes referenciado.
(Resolución 509 de 2016, artículo 11°)

ARTÍCULO 4.7.1.2.2. Recursos de infraestructura. Los nuevos astilleros y los existentes, deberán disponer de recursos de infraestructura para realizar la varada en seco de las naves y/o artefactos navales, para realizar los trabajos de construcción, conversión y modernización, reparaciones o mantenimiento.

Los nuevos astilleros y los astilleros existentes que planeen modificar los sistemas de varada, deberán presentar el proyecto ante la Autoridad Marítima Nacional, con el fin de programar los trámites administrativos y técnicos para la autorización de modificación de la licencia de explotación comercial.

PARÁGRAFO. Los astilleros y talleres de reparaciones navales deberán contar con los servicios públicos básicos para el desarrollo de los trabajos. Adicionalmente deberán tener la capacidad de proveer servicios de seguridad, principalmente el de extinción de incendios a naves y artefactos navales que se encuentren en muelle o varados en seco. Los sistemas de seguridad deberán estar certificados por organización o entidad reconocida.

Cuando el astillero tenga como sistema de levante diques flotantes, éstos deberán ser matriculados ante la Autoridad Marítima Nacional, y poseer los certificados estatutarios permanentes y definitivos vigentes, de conformidad con el Reglamento Nacional de Catalogación, Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana. Igualmente, deberán poseer las demás certificaciones de otras entidades, de acuerdo con la legislación nacional.

La línea de ensamblaje y producción para nuevas construcciones de naves o artefactos navales, puede requerir infraestructura portátil para uso temporal, para uso fuera de las instalaciones del astillero, si el proyecto de construcción es de tipo modular o por secciones. En caso de que se requiera infraestructura complementaria con carácter temporal, para realizar nuevas construcciones de naves y/o artefactos navales, fuera de las instalaciones del astillero, se podrá habilitar temporalmente franja de litoral o ribera para realizar la maniobra. En este caso, se deberá disponer de los permisos de las autoridades con jurisdicción en el área en que se realizarán estas construcciones.

Los talleres de reparaciones navales deberán presentar la descripción de las instalaciones y/o infraestructura, con sus servicios asociados, ante la Autoridad Marítima Nacional.
(Resolución 509 de 2016, artículo 12°)

ARTÍCULO 4.7.1.2.3. Recursos de equipos. Tanto los astilleros como los talleres de reparaciones navales, para realizar los trabajos propios según su alcance, tales como, construcción, conversión, modernización, reparaciones y mantenimiento, deberán disponer de equipos propios o por subcontrato (tercerizados). Los equipos deberán poseer características, controles, registros, pruebas y ensayos, que demuestren su adecuada operación y mantenimiento. Los equipos y sistemas informáticos deberán ser licenciados.
(Resolución 509 de 2016, artículo 13°)

ARTÍCULO 4.7.1.2.4. Recursos humanos. Tanto los astilleros como los talleres de reparaciones navales, deberán disponer del personal idóneo para prestar los servicios que le apliquen y correspondan:

a) **Recurso humano para astilleros:** Los astilleros podrán subcontratar (tercerizar) personas naturales o jurídicas para desarrollar trabajos particulares y específicos en los procesos técnicos.

   Conforme a la naturaleza de sus actividades, los astilleros deberán contar con el personal profesional o técnico idóneo, que acredite la adecuada formación y capacitación para prestar los servicios relacionados con las actividades autorizadas.

   En cualquier caso, serán profesionales en ingeniería naval y/o arquitectura naval, dando cumplimiento a la normatividad establecida en artículos 5° y 6° de la Ley 385 de 1997, sean propios del astillero o por subcontrato (tercerizados), quienes elaboren y validen los diseños o estudios que se apliquen a procesos de construcciones, conversiones, modernizaciones, reparaciones o mantenimiento de naves y/o artefactos navales, en los términos que establecen las normas vigentes.
   En el caso de personas que hayan obtenido título(s) en el exterior, éste o éstos deberá(n) ser convalidado(s) por el Ministerio de Educación Nacional.

b) **Recurso Humano para los Talleres de Reparaciones Navales:** Los talleres de reparaciones navales podrán subcontratar (tercerizar) personas naturales o jurídicas para desarrollar trabajos particulares y específicos en los procesos técnicos.

   Conforme a la naturaleza de sus actividades, los talleres de reparaciones navales deberán contar con el personal profesional o técnico idóneo, que acredite la

adecuada formación y capacitación para prestar los servicios relacionados con las actividades autorizadas.

En el caso de personas que hayan obtenido título(s) en el exterior, éste o éstos deberá(n) ser convalidado(s) por el Ministerio de Educación Nacional.
(Resolución 509 de 2016, artículo 14°)

SECCIÓN 3
SISTEMAS DE GESTIÓN

ARTÍCULO 4.7.1.3.1. Sistemas de Gestión de calidad, gestión ambiental y gestión de seguridad y salud ocupacional. Los astilleros y talleres de reparaciones navales deberán implementar y mantener sistemas de gestión de calidad, gestión ambiental y gestión de seguridad y salud ocupacional. La certificación de los mismos será opcional. Los objetivos de la implementación de los sistemas de gestión son:

a) Asegurar que los astilleros y talleres de reparaciones navales, demuestren su capacidad para proporcionar productos y servicios que satisfagan los requisitos de los clientes, y los requisitos legales y reglamentarios aplicables.
b) Asegurar la calidad de productos y servicios de manera consistente.
c) Identificar y controlar los aspectos ambientales significativos en relación con las actividades que se desarrollan, así como garantizar la protección del medio ambiente.
d) Eliminar o minimizar los riesgos para el personal y otras partes interesadas, que pueden estar expuestas a peligros de seguridad y salud ocupacional asociados con sus actividades.
e) Estandarizar las actividades.

PARÁGRAFO 1. Cuando un astillero o un taller de reparaciones navales decida certificar sus sistemas de gestión, las entidades certificadoras de nivel nacional o internacional que participen, o sean contratadas para tal efecto, deberán estar debidamente acreditadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), con alcance para el sector técnico Código IAF 20: "Construcción y reparación de embarcaciones", de acuerdo al documento "IAF ID 1:2014 QMS and EMS Scopes of Accreditation".

Para la certificación de los sistemas de gestión, se tomarán como referencia las siguientes normas internacionales:

- Norma NTC-ISO 9001, versión vigente, para sistemas de gestión de la calidad.
- Norma NTC-ISO 14001, versión vigente, para sistemas de gestión ambiental.
- Norma NTC-OHSAS 18001, versión vigente, o Norma ISO equivalente, para el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.

PARÁGRAFO 2. Para las instalaciones existentes, se establece un periodo de dos (2) años a partir de la fecha de expedición de la Resolución 509 de 2016 para que los astilleros y talleres de reparaciones navales implementen los sistemas de gestión.

PARÁGRAFO 3. Se establece como requisito para la renovación de la licencia de explotación comercial expedida por la Dirección General Marítima, contar con los sistemas de gestión señalados.
(Resolución 509 de 2016, artículo 15°)

SECCIÓN 4
DISPOSICIONES ESPECIALES

ARTÍCULO 4.7.1.4.1. Facultad sancionatoria. El incumplimiento de lo establecido en el presente título, constituirá infracción o violación a las normas de marina mercante. Por consiguiente, podrá dar lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes, en los términos del artículo 80 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011, y demás normas que la modifiquen o adicionen.
*(*Resolución 509 de 2016*, artículo 16°)*

PARTE 8
ANEXOS

- Anexo No. 1
  - Parte 1: Norma Simplificada de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto inferior a 150 - Norma NSGS.
  - Parte 2: Norma Nacional de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto igual o superior a 150 - Norma NGS.
  - Parte 3: Certificación y verificación.
  - Parte 4: Modelo de los Certificados.
- Anexo No. 2: Certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible.
- Anexo No. 3: Certificado concerniente al registro de motor.
- Anexo No. 4: Directrices Revisadas para la Prevención y Supresión del Contrabando de Drogas, Sustancias Psicotrópicas y Productos Químicos, Precursores en Buques dedicados al Transporte Marítimo Internacional.
- Anexo No. 5: Tabla No. 1: Estación seca (Sector interior del canal – Sector exterior del canal)
- Anexo No. 6: Tabla No. 2: Estación húmeda (Sector interior del canal – Sector exterior del canal)
- Anexo No. 7: Equipamiento mínimo de seguridad para naves catalogadas como deportivas o de recreo según el área de navegación.
- Anexo No. 8: Zonificación de aguas marítimas.

- Anexo No. 9: Zonas de embarque y desembarque – Sector de Puerto Velero.
- Anexo No. 10: Zonas de embarque y desembarque – Pescadores.
- Anexo No. 11: Sistema de boyado.
- Anexo No. 12: Equipamiento de las naves y artefactos navales.
- Anexo No. 13: Certificados estatutarios.
- Anexo No. 14: Grupos y subgrupos.
- Anexo No. 15: Equipamiento mínimo de naves de recreo y deportes náuticos.
- Anexo No. 18: Directrices para efectuar la inspección inicial.
- Anexo No. 19: Directrices de renovación.
- Anexo No. 19-A: Directrices para la inspección anual.
- Anexo No. 20: Facilitación de zarpe de naves menores dedicadas al servicio de transporte turístico en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de San Andrés y providencia
- Anexo No. 21: Facilitación de zarpe de naves menores dedicadas al servicio de transporte turístico en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de San Andrés y providencia.
- Anexo No. 22: Facilitación de zarpe de lanchas dedicadas a la pesca artesanal costera y de bajura, en jurisdicción de la capitanía de puerto de San Andrés y Providencia.
- Anexo No. 23: Facilitación de zarpe de lanchas dedicadas a la pesca artesanal costera y de bajura, en jurisdicción de la capitanía de puerto de San Andrés y Providencia.
- Anexo No. 24:
    - Parte 1: Procedimiento para la aprobación de equipos que sean parte del sistema de posicionamiento automático de naves pesqueras.
    - Parte 2: Procedimiento para la aprobación de la Instalación del dispositivo del sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite.
    - Parte 3: Solicitud de certificación de dispositivos para el sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite.
- Anexo No. 25:
    - Parte 1: Tablas para determinar la capacidad mínima de Bollard Pull y número mínimo de remolcadores para el servicio de asistencia, por puerto".
    - Parte 2: El procedimiento para determinar la capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull).
    - Parte 2 – Apéndice 1: Informe de condiciones y resultados de la prueba de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard pull).
    - Parte 3: Criterios y consideraciones técnicas para la prestación del servicio de Escolta.
    - Parte 4: Directrices de seguridad.
    - Parte 5: Formato de registro de operación con líneas de maniobra y remolque.
    - Parte 6: Matriz de equipamiento según el servicio del remolcador.

- Parte 6 – Apéndice 1: Sistemas externos de lucha contra incendios.
- Parte 7: Directrices de seguridad para operaciones de remolque.

ANEXO 25
TABLAS PARA DETERMINAR LA CAPACIDAD MÍNIMA DE *BOLLARD PULL* Y NÚMERO MÍNIMO DE REMOLCADORES REQUERIDOS PARA EL SERVICIO DE ASISTENCIA, POR PUERTO

Para determinar la capacidad de *bollard pull* mínima requerida para el servicio de asistencia en maniobras de practicaje, se establecen tablas particulares por cada jurisdicción de acuerdo con la Eslora en metros de la nave asistida, según su Tipo y las condiciones meteomarinas promedio de cada jurisdicción.

