



REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO  
**REMAC**

# REMAC 4

REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

## ACTIVIDADES MARÍTIMAS

REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO  
**REMAC 4**

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

# REMAC

Modificaciones del REMAC 4: "Actividades Marítimas"			
N°	Número de Resolución	Epígrafe	Diario Oficial
1	<a href="#">Resolución 221 del 22 de marzo de 2018</a>	"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
2	<a href="#">Resolución 415 del 24 de mayo de 2018</a>	"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
3	<a href="#">Resolución 434 del 29 de mayo de 2018</a>	"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
4	<a href="#">Resolución 499 del 20 de junio de 2018</a>	"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
5	<a href="#">Resolución 529 del 22 de junio de 2018</a>	"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
6	<a href="#">Resolución 614 del 19 de julio de 2018</a>	"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

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

7	<a href="#">Resolución 685 del 16 de agosto de 2018</a>	"Mediante la cual se modifica el Capítulo 1 del Título 5 de la Parte 3 del Reglamento Marítimo Colombiano No. 4 (REMAC 4), expedido por la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018".	D.O. 50.705, septiembre 3 de 2018
8	<a href="#">Resolución 903 del 08 de noviembre de 2018</a>	"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
9	<a href="#">Resolución 922 del 13 de noviembre de 2018</a>	"Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se adiciona el Capítulo 9 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
10	<a href="#">Resolución 130 del 23 de febrero de 2019</a>	"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
11	<a href="#">Resolución 019 del 22 de enero de 2019</a>	"Por medio de la cual se adiciona un artículo al Título 3º 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
12	<a href="#">Resolución 264 del 11 de abril de 2019</a>	"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

## 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 nacional de gestión de la seguridad para naves con arqueo bruto igual o superior a 150 – Norma NGS.
    - **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
  
- **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.
- **TÍTULO 3:** Servicio y control del tráfico marítimo.
  - **Capítulo 1A:** Del servicio de control de tráfico marítimo y fluvial en la jurisdicción de la autoridad marítima nacional.
    - **Sección 1:** De la conformación del servicio y control de tráfico marítimo y fluvial en la jurisdicción de la autoridad marítima.
    - **Sección 2:** Sistemas de reportes y suministro de información durante la llegada, estadía y salida de participantes.
    - **Sección 3:** Comunicaciones del servicio móvil marítimo.
    - **Sección 4:** Disposiciones finales.
  - **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.

- **Capítulo 1:** Del margen de seguridad para la navegación y las maniobras en el área marítima y fluvial de practica de la jurisdicción de la capitanía de puerto de Barranquilla.
- **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.
- **TÍTULO 5:** Seguridad en la práctica de deportes náuticos y actividades recreativas.
  - **Capítulo 1:** De la seguridad para el ejercicio de las actividades marítimas de recreación y deportes náuticos.
    - **Sección 1:** Generalidades.
    - **Sección 2:** De las marinas y clubes náuticos.
    - **Sección 3:** De la práctica de deportes náuticos y actividades recreativas.
  - **Capítulo 2:** Del equipo obligatorio de seguridad que deben llevar a bordo las naves catalogadas como de recreo o deportivas.
  - **Capítulo 3:** De las medidas de seguridad y zonificación para la práctica de deportes náuticos en La Ensenada – El Trenal.
- **TÍTULO 6:** Protección de buques e instalaciones portuarias.
  - **Capítulo 1:** De los niveles de protección aplicables en buques e instalaciones portuarias.
  - **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.
- **TÍTULO 7:** Inspecciones.



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

## 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.
    - **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.
  - **Capítulo 1:** Del certificado nacional de francobordo para artefactos navales dedicados al transporte de cargas sólidas, líquidas y al granel.
    - **Sección 1:** Disposiciones generales.
    - **Sección 2:** Del certificado nacional de francobordo.
    - **Sección 3:** Inspecciones en dique.
    - **Sección 4:** Del certificado internacional de francobordo.
    - **Sección 5:** Disposiciones especiales.
  - **Capítulo 2:** Del cálculo y la asignación de francobordo para embarcaciones con eslora menor a 24 metros, no sujetas al Convenio Internacional de Líneas de Carga de 1966.

- **Capítulo 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.
  - **Capítulo 1:** Del uso obligatorio de la cartografía náutica oficial.
  
  - **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.
  
- **TÍTULO 4:** Patente de navegación.
  - **Capítulo 1:** De la eliminación de la patente de navegación.
  
