

ESOLUCION (0603-2020) MD-DIMAR-GRUCOG DE 2020

(septiembre 30)

D.O. 51.454, octubre 1º 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.

El Director General Marítimo, en ejercicio de las facultades legales otorgadas en el numeral 5 del artículo 5º del [Decreto Ley 2324 de 1984](#), así como la establecida en los numerales 2, 4 y 5 del artículo 2º del [Decreto número 5057 de 2009](#), y

CONSIDERANDO:

Que mediante [Ley 6ª de 1974](#) Colombia adhirió al Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional.

Que el Estado colombiano aprobó mediante la [Ley 8ª de 1980](#) el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974.

Que la regla I/21 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, adoptado por Colombia mediante [Ley 8ª de 1980](#), el Convenio internacional sobre líneas de carga, al que Colombia adhirió mediante [Ley 3ª de 1987](#) y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, al que adhirió Colombia mediante [Ley 12 de 1981](#), establecen las obligaciones de los Estados del pabellón de llevar a cabo la investigación de siniestros y comunicar a la Organización Marítima Internacional (OMI) los resultados correspondientes.

Que mediante [Resolución MSC.255 \(84\) del 16 de mayo de 2008](#), el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó 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), derivado del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio Internacional SOLAS), en el cual se reconoció o siguiente:

"(...) que de la investigación y el correcto análisis de los siniestros y sucesos marítimos puede conducir a un mejor conocimiento de las causas de dichos

siniestros y a que se adopten en consecuencia medidas correctivas, entre ellas una mejor formación para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino”.

Que así mismo el Código antes referido establece un enfoque común para el desarrollo de investigación de seguridad marítima respecto de siniestros e incidentes marítimos y en el que se contempla la colaboración entre Estados para determinar qué factores contribuyen y dan lugar a tales siniestros e incidentes.

Que mediante la [Resolución A.1070 \(28\) del 04 de diciembre de 2013](#) la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó el Código para la Aplicación de los Instrumentos Obligatorios (Código III) el cual recuerda que los Estados del pabellón están obligados a garantizar que las investigaciones en materia de seguridad marítima sean llevadas a cabo por investigadores debidamente cualificados, competentes en los aspectos relacionados con los siniestros e incidentes marítimos. Dicho Código también exige que los Estados del pabellón estén en condiciones de facilitar investigadores cualificados a ese fin, con independencia de la localización del siniestro o incidente.

Que el numeral 5 del artículo 5° del [Decreto Ley 2324 de 1984](#), determina que la Dirección General Marítima tiene la función de regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general y la seguridad de la vida humana en el mar.

Que el numeral 4 del artículo 2° del [Decreto número 5057 de 2009](#), establece como función de la Dirección General Marítima dictar las reglamentaciones técnicas relacionadas con las actividades marítimas, la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación marina proveniente de buques.

Que mediante [Resolución número 135 del 27 de febrero de 2018](#) se expidió el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), el cual en su artículo 3 determinó la estructura, incluyendo en el REMAC 4: "*Actividades Marítimas*", lo concerniente a los Instrumentos Internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Que dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 5° de la [Resolución número 135 del 27 de febrero de 2018](#), se hace necesario incorporar unas definiciones a la Parte 1 y adicionar 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.

Que en mérito de lo anterior,

RESUELVE:

Artículo 1º. Incorpórense unas definiciones a la Parte 1 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en los siguientes términos:

Siniestro marítimo para los fines de la investigación técnica: Acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

- a) La muerte o las lesiones graves de una persona;
- b) La pérdida de una persona que estuviera a bordo;
- c) La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;
- d) Los daños materiales sufridos por un buque;
- e) La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;
- f) 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
- g) 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.

No obstante, no se considerarán siniestros marítimos los actos u omisiones intencionales cuya finalidad sea poner en peligro la seguridad de un buque, de una persona, o el medio ambiente.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Artículo 2º. Adiciónese el Capítulo 2 al Título 9 de la Parte 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", en los siguientes términos:

CAPÍTULO 2

DIRECTRICES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS

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:

- a) Afecten a naves de bandera colombiana;

b) Que afecten cualquier nave dentro del límite exterior de la Zona Económica Exclusiva (ZEE);

c) 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;

d) 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:

a) Naves de guerra o destinados al transporte de tropas, u otros buques utilizados exclusivamente con fines gubernamentales.

b) 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.

c) 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.

Artículo 3°. 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-internacionales>.

Artículo 4°. Incorporación. La presente resolución incorpora unas definiciones a la Parte 1 y 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.

Lo dispuesto en ella se entiende incorporado al Reglamento Marítimo Colombiano, de acuerdo a lo establecido en el artículo 5° de la [Resolución número 135 del 27 de febrero de 2018](#), por medio de la cual se expidió el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC).

Artículo 5°. Vigencia. La presente resolución empieza a regir a partir de su publicación en el **Diario Oficial**.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 30 de septiembre de 2020.

El Director General Marítimo,