Las tablas fueron calculadas con base en las consideraciones y las fórmulas del Capítulo Cinco del libro "*TUG USE IN PORT*" Tercera Edición, cuyo autor es el Capitán Henk Hensen, publicado por el Instituto Náutico de Londres, y recomendado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en la circular MSC/Circ.1101, MEPC/Circ.409, FAL/Circ.100 del 8 septiembre de 2003.

Criterios de entrada e interpretación:

1. La entrada a las tablas se hace por el rango donde se encuentra la eslora de la nave, cruzando hacia la derecha hasta la columna del tipo de buque, donde se encontrará el valor del *bollard pull* (BP) requerido y el número mínimo de remolcadores (NMR) necesario para la asistencia. En caso que la nave cuente con propulsor transversal, se aplicará lo indicado en la columna de la derecha, que corresponda a dicha nave.

2. Si se requiere conocer la potencia estimada marcha atrás de un remolcador convencional, puede estimarse en un 45% (cuarenta y cinco por ciento) de la potencia en marcha avante. (TUG USE IN PORT, Tercera Edición 2003, 2.3 Conventional Types of Tugs 2.3.2 "propulsion and rudders – propeller efficiency and manoeuvrability".

PUERTO DE BARRANQUILLA

BUQUE/ESLORA	GRANELERO		GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		TANQUERO		TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CONTAINER		CONTAINER CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
(m)	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR
E ≤ 80	16	1	13	1	10	1	8	1	24	1	21	1
> 80 ≤ 100	25	1	21	1	22	1	19	1	35	1	29	1
> 100 ≤ 120	34	1	29	1	35	1	30	1	45	1	38	1
> 120 ≤ 140	41	1	35	1	46	1	39	1	57	2	48	1
> 140 ≤ 160	51	2	43	1	60	2	51	2	70	2	59	2
> 160 ≤ 180	65	2	55	2	82	2	70	2	83	2	71	2
> 180 ≤ 200	89	2	76	2	92	2	78	2	96	2	82	2
> 200 ≤ 220	118	3	100	3	102	3	87	2	112	3	95	2
> 220 ≤ 240	133	3	113	3	123	3	104	3	129	3	110	3
> 240 ≤ 260	144	3	122	3	144	3	123	3	148	3	126	3
> 260 ≤ 280	155	4	132	3	158	4	134	3	172	4	147	3
> 280 ≤ 300	167	4	142	3	176	4	150	3	182	4	154	4
> 300 ≤ 320					200	4	170	4	193	4	164	4
> 320 ≤ 340					223	4	189	4	205	4	175	4
> 340 ≤ 360					245	4	208	4	217	4	185	4
> 360 ≤ 380									236	4	201	4

PUERTO DE BUENAVENTURA

BUQUE/ ESLORA	RO-RO		RO-RO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		GRANELERO		GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		TANQUERO		TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CONTAINER		CONTAINER CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
(m)	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR
E ≤ 80	9	1	8	1	11	1	9	1	7	1	6	1	7	1	6	1
> 80 ≤ 90	14	1	12	1	13	1	11	1	11	1	9	1	10	1	9	1
> 90 ≤ 100	18	1	15	1	16	1	14	1	15	1	12	1	13	1	11	1
> 100 ≤ 110	23	1	20	1	19	1	16	1	18	1	16	1	16	1	14	1
> 110 ≤ 120	28	1	24	1	22	1	19	1	20	1	20	1	19	1	16	1
> 120 ≤ 130	31	1	26	1	24	1	20	1	26	1	22	1	22	1	19	1
> 130 ≤ 140	34	1	29	1	27	1	23	1	30	1	25	1	25	1	21	1
> 140 ≤ 160	43	1	37	1	33	1	28	1	43	1	36	1	34	1	29	1
> 160 ≤ 180	57	2	49	1	37	1	31	1	65	2	56	2	45	1	38	1
> 180 ≤ 200	62	2	53	2	55	2	45	1	75	2	64	2	56	2	47	1
> 200 ≤ 220	69	3	59	2	87	2	68	2	84	2	72	2	64	2	54	2
> 220 ≤ 240	75	3	65	2	102	2	79	2	93	2	79	2	72	2	61	2
> 240 ≤ 260					110	3	85	2	100	3	85	2	79	2	68	2
> 260 ≤ 280					116	3	92	2	109	3	93	2	91	2	77	2
> 280 ≤ 300					125	3	102	3	121	3	103	3	96	2	81	2
> 300 ≤ 320									136	3	116	3	102	3	87	2
> 320 ≤ 340									151	4	128	3	108	3	92	2
> 340 ≤ 360									165	4	140	3	114	3	97	2
> 360 ≤ 380													128	3	109	3
> 380 ≤ 400													144	3	123	3
> 400 ≤ 420													161	4	137	3

PUERTO DE CARTAGENA

BUQUE/ ESLORA	RO-RO		RO-RO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		GRANELERO		GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CRUCERO		CRUCERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		TANQUERO		TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CONTAINER		CONTAINER CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
(m)	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR
E ≤ 80	11	1	10	1	9	1	15	1	9	1	8	1	7	1	6	1	9	1	8	1
> 80 ≤ 90	16	1	14	1	18	1	15	1	13	1	11	1	11	1	9	1	12	1	10	1
> 90 ≤ 100	21	1	18	1	19	1	17	1	17	1	14	1	15	1	12	1	15	1	13	1
> 100 ≤ 110	27	1	23	1	20	1	17	1	21	1	18	1	18	1	15	1	18	1	16	1
> 110 ≤ 120	32	1	27	1	21	1	18	1	25	1	21	1	20	1	17	1	22	1	18	1
> 120 ≤ 130	37	1	31	1	25	1	21	1	30	1	26	1	25	1	22	1	25	1	21	1
> 130 ≤ 140	41	1	35	1	28	1	24	1	35	1	30	1	29	1	25	1	28	1	24	1
> 140 ≤ 160	53	1	45	1	35	1	29	1	45	1	40	1	41	1	35	1	36	1	31	1
> 160 ≤ 180	70	2	59	2	39	1	34	1	53	1	40	1	59	2	51	2	45	1	38	1
> 180 ≤ 200	77	2	66	2	53	2	45	1	67	2	40	1	69	2	59	2	54	2	46	1
> 200 ≤ 220	85	2	72	2	76	2	65	2	81	2	50	1	79	2	67	2	65	2	55	2
> 220 ≤ 240	92	2	80	2	95	2	81	2	95	2	50	1	96	2	82	2	76	2	64	2
> 240 ≤ 260	99	3	84	2	111	2	95	2	110	2	50	1	113	3	96	2	83	2	71	2
> 260 ≤ 280	106	3	90	2	121	3	103	2	117	3	50	1	126	3	107	2	96	2	82	2
> 280 ≤ 300	113	3	96	2	136	3	115	3	144	3	50	1	146	3	124	3	115	3	97	2
> 300 ≤ 320	121	4	102	3	148	3	125	3	164	3	60	1	173	4	147	3	123	3	105	2
> 320 ≤ 340									178	3	60	1	200	4	170	3	131	3	111	3
> 340 ≤ 360									182	3	70	1	227	4	193	4	138	3	118	3
> 360 ≤ 380									190	4	80	2					148	3	126	3
> 380 ≤ 400																	160	4	136	3
> 400 ≤ 420																	171	4	145	3

PUERTO DE SANTA MARTA

BUQUE/ ESLORA	RO-RO		RO-RO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		GRANELERO		GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CRUCERO		CRUCERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		TANQUERO		TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CONTAINER		CONTAINER CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
(m)	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR
E ≤ 80	18	1	15	1	13	1	11	1	14	1	12	1	13	1	11	1	16	1	14	1
> 80 ≤ 100	29	1	24	1	21	1	18	1	25	1	21	1	24	1	20	1	22	1	19	1
> 100 ≤ 120	38	1	32	1	29	1	25	1	36	1	30	1	35	1	30	1	26	1	22	1
> 120 ≤ 140	55	2	47	1	43	2	37	1	46	1	39	1	45	2	38	1	31	2	26	1
> 140 ≤ 160	73	2	62	2	50	2	43	1	67	2	40	1	58	2	49	1	43	2	37	1
> 160 ≤ 180	97	2	82	2	57	2	48	1	70	2	40	1	78	2	66	2	56	2	48	2
> 180 ≤ 200	102	2	87	2	76	2	65	2	94	2	40	1	95	2	81	2	71	2	60	2
> 200 ≤ 220	108	3	92	2	110	2	93	2	111	2	50	1	112	2	95	2	79	2	65	2
> 220 ≤ 240	113	3	96	2	127	2	108	2	128	2	50	1	143	3	122	2	91	3	77	2
> 240 ≤ 260					146	3	124	2	145	3	50	1	173	3	147	3	98	3	83	2
> 260 ≤ 280					177	4	150	3	164	3	50	1	189	4	161	4	107	3	91	2
> 280 ≤ 300					199	4	169	3	182	4	50	1	213	4	181	4	116	4	99	3
> 300 ≤ 320									208	4	60	1	234	4	199	4	120	4	102	4
> 320 ≤ 340									215	4	60	1	255	4	217	4	135	4	115	4
> 340 ≤ 360													275	4	234	4	140	4	119	4
> 360 ≤ 380																	157	4	133	4
> 380 ≤ 400																	179	4	152	4
> 400 ≤ 420																	202	4	172	4

PUERTO BRISA

BUQUE/ ESLORA	GRANELERO		GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CARGA GENERAL		CARGA GENERAL CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
(m)	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR
E ≤ 80	21	1	17	1	21	1	17	1
> 80 ≤ 100	29	1	24	1	29	1	24	1
> 100 ≤ 120	36	1	30	1	36	1	30	1
> 120 ≤ 140	45	1*	38	1	45	1*	38	1
> 140 ≤ 160	54	2	45	2	54	2	45	2
> 160 ≤ 180	62	2	52	2	62	2	52	2
> 180 ≤ 200	73	2	62	2	73	2	62	2
> 200 ≤ 220	90	2	76	2	90	2	76	2
> 220 ≤ 240	108	2	91	2	108	2	91	2
> 240 ≤ 260	120	3	102	2	120	3	102	2
> 260 ≤ 280	129	3	110	2	129	3	110	2
> 280 ≤ 300	139	3	118	2	139	3	118	2

*Para maniobras de Atraque el NMR es dos (2). Para maniobras de zarpe el NMR es un (1).