- **TÍTULO 5:** Remolcadores.
  - **Capítulo 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 portuarios – servicios de asistencia en maniobras de practicaje.
    - **Sección 4:** De los servicios de remolque.
    - **Sección 5:** De los servicios de atención de emergencias.
    - **Sección 6:** De los servicios de salvamento.
    - **Sección 7:** De los servicios de apoyo en dragado, mantenimiento de instalaciones submarinas y manejo de anclas y muertos de boyas.
    - **Sección 8:** De los servicios de apoyo logístico y operacional costa afuera
    - **Sección 9:** Consideraciones finales.

#### **PARTE 4: TRANSPORTE MARÍTIMO.**

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

- **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.
    - **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.
- **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.
  - **Capítulo 2:** Del transporte de hidrocarburos en el litoral pacífico colombiano.
- **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.
- **TÍTULO 4:** Transporte marítimo de mercancías peligrosas.

- **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.

### **PARTE 5: ASUNTOS HIDROGRÁFICOS, BATIMÉTRICOS, OCEANOGRÁFICOS, METROLÓGICOS Y CIENTÍFICOS.**

- **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, uso de datos y productos de información oceanográfica y marino costera.
- **TÍTULO 3:** Del esquema de cartografía náutica nacional (ECNN).
- **TÍTULO 4:** De las cartas náuticas.
  - **Capítulo 1:** De las cartas náuticas oficiales.
  - **Capítulo 2:** De las cartas náuticas oficiales electrónicas.
  - **Capítulo 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.

### **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 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.
  - **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 arqueado bruto inferior a 150 - Norma NSGS.
  - **Parte 2:** Norma Nacional de Gestión de la Seguridad para naves con arqueado 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 naves de recreo y deportes náuticos.

- **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. 16:** Certificado Nacional de Francobordo para Artefactos Navales.
- **Anexo No. 17:** Marcas de francobordo y arqueó.
- **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 durante el servicio de asistencia, por jurisdicción.
  - **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 remolque.
  - **Parte 6:** Matriz de capacidades técnicas de remolcador.
  - **Parte 6 – Apéndice 1:** Sistemas externos de lucha contra incendios.
  - **Parte 7:** Tablas para determinar la capacidad mínima de Bollard Pull durante el servicio de asistencia en Tolú y amarre a Monoboyas y Multiboyas.
- **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. 41:** Formato de certificado nacional de francobordo para nave de pasaje con cubierta, con eslora inferior a 24 metros que puedan llevar menos de 200 personas.
- **Anexo No. 42:** Formato de certificado nacional de francobordo para nave y artefactos navales de carga y/o carga mixta con eslora menor a 24 metros.
- **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.
- **Anexo No. 57:** Modelo de certificado de aprobación para recipientes intermedios para graneles.
- **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 graneles y embalajes/envases de gran tamaño para el transporte marítimo de mercancías peligrosas.

# 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:

**Administración:** Es el Estado de abanderamiento del buque.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**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 2º)*

**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 5º)*

**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 5º)*

**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 1º)*

**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 1º)*

**Altura de la amura:** Es la distancia vertical en la perpendicular de proa entre la flotación correspondiente al calado máximo de servicio admisible y el asiento de proyecto, y el canto superior de la cubierta expuesta en el costado.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2º).*  
Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del REMAC No. 4.

**Altura de una superestructura o de otra estructura:** Es la distancia vertical mínima que media entre el canto superior de los baos de la cubierta de una superestructura o estructura, y el canto superior de los baos de la cubierta de trabajo.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2º).*  
Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del REMAC No. 4.

**Aparejo de remolque:** Conjunto de fijación para trabajo seguro de la línea de remolque dispuesto sobre la cubierta de remolque o principal, conformado por elementos de fuerza y tensión tales como grilletes fijos y giratorios, cadenas, guayas, elemento triangular (triángulo de remolque), tensores, cáncamos, etc.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.

**Apoyo en dragado, mantenimiento de instalaciones submarinas 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 o por una sociedad de clasificación inscrita ante ella, realizando funciones de apoyo en operaciones de dragado relacionadas con el acompañamiento a maniobras de posicionamiento y tendido de tuberías, y/o de mantenimiento 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 aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.

**Apoyo logístico y operacional costa afuera:** Servicio que ocasionalmente puede prestar un remolcador a unidades fijas o móviles, sin estar catalogado como buque de suministro costa afuera, ejecutando tareas como llevar pertrechos, materiales, equipo y los consumibles necesarios para la operación de las estructuras marinas o unidades móviles, así como la prestación de cualquier otro servicio a éstas 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 los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.

**Aprobado:** Aprobado por la Dirección General Marítima.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2°). Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del REMAC No. 4.