PUERTO ZUÑIGA

BUQUE/ ESLORA	GRANELERO		GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
(m)	BP	NMR	BP	NMR
E ≤ 80	20	2	17	1
> 80 ≤ 100	29	2	25	1
> 100 ≤ 120	38	2	33	1
> 120 ≤ 140	48	2	41	1
> 140 ≤ 160	58	2	51	2
> 160 ≤ 180	65	2	56	2
> 180 ≤ 200	101	2	86	2
> 200 ≤ 220	147	3	125	3
> 220 ≤ 240	172	3	146	3
> 240 ≤ 260	189	4	160	4
> 260 ≤ 280	207	4	176	4
> 280 ≤ 300	231	4	196	4

PUERTO DE SAN ANDRES

BUQUE / ESLORA	GRANELERO		GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		TANQUERO		TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CONTAINERO		CONTAINERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
(m)	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR
E ≤ 80	9	1	7	1	9	1	7	1	12	1	10	1
> 80 ≤ 100	12	1	10	1	10	1	8	1	14	1	11	1
> 100 ≤ 120	15	1	12	1	13	1	11	1	19	1	16	1
> 120 ≤ 140	18	1	15	1	17	1	14	1	24	1	20	1
> 140 ≤ 160	21	1	17	1	22	1	18	1	29	1	24	1
> 160 ≤ 180	24	1	20	1	33	1	28	1	35	1	29	1
> 180 ≤ 200	28	1	23	1	36	1	30	1	41	1	34	1
> 200 ≤ 220	35	1	29	1	39	1	33	1	47	1	39	1
> 220 ≤ 240	42	2	35	1	43	2	36	1	60	2	51	1

PUERTO BOLIVAR

BUQUE / ESLORA	GRANELERO		GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CARGA GENERAL		CARGA GENERAL CON PROPULSIÓN TRANSVERSAL		TANQUERO		TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CONTAINERO		CONTAINERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
(m)	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR
> 80 ≤ 100	17	1	14	1	17	1	14	1	14	1	11	1	25	1	21	1
> 100 ≤ 120	22	1	18	1	22	1	18	1	19	1	16	1	35	1	29	1
> 120 ≤ 140	26	1	22	1	26	1	22	1	25	1	21	1	45	1	38	1
> 140 ≤ 160	37	2	31	2	37	2	31	2	40	2	34	2	58	2	49	2
> 160 ≤ 180	43	2	36	2	43	2	36	2	64	2	54	2	71	2	60	2
> 180 ≤ 200	49	2	41	2	49	2	41	2	71	2	60	2	85	2	72	2
> 200 ≤ 220	66	2	56	2	66	2	56	2	78	2	66	2	99	2	84	2
> 220 ≤ 240	80	2	70	2	80	2	70	2	85	2	72	2	114	2	97	2
> 240 ≤ 260	93	2	79	2	93	2	79	2	92	2	78	2	130	2	110	2
> 260 ≤ 280	100	2	85	2	100	2	85	2	101	2	85	2	156	3	132	3
> 280 ≤ 300	107	3	90	3	107	3	90	3	124	3	105	3	173	3	147	3
> 300 ≤ 320	115	3	97	3	115	3	97	3	146	4	124	4	185	4	157	4
> 320 ≤ 340					122	4	103	4	168	4	142	4	197	4	167	4
> 340 ≤ 360					129	4	109	4	190	4	161	4	209	4	177	4

TOLU

BUQUE / ESLORA	GRANELERO		GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CARGA GENERAL		CARGA GENERAL CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
(m)	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR
> 80 ≤ 90	20	1	17	1	20	1	17	1
> 90 ≤ 100	22	1	18	1	22	1	18	1
> 100 ≤ 110	25	1	21	1	25	1	21	1
> 110 ≤ 120	28	1	23	1	28	1	23	1
> 120 ≤ 140	33	1	28	1	33	1	28	1
> 140 ≤ 160	46	1	39	1	46	1	39	1
> 160 ≤ 180	54	1	45	1	54	1	45	1
> 180 ≤ 200	62	1	52	1	62	1	52	1
> 200 ≤ 220	74	2	62	2	74	2	62	2
> 220 ≤ 240	86	2	73	2	86	2	73	2
> 240 ≤ 260	97	2	82	2	97	2	82	2
> 260 ≤ 280	104	3	88	2	104	3	88	2
> 280 ≤ 300	111	3	94	3	111	3	94	3

MONOBOYAS

TIPO DE BUQUE			TANQUERO/ GRANELERO
ESLORA en metros			TBP
60	a	65	14
65	a	70	15
70	a	75	16
75	a	80	17
80	a	85	18
85	a	90	19
90	a	95	21
95	a	100	22
100	a	105	23
105	a	110	24
110	a	115	25
115	a	120	27
120	a	125	28
125	a	130	29
130	a	135	30
135	a	140	31
140	a	145	32
145	a	150	34
150	a	155	35
155	a	160	36
160	a	165	37
165	a	170	38
170	a	175	40

TIPO DE BUQUE			TANQUERO/GRANELERO
ESLORA en metros			TBP
175	a	180	41
180	a	185	42
185	a	190	43
190	a	195	45
195	a	200	*46*
200	a	205	47
205	a	210	48
210	a	215	50
215	a	220	51
220	a	225	52
225	a	230	53
230	a	235	54
235	a	240	56
240	a	245	57
245	a	250	58
250	a	255	59
255	a	260	61
260	a	265	62
265	a	270	63
270	a	275	65
275	a	280	66
280	a	285	67
285	a	290	68

TIPO DE BUQUE			TANQUERO/ GRANELERO
ESLORA en metros			TBP
290	a	295	70
295	a	300	71
300	a	305	72
305	a	310	77
310	a	315	80
315	a	320	83
320	a	325	86
325	a	330	90
330	a	335	96
335	a	340	103
340	a	345	110
345	a	350	118
350	a	355	120
355	a	360	121
360	a	365	123
365	a	370	125
370	a	375	126
375	a	380	128
380	a	385	130
385	a	390	131
390	a	395	133
395	a	400	135

NOTA. Para la Tabla de MONOBOYAS el valor total de Bollard Pull requerido puede distribuirse entre dos o más remolcadores, pero esta decisión debe estar basada en la experiencia operacional en cada jurisdicción

PUERTO ANTIOQUIA – TURBO

BUQUE / ESLORA	RO-RO		RO-RO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		GRANELERO/ CARGA GENERAL		GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CONTAINERO		CONTAINERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
(m)	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR
E ≤ 80	7	1	6	1	13	1	12	1	7	1	6	1
> 100 ≤ 120	12	1	11	1	22	1	21	1	16	1	15	1
> 120 ≤ 140	15	1	14	1	26	1	25	1	18	1	17	1
> 140 ≤ 160	20	2	18	2	38	2	36	2	27	2	25	2
> 160 ≤ 180	30	2	28	2	43	2	41	2	33	2	31	2
> 180 ≤ 200	36	2	33	2	57	2	54	2	41	2	38	2
> 200 ≤ 220	57	2	54	2	70	2	67	2	49	2	46	2
> 220 ≤ 240					83	2	80	2	59	2	56	2
> 240 ≤ 260									69	3	65	3
> 260 ≤ 280									80	3	76	3
> 280 ≤ 300									92	3	88	3
> 300 ≤ 320									111	3	107	3
> 320 ≤ 365									156	**3**	**150**	3

ANEXO "B"
PROCEDIMIENTO PARA DETERMINAR LA CAPACIDAD DE TRACCIÓN A PUNTO FIJO (BOLLARD PULL)

Para establecer la capacidad de tracción a punto fijo y otorgar el Certificado, el remolcador debe ser sometido a una prueba de tracción (Prueba de Bollard Pull), dando cumplimiento a las normas y procedimientos que se establecen en el presente anexo.

1. Se debe seleccionar un lugar que ofrezca las condiciones apropiadas en cuanto a viento, corrientes, mareas y profundidad.
2. La prueba debe hacerse con el apoyo de un punto fijo en tierra que tenga certificada la capacidad de resistencia superior a la tensión a que será sometido.
3. La línea utilizada para esta prueba debe tener certificado de Carga de Rotura Mínima (CRM) con mínimo dos (02) veces la capacidad de bollard pull del remolcador.
4. Todos los instrumentos a utilizar en la prueba deben contar con sus respectivos certificados de "carga segura de trabajo" SWL y de calibración. Así mismo, todos los elementos de maniobra a utilizar deben tener una carga de ruptura con un factor de un 50% sobre la máxima tensión estática a que será sometido el remolcador.
5. Durante la realización de las pruebas de tracción estática continua, la maquina o maquinas principales se harán funcionar al par máximo recomendado por el fabricante (100% MCR), donde MCR = Máximo Rango de Operación Continuo.
6. La hélice o hélices instaladas durante la realización de la prueba serán la hélice o hélices utilizadas cuando el remolcador esté en funcionamiento normal.
7. Todos los elementos del equipo auxiliar tales como bombas, generadores y demás elementos normalmente accionados por la maquina o maquinas principales, eje o ejes del sistema propulsor estarán conectados y en servicio durante la prueba.
8. Para óptimos resultados, la profundidad mínima del lugar donde se realice la prueba debe ser mayor a 20 metros. Si no es posible conseguir una profundidad de 20 metros, el lugar que se seleccione debe tener una profundidad de a lo menos dos veces el calado máximo del remolcador. En todo caso, el armador o el capitán del remolcador deberán ser advertidos que esta profundidad reducida podría producir resultados adversos. Se aceptan correcciones por profundidad y longitud del cabo cuando apliquen.
9. El área seleccionada para la realización de la prueba deberá estar libre de peligros para la navegación y obstrucciones submarinas en un radio de 300 metros del remolcador.

10. La prueba se efectuará con un viento cuya fuerza no exceda de 5 m/s.
11. En el lugar donde se efectúe la prueba, la corriente no debe exceder de 0,5 m/s en cualquier dirección.
12. Las condiciones de calado y asiento del remolcador, así como las condiciones de propulsión y combustibles utilizados en las pruebas, deberán ser lo más cercano a sus condiciones normales de operación.
13. Para óptimos resultados, la distancia entre la popa del remolcador y el bolardo o bita donde se efectuará la prueba no será menor de 300 metros. Si no es posible mantener la distancia de 300 metros entre la popa del remolcador y el bolardo o bita, una distancia mínima aceptable será de dos veces la eslora de flotación del remolcador.
14. Se debe establecer un sistema de comunicaciones entre el remolcador y las personas que supervisan el dispositivo para medir la fuerza y el instrumento de registro en tierra, que funcione durante toda la prueba.
15. El dinamómetro o la celda de carga utilizada para la prueba debe estar certificada por un órgano competente y tendrá una precisión de +/- el 2% dentro de la escala de cargas que se han de medir y para las condiciones ambientales experimentadas durante la prueba.
16. La celda de carga o dinamómetro se instalará entre el sistema de amarre del remolcador y el bolardo. Si es posible los equipos de medición se instalarán a partir del bolardo en tierra.
17. El dinamómetro certificado debe proporcionar una lectura continua.
18. Al dispositivo para medir la fuerza se le conectará un instrumento que proporcione una lectura continua y otro que registre gráficamente la tracción estática en función del tiempo.
19. Si no es posible conectar un instrumento inscriptor (dispositivo que registre gráficamente), se deberá registrar el máximo Bollard Pull continuo cada medio minuto, durante a lo menos 10 minutos. El Bollard Pull continuo (BPcont), se obtendrá del valor promedio de las lecturas parciales registradas.
20. La cifra certificada de capacidad de tracción a punto fijo del remolcador será la fuerza de remolque que se haya registrado sin ninguna tendencia a disminuir durante el período de prueba recomendado.
21. Los valores certificados de capacidad de tracción a punto fijo registrados con la máquina o máquinas en sobrecarga, a régimen reducido o con un número menor de máquinas principales o hélices en funcionamiento, pueden anotarse en el certificado.
22. La cifra que se certifique como tracción estática continua del remolcador será la fuerza de remolque que se haya registrado sin ninguna tendencia a disminuir, durante un período no inferior a 10 minutos tomados desde que el remolcador se encuentre en su posición de tiro.

APÉNDICE "1" AL ANEXO "B"

INFORME DE CONDICIONES Y RESULTADOS DE LA PRUEBA DE CAPACIDAD DE TRACCIÓN A PUNTO FIJO (BOLLARD PULL)

Informe No. _____

1. DATOS DEL REMOLCADOR

Nombre del remolcador	Número de Matrícula	Puerto o de Matrícula	Número OMI	Arqueo Bruto	Letras de llamada	Eslora/Manga

Lugar y fecha de la prueba: _____

2. INVENTARIO DE LA MAQUINARIA

a. MOTOR PROPULSOR

Marca: _____ Modelo: _____

Kw x Motor: _____ Cantidad: _____

Nro. de Serie: _____ RPM durante la prueba: _____

b. REDUCTOR

Marca: _____ Modelo: _____

Cantidad: _____ Reducción: _____

c. LINEA PROPULSORA

Nro. de ejes: _____ Nro. Toberas: _____

Nro. Hélices: _____ Nro. Palas: _____

Paso: _____ Diámetro: _____

d. TIMONES

Tipo: _____ Cantidad: _____

3. **DATOS DE LA PRUEBA**

Rumbo del remolcador: _____ Largo y diámetro línea de remolque: ____

Calados en metros: Proa: _____ Popa: _____ Medio: _____

Calado máximo permitido en metros (Certificación Líneas de Carga): _____

Lastre actual en TM: _____ Máxima capacidad: _____

Combustible actual en TM: _____ Máxima capacidad: _____

Agua, lubricantes, peso adicional en TM: _____

Dirección del viento: _____ Fuerza en nudos: _____

Dirección de la corriente: _____ Velocidad en nudos: _____

Temperatura del aire °C: _____ Temperatura del agua °C: _____

Profundidad donde se realiza la prueba en metros:

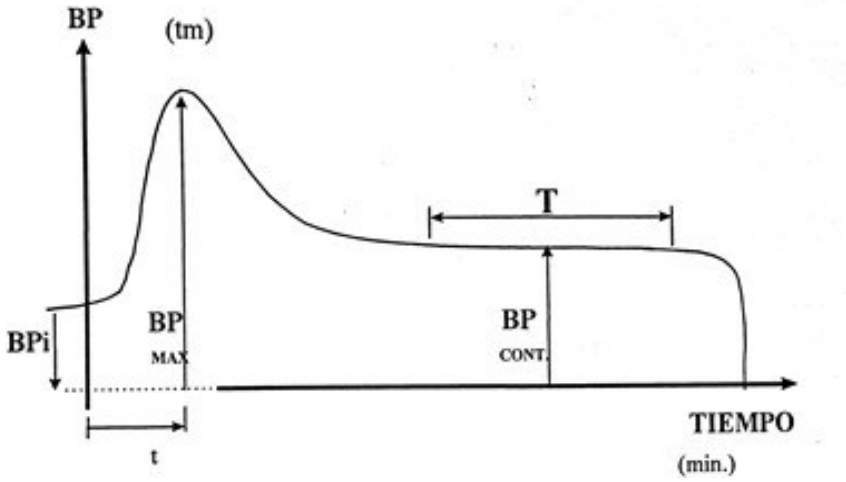
Sociedad de Clasificación: _____

Distancia entre la popa del remolcador y el bolardo en metros: _____

Empresa Servicios Marítimos que realiza la prueba: _____

Marca Dinámetro y capacidad certificada: _____

4. **CURVA DE POTENCIA/TIEMPO DE LA PRUEBA DE CAPACIDAD DE TRACCION A PINTO FIJO (BOLLARD PULL).**



BPi = Bollard – Pull inicial

BPmáx = Bollard – Pull máximo

BPcont.= Bollard – Pull continuo

t = tiempo entre Bpi y BP max

T= tiempo de Bollard – Pull continuo (10 minutos mínimo)

5. RESULTADOS DE LA PRUEBA

REGISTRO DE LECTURAS DURANTE LA PRUEBA					
Lectura Nro.	**Tiempo minutos**	**Ton. Registradas**	**Lectura Nro.**	**Tiempo minutos**	**Ton. Registradas**
1	00:30		11	05:30	
2	01:00		12	06:00	
3	01:30		13	06:30	
4	02:00		14	07:00	
5	02:30		15	07:30	
6	03:00		16	08:00	
7	03:30		17	08:30	
8	04:00		18	09:00	
9	04:30		19	09:30	
10	**05:00**		**20**	**10:00**	

Bollard Pull Máximo:		**Bollard Pull Promedio:**	

Observaciones:

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

Nombre y Firmas:

_____

Organización Reconocida ó Empresa de Servicios Marítimos que realiza la prueba *

Representante de la empresa del Remolcador / Capitán del Remolcador

*Tener en cuenta lo establecido en el Artículo 4.3.5.1.2.3. y su parágrafo primero.

ANEXO "C"
CRITERIOS Y CONSIDERACIONES TÉCNICAS PARA PRESTAR EL DEL SERVICIO DE ESCOLTA

Para las jurisdicciones donde está establecido el servicio de asistencia en maniobras de practicaje, se hace obligatorio el uso de escolta durante el tránsito o navegación por canales y zonas restringidas a las naves que se mencionan a continuación, siempre que en el resultado de la evaluación cruzada de los criterios técnicos listados en el presente Anexo, se visualicen riesgos operacionales que determinen este servicio como imprescindible para la seguridad náutica durante el desplazamiento de la nave:

Naves a ser escoltadas (con base en la evaluación de los criterios técnicos):

1. Naves con dimensiones mayores respecto a las que históricamente se han recibido.
2. Naves con casco sencillo transportando mercancías peligrosas, siempre que estas mercancías sean susceptibles de daño en caso de encallamiento y/o colisión.
3. Remolques de naves o artefactos navales, que tengan incidencia de al menos uno de los criterios técnicos que se presentan.

Criterios técnicos:

1. UKC de la nave al momento de la maniobra igual al UKC mínimo establecido para el puerto.
2. Maniobrabilidad y/o propulsión restringida de la nave, sea por avería de la misma o por características propias en contraste con las características morfológicas del puerto.
3. Eslora y/o Manga de la nave en canales de una sola vía, en zonas de vuelta encontrada y en zonas de tránsito o paso restringido del canal debido a puntos o recorridos curvos pronunciados.
4. Densidad del tráfico en el canal para el momento de entrada/salida de la nave.
5. Condiciones meteomarinas arriba del promedio y críticas, en el momento de la maniobra.

Consideraciones:

1. Los objetivos del servicio de escolta son:
   a. Reducir el riesgo de encallamientos o colisiones de naves y artefactos navales evaluadas como de alto riesgo en las áreas principales y adyacentes a los canales de acceso.
   b. Reducir el riesgo de taponamiento de los canales de acceso debido a encallamientos en las áreas consideradas como críticas o de maniobrabilidad restringida.
   c. En el caso de los remolques, aplicar fuerza y dirección de frenado con los remolcadores de escolta a las naves sin propulsión o artefactos navales, para mantenerlos a flote, o para limitar el impacto en la nave o artefacto naval ante una colisión y/o un encallamiento cuando son inevitables.
2. En la determinación de la necesidad de realizar una escolta, priman los criterios de

seguridad náutica que establezca el Capitán de Puerto.

3. La identificación de los riesgos de alto impacto que determinan la obligatoriedad del servicio de escolta, debe ser el resultado de la evaluación cruzada de los criterios técnicos listados anteriormente.
4. Para los casos en que uno solo de los criterios técnicos relacionado con la nave represente riesgo de alto impacto, se hace obligatorio el servicio de escolta.
5. Para el caso de naves de pasaje de tráfico internacional con capacidad de propulsión transversal adicional (más de un bow y/o stern thruster) para su maniobra autónoma de reviro en áreas o puntos de maniobrabilidad restringida, se establecerán coordinaciones especiales entre el capitán, el piloto y los remolcadores de escolta para que se mantengan permanentemente las condiciones de reacción de los remolcadores ante una emergencia con la nave.
6. La decisión de la no realización de la escolta para naves de dimensiones mayores y/o características diferentes a las recibidas históricamente de conformidad con los criterios técnicos, se podrá considerar después de que se haya regularizado la metodología operacional, es decir, con base en la experiencia acumulada durante las maniobras de escolta a dichas naves, siempre y cuando se determinen las condiciones técnicas de seguridad náutica que validen el desistimiento del servicio. Se podrán considerar las evaluaciones técnicas basadas en estudios de maniobras realizados en simulador, aprobados por la Autoridad Marítima.

Procedimiento para determinar la realización del servicio de escolta:

1. La agencia marítima de la nave en cumplimiento de sus responsabilidades, hace el ingreso de los datos de arribo de la nave en el SITMAR, así como la notificación correspondiente a la Autoridad Marítima local, al Piloto práctico y a la empresa de remolcadores que atenderá el servicio principal de asistencia.
2. Esta notificación debe hacerse con 36 horas de anticipación para el caso previo de llegada de la nave a la jurisdicción, y con 06 horas de anticipación a la hora del zarpe para salida de la nave.
3. Con base en la información del SITMAR, y la adicional requerida a la agencia marítima en caso necesario, el Capitán de Puerto determina la obligatoriedad del servicio de escolta, informa de esto a la agencia marítima y ordena a la estación de control de tráfico marítimo hacer el correspondiente monitoreo y verificación de la escolta.

ANEXO “D”
DIRECTRICES DE SEGURIDAD

Las naves catalogadas como remolcadores, que prestan sus servicios en jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional deben cumplir, además de las normas de seguridad preexistentes, con las siguientes directrices:

- El remolcador debe estar dotado con dos sistemas diferentes e independientes de comunicación disponibles, entre el puente y la sala de máquinas.

- Todo el personal de abordo debe estar dotado como mínimo con los siguientes elementos de protección personal: overol, guantes, botas, gafas, casco, chaleco con cintas reflectiva, tapa oídos, entre otros.
- Deben contar en el puente como mínimo con los siguientes elementos de navegación:

  a. Un juego de cartas de navegación del puerto y de sus aproximaciones; se podrá aceptar un sistema de cartas electrónicas que integre el GPS y el radar.

  b. Dos binoculares marinos a prueba de agua.

  c. Un juego completo de banderas del código internacional de señales cuyo tamaño mínimo debe ser 3 x 5 pies.

  d. Un libro del Código Internacional de Señales de la OMI, en español.

  e. Un dispositivo para hacer señales lumínicas (Lámpara Aldis), con bombillo de repuesto.

  f. Un anemómetro digital.

  g. Por lo menos un ancla con suficiente cadena o cabo, según sean las características de su operación.

  h. Reflectores dirigibles.

- Tanto la línea de maniobra como la de remolque deben ser inspeccionadas antes y después de su empleo para confirmar que son aptas para la operación.

Para el caso de la línea de remolque, a ésta se le debe realizar una inspección detallada al finalizar cada operación dejando registro en el formato establecido en el Anexo "E" de la presente resolución. Cada línea de remolque deberá tener una hoja de vida con el propósito de determinar la vida útil y su oportuno reemplazo.

- La certificación de la Carga de Rotura Mínima (CRM) del cable de remolque debe ser como mínimo, dos (2,0) veces la capacidad de tiro de bolardo del remolcador medida en toneladas y para el cabo de fibra sintética, debe ser como mínimo, dos comas cinco (2,5) veces la capacidad de *bollard pull* del remolcador.
- La línea de remolque debe ser conducida a través de gateras tipo "panameña". Las gateras o porta espías que tengan deformaciones o salientes cortantes no deben ser usadas para las líneas de remolque.
- Durante las maniobras de asistencia a buques o artefactos navales que transporten cargas inflamables:

a. Todas las puertas, portillos y demás aberturas se deben mantener cerrados durante toda la maniobra.
b. No deben utilizarse estufas, hornos a gas o de combustible líquido.
c. Durante toda la maniobra, no se deben ejecutar trabajos de rasqueteo, soldadura, corte o de cualquier otro que pueda generar llama, chispas o calor.
d. Durante las maniobras de asistencia a buques o artefactos navales que lleven personal sobre cubierta o que transporten cargas inflamables se deben asegurar los radares cuando el remolcador se encuentre a una distancia igual o menor a 50 metros del buque asistido.
e. Colocar en modo de recirculación los sistemas de aire acondicionado.
f. Las chimeneas y tubos de escape deben estar provistos de ataja llamas.
g. No encender en cubierta motores de gasolina o motobombas.

- La acción de empuje del remolcador se debe ejercer sobre las áreas del casco de la nave o artefacto naval asistidos dispuestas para tal fin. En caso que estas áreas no sean visiblemente identificables, el capitán del remolcador debe coordinar lo pertinente con el Piloto práctico, quien a su vez coordinará con el Capitán de la nave asistida.
- Mantener los esquemas de defensas del remolcador completos y en buen estado.
- Todos los remolcadores que operen, maniobren o transiten con naves destripuladas o artefactos navales en un puerto, regirán su operación de acuerdo con el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (COLREG), con las siguientes excepciones, aplicando la Regla 2 b), también conocida como la de "circunstancias especiales":

a. En zonas de corrientes que excedan de dos nudos, el buque que navegue con la corriente a favor tendrá prioridad sobre aquél que navegue con la corriente en contra.
   - En situaciones de cruce o de vuelta encontrada, donde no sea posible aplicar la regla respectiva, se llegará a un acuerdo vía VHF entre los Pilotos prácticos/Capitanes involucrados antes de tomar acción, utilizando siempre las señales acústicas que ordena el COLREG.
   - El capitán del buque deberá acatar la recomendación del piloto practico en las siguientes condiciones particularmente riesgosas de una nave asistida:

     a. Falla en los motores propulsores, motores generadores, sistema eléctrico, gobierno y/o propulsión transversal (bow o stern thruster).
     b. Problemas de Estabilidad, escora, asiento negativo, espacios de máquinas o de carga inundados y/o perdida de estanqueidad
     c. Fallas en luces de navegación
     d. Falla del sistema de comunicaciones
     e. Restricción por reducción del UKC (Under Keel Clearance) inferior al 10% del calado del buque

f. Tripulación mínima de seguridad afectada o reducida
g. Cualquier tipo de Incendio
h. Falla del sistema de limpia brisas (wipers)
i. Daños por situaciones de emergencia como incendio, varada, encallamiento y colisión
j. Condiciones meteomarinas adversas.
k. Velocidad de corrientes mayor a 5 nudos.
l. Ráfagas de vientos mayor a 25 nudos.
m. Olas con altura mayor a 1.5 metros.
n. Visibilidad menor a 500 metros.

ANEXO E
Registro de operación con líneas de maniobra y remolque

(Diligenciar por cada tipo de línea)

Remolcador: ..... Fecha: ……

Firma del Capitán…..... Línea principal:(Instalada):.....

Carga de ruptura: (T/M): ..... Longitud/Diam: .....

Fecha de inspección: ..... Línea de repuesto: .....

Tensión de ruptura:(T/M): ..... Longitud/Diam: .....

Fecha de inspección: ..... Línea principal: Lubricación (L) Mantenimiento (M)

Fecha: ..... Ref. Reporte de inspección: .....

Línea de repuesto: Lubricación (L) Mantenimiento (M) Fecha: .....

Ref. Reporte de inspección: ..... Objeto Remolcado/Asistido: .....

Fecha / Hora Línea conectada: ..... Posición: .....

Longitud de la brida (M): ..... Fecha / Hora Línea desconectada: .....

Posición: .....

INFORMACION DE LA MANIOBRA (ANOTACION MEDIO DIA, MEDIA NOCHE + MEDIA NOCHE O DOS VECES AL DIA							
Punto de origen	**Punto de destino**	**Duración de uso del cable/cabo (total días y horas)**	**Tensión de la línea (T/M)**	**Longitud total de la línea (m)**	**Condiciones ambientales**	**Longitud de la línea ajustada + - (m)**	**Observaciones**
Fecha:	Horas:	Fecha:	Horas:	Max:	Promedio:	Ola(altura/ dirección/ periodo):	Viento (Fuerza/ dirección):
Total a transferir a la página:				**Observ:**			

ANEXO "F"

Matriz de Equipamiento según el servicio del Remolcador

SERVICIOS		**EQUIPOS REQUERIDOS**			
I. SERVICIOS DE ASISTENCIA EN MANIOBRAS DE PRACTICAJE	a. Principal de asistencia	Cabo de maniobra	Grabador de voz	Winche y bita de remolque	Bitas y cornamuzas por ambos costados
	b. Escolta	Cabo de maniobra	Grabador de voz	Gancho ó winche de remolque con liberación remota	Bitas y cornamuzas por ambos costados
	c. Auxiliar de Asistencia	Cabo de maniobra			Bitas y cornamuzas por ambos costados
	a. Barcaceo, remolque y/o empuje en aguas protegidas	Líneas de maniobra Cabo o cable de remolque		Bitas y cornamuzas por ambos costados Bita en H o gancho o winche de remolque	Aparejos de remolque

II. SERVICIOS DE REMOLQUE	b. Remolque en aguas no protegidas	Línea de remolque		Bita en H o gancho o winche de remolque con liberación remota	Aparejos de remolque
	c. Remolque costanero	Línea de remolque	Guía para línea de remolque	Gancho o winche de remolque con mecanismo de liberación remota	Aparejos de remolque
	d. Remolque oceánico o de altura	Línea de remolque	Guía para línea de remolque	Gancho o winche de remolque con mecanismo de liberación remota	Aparejos de remolque
III. SERVICIOS DE ATENCION DE EMERGENCIAS Y ASISTENCIA MARITIMA	a. Búsqueda y Rescate	Radar banda x Bote de rescate Proyector de búsqueda	Escala de piloto o redes de desembarco Capacidad de almacenamiento de víveres	Capacidad de alojamiento para heridos y/o rescatados Capacidad abastecimiento agua potable	Dispositivo de izada de camilla Capacidad almacenamiento de equipos y materiales
	b. Combate de incendios	Cumplir Apéndice "1"Sistemas externos de lucha contra incendios			
	c. Asistencia en control de derrame de hidrocarburos y sustancias nocivas o peligrosas	Grúa para operar barreras de contención de derrames	Equipos recolectores de sustancias derramadas	Tanque almacenamiento sustancia recogida	Material absorbente
	d. Salvamento y asistencia marítima	Capacidad de remolque costanero Grúa Capacidad de apoyo a buzos	Capacidad de carga sobre cubierta Capacidad de almacenamiento de víveres	Capacidad almacenamiento de equipos y materiales Bitas y cornamuzas por ambos costados	Capacidad de alojamiento extra Capacidad abastecimiento agua potable
IV. SERVICIOS DE ASISTENCIA EN MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES MARINAS, APOYO EN DRAGADO Y MANEJO DE ANCLAS Y MUERTOS DE BOYAS	Servicios de asistencia en mantenimiento de instalaciones marinas, apoyo en dragado y manejo de anclas y muertos de boyas	Equipo para tendido de tuberías Grúa mínimo de 5 Tons. Capacidad de carga sobre cubierta	Capacidad de apoyo a buzos Capacidad abastecimiento agua potable	Capacidad de alojamiento extra Bitas y cornamuzas por ambos costados	Aparejos de cubierta y grilletería Área en cubierta para manejo de tuberías / boyas / anclas / equipos
V. SERVICIOS DE APOYO COSTA AFUERA	Servicios de apoyo costa afuera	Capacidad de almacenamiento de víveres	Capacidad de abastecimiento de agua potable	Capacidad de almacenamiento de equipos	

APÉNDICE "1" AL ANEXO "F"

SISTEMAS EXTERNOS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS

De acuerdo con sus características técnicas un remolcador puede estar habilitado para Combate de Incendios, según se indica en la siguiente tabla:

Sistema de Combate Incendio externo (Fire Fighting - FiFi)									
Sistema	**Numero minimo de Monitores**	**Forma de control Monitores**	**Numero minimo de Bombas**	**Forma de control Bombas**	**Capacidad minima Bombas (m^3/h)**	**Alcance vertical (m)**	**Alcance horizontal (m)**	**Número minimo trajes de bombero**	**Número conexiones exteriores contra incendios por cada costado**
Sistema básico de combate de incendios	1	Manual	1	Manual	100	20	35	2	2 conexiones externas en total.
FiFi 0	1	Manual	1	Manual	300	20	50	2	2
FiFi½	2	Manual o Remoto	1 o mas	Manual o Remoto	1.200	35	80	2	2
FiFi1	2	Remoto	2	Remoto	2.400	45	120	4	4
FiFi2	3-4	Remoto	2 a 4	Remoto	7.200	70	150	8	8
FiFi3	4 o mas	Remoto	2 a 4	Remoto	9.600	70	150	8	8

NOTAS:

1. Los remolcadores con sistemas externos de lucha contra incendios, FiFi½, FiFi1, FiFi2 y FiFi3, deberán estar debidamente certificados por una Organización Reconocida por la Autoridad Marítima.
2. Las características técnicas y condiciones operativas de los sistemas externos de lucha contra incendio básico y FiFi0 serán verificadas y probadas por los inspectores de la Autoridad Marítima durante las verificaciones requeridas por o para los Permisos de Operación.
3. Los remolcadores equipados con los sistemas de combate de incendios básico, FiFi0, FiFi½ y FiFi1, deben tener una capacidad de combustible para operar mínimo 24 horas continuas.
4. Los remolcadores equipados con los sistemas de combate de incendios FiFi2 y FiFi3, deben tener una capacidad de combustible para operar mínimo 96 horas continuas.
5. El alcance horizontal se mide desde la salida del chorro de agua en el monitor hasta el área principal de impacto.
6. El alcance vertical se mide verticalmente desde el nivel del mar, asumiendo una zona de impacto principal horizontal para los sistemas FiFi½, FiFi1, FiFi2 y FiFi3 mayor a 70 metros desde la parte más próxima del remolcador.

7. La succión de la caja de mar debe ser independiente de la de enfriamiento de los motores.
8. Las bombas pueden ser impulsadas por motores diésel, toma-fuerzas PTO (Power take-off) o bombas de accionamiento eléctrico y deben ser diferentes a las del sistema propio de contra incendio del remolcador.
9. Para los remolcadores con sistemas FiFi½, FiFi1, FiFi2 y FiFi3, las mangueras contra incendio no deben tener menos de 38 mm o más de 65 mm de diámetro y al menos 15 metros de largo.
10. Para ser habilitado para prestar el servicio de combate de incendios, el remolcador debe contar con un sistema de rociamiento externo de auto protección.

ANEXO "G"

Directrices de seguridad para operaciones de Remolque

Las operaciones de remolque se desarrollan dentro de un marco contractual entre terceros, cuya finalidad es trasladar una nave o artefacto naval de un lugar a otro por el mar, mediante el empleo de uno o más remolcadores.

Dada la complejidad y riesgo que envuelven las operaciones marítimas de remolque, se establecen en el presente anexo algunas directrices de carácter general, cuyo objeto es preservar la integridad de las naves y elementos remolcados, la seguridad en la navegación, la vida humana en el mar y prevenir la contaminación del medio marino.

Para el planeamiento y ejecución de las operaciones de remolque marítimo se debe tener en cuenta lo establecido en la Circular MSC.1/Circ.884 "Directrices para el remolque marítimo seguro" de la Organización Marítima Internacional (OMI), y demás normas que la modifiquen o sustituyan.

Para toda operación de remolque marítimo se debe preparar un plan, denominado "plan de remolque", el cual deberá incluir como mínimo los siguientes aspectos:

1. Concepto de la operación, en el cual se indique el punto de origen y de destino, elemento a remolcar, duración del remolque, cuando se va a efectuar la operación, medios a utilizar, esquema de remolque y de manera general como se va a ejecutar la maniobra.

2. Información General:

   a. Nombre del Capitán responsable del remolque**.**
   b. Nombre y características (ship particulars) del remolcador o remolcadores que intervienen en la operación.
   c. Tipo y capacidades del sistema de remolque (winche, gancho de remolque, línea de remolque).
   d. Descripción de las bitas y aparejos de remolque**.**
   e. Cálculo del bollard pull requerido para el remolque.
   f. Autonomía del o los remolcadores en días.

3. Elemento a remolcar:

   a. Nombre de la nave o artefacto naval a remolcar.
   b. Características particulares (Ship particulars).
   c. Estado operativo de los sistemas de la nave a remolcar.
   d. Condiciones de estanqueidad de la nave o artefacto naval a remolcar.
   e. Estado operativo del sistema eléctrico.
   f. Descripción de las bitas en que se afirma el remolque.
   g. Equipos de comunicaciones disponibles.

4. Cálculos del remolque

   a. Para calcular el bollard pull necesario para el remolque, se deberán tener en cuenta las condiciones meteomarinas del área en la cual se va a efectuar la operación, tomando una intensidad del viento como mínimo de 35 nudos y una altura significativa de la ola de 3 metros.

   b. Para el cálculo de la resistencia del remolque se deben utilizar fórmulas internacionalmente aceptadas y aplicarse un factor de seguridad mínimo de 1,25.

   c. El cálculo de la flecha de la catenaria se debe hacer mediante la fórmula indicada en el Apéndice 1 del presente anexo.

5. Líneas de remolque y aparejos

   a. Descripción y especificación de las líneas principal y de emergencia de remolque indicando tipo, longitud, diámetro, mena, material y carga mínima de ruptura.

   b. Descripción completa de los aparejos de remolque tales como: winche de remolque, gancho de remolque, grilletes, triángulos, tejeras, rotatorios y demás elementos empleados tanto en el remolque principal como el de emergencia, indicando sus capacidades.

   c. Como norma general, la línea de remolque debe ser un sistema compuesto, siendo el principal el cable o guaya, además de cadenas o espías y cabos.

   d. Se debe procurar que, dentro de lo posible, la línea de remolque, a la salida de la nave remolcadora y entrada en la nave remolcada, sea de cadena, para resistir en mejor forma la fricción e impactos fuertes.

   e. Tener presente que mientras mayor sea la catenaria de la línea de remolque, mayor será el factor de seguridad del remolque, puesto que existe mayor elasticidad.

   f. Las bitas y puntos de apoyo donde se afirman los remolques deben estar en condiciones operativas y tener la resistencia mecánica necesarias para resistir el remolque.

6. Derrotero

   a. Descripción de la ruta a navegar.
   b. Lugar, fecha y hora de zarpe.
   c. Fecha estimada de recalada al puerto de destino.
   d. Velocidad de avance estimada.
   e. Distancia a la costa del track de navegación.
   f. Descripción de cada uno de los canales por donde navegará.
   g. Puertos de refugio en caso de mal tiempo.
   h. Informes meteorológicos en los que se apoyará la navegación.
   i. Descripción de la función del remolcador de apoyo en los diferentes tramos, en caso que se requiera.

7. Comunicaciones

   a. Descripción de los equipos disponibles abordo, indicando cuales se utilizarán a corta y a larga distancia, frecuencias de trabajo, distintivos de llamada y códigos MMSI tanto del remolcador como del remolcado.

   b. Descripción de los enlaces de comunicaciones entre el remolcador, el remolcado y el remolcador de apoyo, indicando si serán permanentes o por horario y los enlaces alternativos o de emergencia.
   c. Plan de horarios de transmisión para reporte de situación del remolque y estaciones con las cuales realizará las comunicaciones durante la operación.

   d. Estaciones de Control de Tráfico Marítimo involucradas en la ruta a navegar y medios de comunicación a emplear para los reportes.

8. Procedimientos de emergencias

   Describir los procedimientos para las siguientes emergencias que pueden presentarse durante la operación de remolque:
   a. Mal tiempo.
   b. En caso que el remolque se suelte.
   c. Incendio.
   d. Escora del remolcado.
   e. Inundación del remolcado.
   f. Naufragio del remolcado.

Consideraciones generales:

a. Todos los elementos considerados en la línea del remolque deberán estar en óptimas condiciones y en lo posible contar con el certificado de fabricación respectivo.

b. Tanto la nave o artefacto naval remolcados como el remolcador deberán estar en condiciones de cumplir las normas establecidas en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG/72). En caso que el remolque tenga etapas de navegación nocturna, se debe asegurar que la nave o artefacto naval remolcados, mantengan encendidas las luces de navegación que corresponda con la intensidad mínima establecida.

c. Tanto en el remolcador como en el remolcado, si corresponde, deben estar operativos los dispositivos y medios de supervivencia y de extinción de incendios.

d. En caso que se vaya a remolcar una nave con avería, se deben evaluar los criterios de estabilidad, indicando el plan de lastre y el manejo de tanques para evitar superficies libres con el fin de mantener permanentemente la condición de nave adrizada.

e. Las naves y artefactos navales a remolcar con daños estructurales y pérdida de estanqueidad, deberán ser reparadas (reparación de emergencia) antes del zarpe, para asegurar que mantengan su estanqueidad durante la travesía. Asimismo, deberán tener a bordo los elementos necesarios para una reparación imprevista.

f. Verificar antes del zarpe que la prensa estopa o sello del eje propulsor esté estanco y el eje trincado. Cuando proceda, el timón se fijará en línea de quilla.

g. Se debe considerar tomar sondas periódicamente a todos los tanques de la nave o artefacto naval remolcados y mantener un registro.

h. El remolcador debe disponer de bombas de achique portátiles para casos de emergencia. Asimismo, contar con elementos para reparar o reemplazar la línea de remolque.

i. El remolcador deberá contar con los elementos necesarios para transbordar hacia el remolcado, en condiciones de seguridad, personal y equipo.

j. El remolcador debe contar con reservas de alimentos, agua potable y combustible en un exceso de mínimo 3 días del tiempo estimado de la duración de la operación de remolque y de ser necesario, reabastecerse en los puertos de escala.

k. Para evitar la rotura del aparejo de remolque, es recomendable pasar cadenas por los escobenes de la nave remolcada.

l. En caso que en la línea de remolque se emplean cabos de fibra sintética, éstos deben ser del tipo estrobo, tener guardacabos en los extremos y tener una carga de rotura mínima no menor de:

   1) Dos veces la carga mínima del cable de remolque, para remolcadores con bollard pull inferior a 50 toneladas.

   2) 1,5 veces la carga mínima del cable de remolque, para bollard pull mayor de 100 toneladas.

   3) Linealmente interpolada entre 1,5 y 2 veces la carga mínima de rotura del cable, para remolcadores con bollard pull entre 50 y 100 toneladas.

m. El remolcador debe pasar un remolque de respeto que irá asegurado en el buque remolcado y tendrá un boyarín que mantenga a flote la gaza de remolque en el evento de necesitar conectarlo.

n. Las condiciones del remolque en naves remolcadas sin dotación, deben ser las mismas establecidas precedentemente para las naves con dotación, con las excepciones que corresponda, debiendo considerarse además las siguientes condiciones:

   1) Se deben colocar dos escalas fijas para abordar la nave, una por banda.

   2) El jefe de máquinas del remolcador, debe estar familiarizado con el circuito de achique de la nave remolcada.

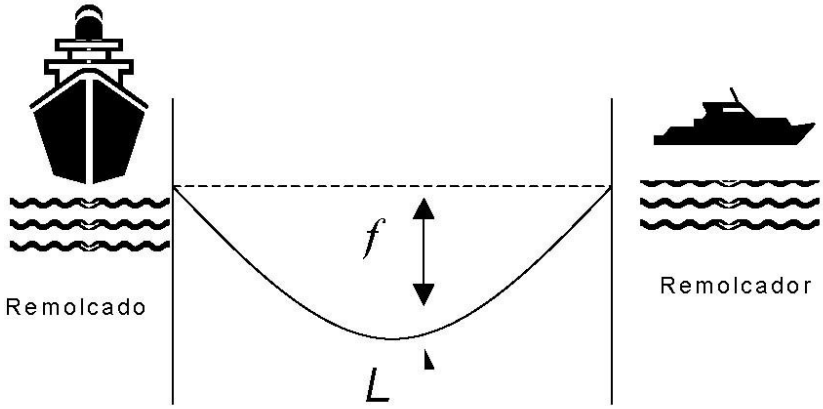
o. Las naves remolcadas sólo podrán llevar dotación cuando ésta disponga de los servicios básicos de alojamiento y comida, de los dispositivos de salvamento y de gobierno, winches, cabrestantes o bombas que justifique la permanencia de este personal durante la navegación.

APENDICE 1. AL ANEXO "G"

Cálculo de la flecha catenaria

Para el cálculo aproximado de la catenaria puede usarse la siguiente fórmula:

A) $$f = \frac{\left(\frac{L}{2}\right)^2 \times P}{2T}$$



Dónde:

f = Flecha de la catenaria, en m.

L = Largo total útil de la línea de remolque, en m.

P = Peso unitario de la línea de remolque. Corresponde a la sumatoria del peso de todos los cables colgantes usados en la maniobra, dividido por la longitud desarrollada por éstos. Su unidad de medida es en Kg/m.

T = Tensión o bollard pull del remolcador en kg.

APENDICE 2. AL ANEXO "G"

Croquis del remolque

CROQUIS DEL REMOLQUE DE LA M/N _____

DESDE: _____A:
_____

El croquis del remolque deberá contener como mínimo la siguiente información:

1. Largo y tipo de la línea de remolque:
   a. Cable de remolque (diámetro o mena y longitud)
   b. Grilletes (medidas)
   c. Triángulos
   d. Cabos (mena y longitud)
   e. Cadenas (tipo y medidas)
   f. Otros.

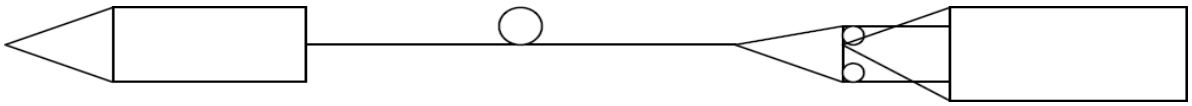
2. Bitas y puntos de apoyo donde se afirman los remolques: Condiciones operativas, resistencia mecánica, otros.

El croquis deberá señalar los principales elementos de la línea de remolque.

REMOLCADOR

REMOLCAD

O



– Anexo No. 26: Sector No. 1 – Comprendido entre la zona de embarque de pilotos hasta el kilómetro 8.

– Anexo No. 27: Sector No. 2 - Comprendido entre el kilómetro 8 hasta el kilómetro 16.

– Anexo No. 28: Sector No. 3 - Comprendido entre el kilómetro 16 hasta el kilómetro 22.

– Anexo No. 29: Sector No. 4 – Comprendido entre el kilómetro 22 (Puente Laureano Gómez) hasta aguas arriba.

– Anexo No. 30: Zona de giro prado.

– Anexo No. 31: Zona de giro paraíso y zona de giro barrio.

– Anexo No. 32: Área de fondeo sector "A".

– Anexo No. 33: Área de fondeo sector "B".

– Anexo No. 34: Área de fondeo sector "C".

– Anexo No. 35: Área de fondeo sector "D".

– Anexo No. 36: Área para inspecciones subacuáticas.

– Anexo No. 37: Zonas de vuelta encontrada.

– Anexo No. 38: Equipamiento para naves de transporte público marítimo de Cartagena y Certificados estatutarios para naves de transporte público marítimo de pasajeros.

– Anexo No. 39: Anexo técnico sobre el transporte de hidrocarburos a granel en áreas bajo la jurisdicción de la Dirección General Marítima.

– Anexo No. 40: Ilustración de los términos empleados en las definiciones.

– Anexo No. 43: Formato certificado de seguridad para buques pesqueros con eslora menor de 24 metros que tengan cubierta.

– Anexo No. 44:

 Parte 1: Procedimiento para determinar la carga máxima de una embarcación que no tenga cubierta.

 Parte 2: Procedimiento para realizar la prueba de flotación con inundación a una embarcación que no tenga cubierta.

 Parte 3: Procedimiento para realizar la prueba de estabilidad con inundación a una embarcación que no tenga cubierta.

 Anexo No. 45: Certificado nacional de arqueo para naves y artefactos navales de bandera colombiana.

 Anexo No. 46: Figuras mencionadas en la definición "Espacios excluidos", establecida en el artículo 4.1.1 del presente REMAC, sobre Definiciones.

 Anexo No. 47: Certificado internacional de arqueo para buques (1969).

 Anexo No. 48: Modelo de los certificados.

 Anexo No. 49: Directrices para presentar la propuesta a la autoridad marítima respecto a la dotación mínima de seguridad para buques de bandera colombiana.

 Anexo No. 50: Caracterización del buque.

- Anexo No. 51: Directrices para elaborar y aprobar procedimientos de muestreo y ensayo del contenido de humedad de las cargas sólidas a granel que pueden licuarse.

- Anexo No. 52: Suministro de información.

- Anexo No. 53: Certificado de aprobación concedido de conformidad con las disposiciones del párrafo 4.3.3 del Código IMSBC.

- Anexo No. 54: Declaración del expedidor del contenido de humedad.

- Anexo No. 55: Informe trimestral de carga sólida a granel que puede licuarse transportada.

- Anexo No. 55: Criterios y procedimiento para la aprobación y certificación de embalajes/envases, recipientes intermedios para graneles (RIG) y embalajes/envases de gran tamaño.

- Anexo No. 56: Modelo de certificado de aprobación para embalajes/envases. (Resolución 022 del 19 de enero de 2022)

- Anexo No. 57: Modelo de certificado de aprobación para recipientes intermedios para graneles. (Resolución 022 del 19 de enero de 2022)

- Anexo No. 58: Modelo de certificado de aprobación para embalajes/envases de gran tamaño. (Resolución 022 del 19 de enero de 2022)

- Anexo No. 59: Modelo de certificado de homologación de embalajes/envases, recipientes intermedios para graneles y embalajes/envases de gran tamaño para el transporte marítimo de mercancías peligrosas.

- Anexo 60: Guía Elaboración Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

- Anexo 61: Guía Elaboración Evaluación Protección de la Instalación Portuaria

- Anexo No. 62 – Parte 1: Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias liquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas.

- Anexo No. 62 – Parte 2: Tabla de cargas permitidas.

- Anexo No. 62 – Parte 3: Modelo de certificado de aptitud.

- Anexo No. 63: Modelo e instrucciones para la elaboración del manual simplificado de sujeción de la carga.

- Anexo No. 73: Incorporará el Anexo A de la presente resolución.

- Anexo No. 74: Incorporará el Anexo B de la presente resolución sobre Rumbos y Derrotas para Tránsito de Naves de Transporte Mixto y Pesca de Bandera Nacional.

- Anexo No. 75: Incorporará el Anexo C de la presente resolución sobre Zonificación del Puerto de Buenaventura para Efectos del Servicio del Control del Tráfico Marítimo.

- Anexo No. 76: Incorporará el Anexo D de la presente resolución sobre Zonas de Reporte de las Naves.

- Anexo No. 77: Incorporará el Anexo E de la presente resolución sobre Áreas de Fondeo en el Puerto de Buenaventura.

(Resolución 828 de 2020, artículo 3°)

- Anexo Nª 78 Incorpora anexos de la Resolución 192 de 2024 *condiciones técnicas, operacionales, náuticas y de seguridad para las operaciones excepcionales de aligeramiento de carga en zonas de fondeo en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.*

- **Anexo a:** Matriz de parámetros Meteorológicos
- **Anexo b:** Planes de operaciones de aligeramiento
- **Anexo c**: Valoración del riesgo

☐ Anexo Nª 79 GUÍA "SOLUCIÓN PRESCRIPCIONES A JUICIO DE LA ADMINISTRACIÓN DE LOS CONVENIOS SOLAS, LLC66, COLREG Y MARPOL"

 Anexo Nª 80 Incorpora anexos de la Resolución 250 de 2026 "Guía sistema de gestión de seguridad marítima para operaciones de transferencia de gas natural licuado en áreas de fondeo en aguas marítimas jurisdiccionales"

ANEXO
"GUÍA SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD MARÍTIMA PARA OPERACIONES DE TRANSFERENCIA DE GAS NATURAL LICUADO EN ÁREAS DE FONDEO EN AGUAS MARITIMAS JURISDICCIONALES"

Objetivo General

Garantizar la seguridad marítima en operaciones de transferencia de GNL en aguas marítimas jurisdiccionales de Colombia, previniendo lesiones, pérdidas humanas y daños al medio marino y bienes.

Objetivos de la gestión de la seguridad marítima

Los objetivos de la gestión de la seguridad marítima abarcarán, entre otras cosas:

- Establecer prácticas de seguridad en las operaciones y en el medio de trabajo.
- Identificar los peligros, evaluar y gestionar los riesgos operacionales para las naves, la instalación portuaria, personal de abordo y tierra y el medio ambiente marino, y tomar las acciones oportunas.
- Mejorar continuamente los conocimientos prácticos y operacionales del personal que participa o tiene relación con las operaciones en los naves o instalación portuaria sobre la gestión de la seguridad, así

como el grado de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y al medio ambiente.
- Cumplir con las reglas y requisitos establecidos en el presente código, las normas nacionales y convenios internacionales ratificados por Colombia.

3. Generalidades

1.1. Política de Seguridad Marítima: Establecer política de seguridad marítima que establezca los principios y directrices generales que guían la gestión y la toma de decisiones dentro de la organización. Es una declaración formal que expresa el compromiso de la alta dirección con la gestión y la mejora continua, alineada con la estrategia y visión de la empresa.

5. Principios sobre seguridad y protección del medio ambiente.

2.1. El Operador establecerá principios sobre seguridad y protección del medio ambiente que indiquen cómo alcanzar los objetivos enunciados anteriormente.

2.2. El Operador se asegurará de que se aplican y mantienen dichos principios a los distintos niveles de la organización, principalmente en los que tienen relación con la operación marítima.

6. Responsabilidad y autoridad del Operador.

3.1. El Operador determinará y documentará la responsabilidad, autoridad e interdependencia de todo el personal que dirija, ejecute y verifique las actividades relacionadas con la seguridad y prevención de la contaminación.

3.2. El Operador será responsable de garantizar que se habilitan los recursos y el apoyo necesario para permitir a la persona o personas designadas ejercer sus funciones.

7. Personas Designadas.

4.1. A fin de garantizar la seguridad marítima y proporcionar, cada Operador designara, en la forma que estime oportuna, a una o varias personas directamente ligadas a la dirección, cuya responsabilidad y autoridad les permita supervisar los aspectos operacionales con los naves e instalaciones portuarias que afecten la seguridad y la prevención de la contaminación, así como garantizar que se habilitan recursos suficientes y el debido apoyo de las otras dependencias o áreas de la organización.

8. Persona responsable de la seguridad marítima en las operaciones marítimas.

5.1. El Operador determinará y documentará las atribuciones de la persona responsable de la seguridad marítima en el ejercicio de las siguientes funciones:

5.1.1. Implantar los principios de la organización sobre seguridad y protección ambiental.
5.1.2. Fomentar entre el personal de operaciones marítimas (propios o contratados) la aplicación de dichos principios.
5.1.3. Impartir las órdenes e instrucciones pertinentes de manera clara y simple.
5.1.4. Verificar que se cumplen las medidas prescritas.
5.1.5. Revisar el Sistema de Gestión de Seguridad Marítima e informar de sus deficiencias a la alta dirección de El Operador.

5.2. El Operador hará que en el Sistema de Gestión de la Seguridad Marítima que se aplique en la operación figure una declaración recalcando de manera inequívoca la autoridad de la persona responsable de la seguridad marítima.

El Operador hará constar en el SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD MARÍTIMA que compete primordialmente a este tomar decisiones que sean precisas en relación con la seguridad y prevención de la contaminación, así

como pedir ayuda o cualquier requerimiento a El Operador con relación a estos aspectos en caso de ser necesario.

9. Recursos y personal.

6.1. El Operador garantizará que la o las personas responsables de la seguridad marítima:

6.1.1. Está debidamente capacitado para ejercer sus funciones y competencias.
6.1.2. Conoce perfectamente el Sistema de Gestión de Seguridad Marítima adoptado por la organización.
6.1.3. Cuenta con la asistencia necesaria para cumplir sus funciones de manera satisfactoria.

6.2. El Operador garantizará que las actividades relacionadas con operación contarán con personal competente, titulado de conformidad a las actividades que desarrolla y las disposiciones nacionales e internacionales.

6.3. El Operador designará la persona o personas calificadas que se desempeñaran en la operación para asesorar a los capitanes de las naves y/o unidades de transporte en lo que concierne a la supervisión de la seguridad en las transferencias de la carga acuerdo su modalidad de operación de cargue y descargue. Y de las operaciones de arribo, amarre, permanencia y desamarre/desatraque entre las naves o del buque en la instalación portuaria.

En las operaciones de transferencia del gas natural licuado su servicio a bordo del buque debe ser constante durante dicha operación o donde lo disponga la Autoridad Marítima.

6.4. El Operador adoptará procedimientos a fin de garantizar que el personal nuevo y el que pase a realizar tareas nuevas que guarden relación con la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino puedan familiarizarse debidamente con sus

funciones. Se concretarán, fijarán documentalmente e impartirán las instrucciones que sea indispensable dar a conocer antes de realizar actividades u operaciones.

6.5. El Operador se asegurará de que todo el personal relacionado con el Sistema de Gestión de Seguridad Marítima comprende adecuadamente los oportunos reglamentos, códigos y directrices.

6.6. El Operador adoptará y mantendrá procedimientos por cuyo medio se concreten las necesidades que puedan presentarse en la esfera de la formación, con objeto de potenciar el Sistema de Gestión de la Seguridad Marítima, y garantizará que tal formación se imparte a la totalidad del personal interesado.

6.7. El Operador adoptará procedimientos para que la información sobre el Sistema de Gestión de Seguridad Marítima esté disponible a todo el personal.

6.8. El Operador se asegurará de que, en la realización de las tareas relacionadas con el Sistema de Gestión de Seguridad Marítima, el personal puede comunicarse de manera efectiva.

7. Evaluación del riesgo de la seguridad marítima.

7.1. La evaluación del riesgo de la seguridad marítima de la operación es parte integral y esencial del proceso de elaboración y actualización del Sistema de Gestión de Seguridad Marítima.

7.2. La evaluación del riesgo de la seguridad marítima será realizada por el Operador.

7.3. La evaluación del riesgo de la seguridad marítima de la instalación portuaria será verificada por la Autoridad Marítima y la aprobará si se cumple lo dispuesto en la presente sección.

7.4. Las personas que realicen la evaluación del riesgo de la seguridad marítima deberán tener los conocimientos necesarios para evaluar la seguridad marítima (en términos de safety) en las operaciones marítimas que se realicen en las operaciones de transferencia.

7.5. Las Evaluaciones del riesgo de la seguridad marítima se revisarán y actualizarán periódicamente, teniendo en cuenta posibles cambios en los peligros o cambios en las operaciones.

7.6. La evaluación del riesgo de la seguridad marítima deberá incluir, como mínimo los siguientes elementos:

7.6.1. Recopilación de datos e identificación y evaluación de las operaciones, infraestructuras y actividades que son importantes asegurar.

7.6.2. Identificación de peligros y riesgos para las operaciones, infraestructuras y actividades, los sucesos y sus causas y consecuencias potenciales.

7.6.3. Análisis del riesgo donde se estudie de manera detallada las causas, los sucesos iniciadores y las consecuencias de las situaciones de accidente más importantes determinadas en el punto anterior.

7.6.4. Evaluación del riesgo donde se facilite la toma de decisiones, basada en los resultados del análisis de riesgos, determinando cuales riesgos necesitan tratamiento y la prioridad para la implementación del tratamiento.

7.6.5. Opciones de control del riesgo, donde se identifiquen las medidas de control de riesgos y se evalúen la eficacia de las medidas para reducir el riesgo y agrupar estas medidas en el número de opciones de control de riesgos.

7.7. La Autoridad Marítima podrá autorizar que la evaluación del riesgo de la seguridad marítima cuando se abarque más de una

instalación portuaria cuando la organización, la ubicación, el funcionamiento, los equipos y las operaciones sean semejantes.

7.8. La evaluación del riesgo de la seguridad marítima una vez finalizada deberá contar con un informe en el que se resuma la metodología con la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada peligro y riesgo detectado durante la evaluación y una descripción de las medidas u opciones de control de riesgos que podrían aplicarse.

8. **Operaciones marítimas y portuarias.**

8.1. El Operador adoptará procedimientos, planes e instrucciones, así como las listas de comprobaciones que procedan, aplicables a las operaciones más importantes que se efectúen en las áreas de fondeo, en la instalación portuaria, en las demás aguas marítimas colombianas en relación con la seguridad del personal, de la operación y la protección del medio ambiente. Se delimitarán las distintas tareas que hayan de realizarse, confiándolas a personal competente.

9. **Preparación para emergencias.**

9.1. El Operador determinará las posibles situaciones de emergencia en la operación y adoptará procedimientos para hacerles frente.

9.2. El Operador establecerá programas de ejercicios y prácticas que sirvan de preparación para actuar con urgencia.

9.3. En el Sistema de Gestión de Seguridad Marítima se proveerán las medidas necesarias para garantizar que el Operador como tal pueda actuar eficazmente en relación con los peligros, accidentes y situaciones de emergencia que afecten la operación.

10. **Informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y acaecimientos potencialmente peligrosos.**

10.1. El Sistema de Gestión de Seguridad Marítima incluirá procedimientos para poner en conocimiento del Operador los casos de incumplimiento, los accidentes y las situaciones potencialmente peligrosas, así como para que se investiguen y analicen, con objeto de aumentar la eficacia del sistema.

10.2. El Operador adoptará procedimientos para aplicar las correspondientes medidas correctivas, incluidas las destinadas a evitar que se repitan los problemas.

10.3. El Operador adoptará procedimientos y registros para poner en conocimiento de la Autoridad Marítima los casos de incumplimiento, los accidentes y las situaciones potencialmente peligrosas, así como para que se analicen técnicamente, con objeto de aumentar la eficacia del sistema e incrementar los niveles de seguridad marítima.

11. **Mantenimiento e integridad en la operación**

11.1. El Operador adoptará procedimientos para garantizar que el mantenimiento de las infraestructuras y equipos asociados a la operación se efectúan de conformidad con los reglamentos correspondientes y con las disposiciones complementarias que ella misma establezca.

11.2. En relación con el numeral anterior, el Operador se asegurará de que:

11.2.1. Se efectúan inspecciones con la debida periodicidad.

11.2.2. Se notifican todos los casos de incumplimiento y, si se conocen sus posibles causas.

11.2.3. Se toman medidas correctivas apropiadas.

11.2.4. Se conservan registros de esas actividades.

11.3. El Operador averiguará cuáles son los elementos del equipo y los sistemas técnicos que, en caso de avería repentina, puedan crear situaciones peligrosas. Se establecerán asimismo medidas concretas destinadas a incrementar la fiabilidad de dichos elementos o sistemas. Una de tales medidas consistirá en la realización periódica de pruebas con los dispositivos auxiliares, así como los elementos del equipo o los sistemas técnicos que no estén en uso continuo.

11.4. Las Inspecciones y medidas a que se hace referencia en los numerales se integraran en las operaciones ordinarias de mantenimiento.

12. Documentación

12.1. Deberán ser parte del Sistema de Gestión de Seguridad Marítima los siguientes documentos.

12.1.1. Manual de Gestión de la Seguridad Marítima.
12.1.2. Manual de Operaciones Marítimas.
12.1.3. Manual de Respuesta a Emergencias
12.1.4. Manual de Mantenimiento e Integridad.

12.2. El Operador adoptará y mantendrá procedimientos para controlar todos los documentos y datos relacionados con el Sistema de Gestión de Seguridad Marítima.

12.3. El Operador se asegurará de que:

13.2.3.1. Se dispone de documentos actualizados en todos los lugares que sean necesarios.
13.2.3.2. Las modificaciones que se efectúen en los documentos son revisadas y aprobadas por personal autorizado.
13.2.3.3. Se eliminan sin demora documentos que hayan perdido actualidad.

12.4. Los documentos que se utilicen para describir e implantar el Sistema de Gestión de Seguridad Marítima podrá denominarse "*Manual de Gestión de la Seguridad Marítima*". La documentación se elaborará en la forma que juzgue más conveniente El Operador. Cada instalación portuaria tendrá la documentación que le sea aplicable a las condiciones y/u operaciones de su interfaz buque – instalación portuaria.

12.5. Los procedimientos, protocolos, instrucciones sobre las operaciones marítimas, transferencias de la carga, condiciones de uso de las infraestructuras, sistemas de amarre, y buenas prácticas internacionales adoptadas por el Operador deberán compilarse en el "*Manual de Operaciones Marítimas*".

12.6. Los protocolos, procedimientos en instructivos de respuestas a posibles situaciones de emergencias identificadas de la evaluación del riesgo en la operación deberán compilarse en el "*Manual de Respuestas a Emergencias*".

12.7. Los procedimientos protocolos, instrucciones sobre la gestión del mantenimiento, integridad y buenas prácticas adoptadas por el Operador para la gestión y mantenimiento de las infraestructuras, equipos y sistemas que hacen parte de las operaciones marítimas, deberán estar compilados en el "*Manual de Mantenimiento e Integridad*".

13. Verificación por el Operador, examen y evaluación.

13.1. El Operador efectuará auditorías internas con una periodicidad que no exceda los 12 meses para verificar que las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación en la operación que se ajustan al Sistema de Gestión de Seguridad Marítima. En circunstancias excepcionales, ese intervalo podrá excederse en no más de tres meses.

13.2. El Operador evaluará periódicamente la efectividad del Sistema de Gestión de Seguridad Marítima con arreglo a los procedimientos que ella misma establezca.

13.3. Para efectuar las auditorías y poner en práctica las posibles medidas se aplicarán los registros previstos en la documentación.

13.4. El personal que lleve a cabo las auditorias será ajeno, en cada caso, a la esfera de actividad concreta objeto de examen, salvo que, por las dimensiones y demás características de El Operador resulte inviable.

13.5. Los resultados de las auditorías y revisiones se darán a conocer a todo el personal que ejerza alguna función en la esfera de actividad de que se trate.

13.6. El personal de gestión encargado de la esfera de actividad de que se trate adoptará sin demora las medidas oportunas para subsanar las deficiencias observadas.

 Anexo Nª 81 Incorpora anexos de la Resolución 250 de 2026 "Estudio de maniobrabilidad y condiciones técnicas para operaciones especiales de gas natural licuado (GNL) y/o gas licuado de petróleo (GLP) en áreas de fondeo en aguas jurisdiccionales"

ANEXO
"ESTUDIO DE MANIOBRABILIDAD Y CONDICIONES TÉCNICAS PARA OPERACIONES ESPECIALES DE GAS NATURAL LICUADO (GNL) Y/O GAS LICUADO DE PETRÓLEO (GLP) EN ÁREAS DE FONDEO EN AGUAS JURISDICCIONALES"

1. Descripción General

a. Nombre del proyecto
b. Identificación de la versión o revisión;
c. Fecha de la versión o revisión;

2. Identificación Responsables Elaboración del Estudio de Maniobras

   a. Identificación de la empresa propietaria (responsable).
      - Nombre empresa.
      - Nombre y cargo del representante.
      - Dirección.
      - Teléfono.
      - Correo electrónico de contacto

   b. Identificación del Operador
      - Nombre empresa.
      - Nombre y cargo del representante.
      - Dirección.
      - Teléfono.
      - Correo electrónico de contacto.

   c. Identificación de la empresa consultora:
      - Nombre empresa
      - Dirección.
      - Teléfono.
      - Correo electrónico de contacto.
      - Nombre asesor marítimo de empresa consultora.
      - Correo electrónico del asesor marítimo de empresa consultora.

3. Estructura del Proyecto

   a. Índice
   b. Capítulo 1: Descripción del proyecto y naves tipo.
   c. Capítulo 2: Condiciones físicas del área.
      - Vientos
      - Corrientes
      - Olas Mareas
      - Batimetrías
      - Fondo Marino
   d. Capítulo 3: Sistema de fondeo

e. Capítulo 4: Condiciones, requerimientos y límite para maniobras.
f. Capítulo 5: Requerimientos de remolcadores y piloto práctico.
g. Capítulo 6: Descripción de la maniobra.
h. Capítulo 7: Elementos de amarre.
i. Capítulo 8: Evaluación de riesgos y planes de respuesta a emergencias.
j. Capítulo 9: Resumen.
k. Capítulo 10: Recomendaciones
l. Capítulo 11: Anexos