**Área de operación:** Es el área geográfica en la cual la Autoridad marítima Nacional, autoriza la operación y maniobra de un artefacto naval.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5°)

**Área de maniobra:** Área destinada a la reducción de velocidad por atraque, zarpe, fondeo o reviro (giro de 180°) de un buque.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Área de vela o superficie velica (Wind Area):** Distancia del francobordo, más la altura de la carga sobre cubierta y de la superestructura, multiplicado por la eslora total.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Área lateral sumergida:** El calado de la nave, multiplicado por la eslora entre perpendiculares.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**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°)*

**Arqueo Bruto (AB):** Es la expresión del tamaño total de una nave y/o artefacto naval que se determine, de acuerdo con las disposiciones contenidas en la [Resolución 715 de 2017](#) (Compilada en el presente REMAC).

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 715 de 2017](#), artículo 2°)*

**Arqueo Neto (AN):** Es la expresión de la capacidad utilizable de una nave y/o artefacto naval que se determina, de acuerdo con las disposiciones contenidas en la [Resolución 715 de 2017](#) (Compilada en el presente REMAC).

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 715 de 2017](#), artículo 2°)*

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Arquitecto naval:** Es el profesional que, de acuerdo al título obtenido por una entidad educativa debidamente reconocida por la autoridad competente en Colombia, lo acredita con la idoneidad suficiente para determinar, entre otros, las líneas de carga para artefactos navales nacionales y suscribir el Certificado Nacional de Francobordo, que corresponde expedir a la Autoridad Marítima Nacional. Igualmente quien haya cursado, aprobado y obtenido el título profesional como Arquitecto Naval y dicho título haya sido convalidado ante el Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior - ICFES-.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º, y la [Resolución 220 de 2012](#), artículo 5º)*

**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 3º)*

**Artefacto naval:** Es la construcción flotante que carece de propulsión propia, que opera en el medio tanto marítimo como fluvial, auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua para el cumplimiento de sus fines específicos. En el evento que este artefacto se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte. Son considerados artefactos navales para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), las barcazas, gabarras, bongos, bateas, etc. utilizados en las operaciones vinculadas con el transporte de cargas sólidas, líquidas, y al granel. De acuerdo con el código de comercio: las construcciones flotantes no comprendidas en la definición de nave.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**Asiento:** Diferencia entre el calado de proa y el calado de popa del buque.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Asistencia en maniobras de practicaaje:** Servicio que presta un remolcador de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales

### REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

certificadas por la Autoridad Marítima o por una sociedad de clasificación inscrita ante ella, a una nave o artefacto naval, para mejorar su desempeño o reducir el riesgo de accidente durante una maniobra de practica, sea para su atraque, desatraque, abarloamiento, acoderamiento, cambio de muelle, fondeo, cambio de fondeadero, reviro, entrada y salida de diques, amarre a boya o a duque de alba, movimientos dentro de áreas de maniobrabilidad restringida, zarpe, escolta, o para realizar apoyos auxiliares y complementarios en dicha maniobra de practica.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**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 2º)*

**Atención de emergencias:** Servicio que presta un remolcador de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales certificadas por la Autoridad Marítima o por una sociedad de clasificación inscrita ante ella, para dar auxilio en el menor tiempo de reacción posible a una nave o artefacto naval en circunstancias de peligro o riesgo para la vida humana en el mar y/o para el ambiente, y que se relacionan con la búsqueda y rescate de personas, el combate de incendios y el control de derrame de hidrocarburos y/o sustancias nocivas y peligrosas.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**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 1º)

**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 1º)

**Aviso de Arribo:** Es el anuncio que debe efectuar todo participante de tráfico internacional a través del SITMAR.

(Definición incorporada por la [Resolución 434 de 2018](#), artículo 1º, y aplicable para los efectos de ella.)

**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.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 078 de 2000](#), considerando)

**Ayuda a la navegación:** Boyas, faros, balizas, señales de niebla, luces, radiofaros, señales de enfilación, sistemas de radioposicionamiento 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 usando como medio de propulsión uno o varios remolcadores o empujadores, realizada en canales fluviales, áreas marítimas como bahías interiores, esteros, u otras de configuración geográfica consideradas como aguas protegidas.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.

**Barco o buque:** Nave con cubierta y superestructura permanente.

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

**Bolardo o Bitá:** Estructura metálica vertical utilizada para asegurar un cabo o un cable. Puede estar en tierra o a bordo de una nave o artefacto naval.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.

**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 existente:** Es el buque que no puede ser considerado como buque nuevo.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**Buque nuevo:** Es el buque del que se pone la quilla, o que se encuentra en un estado equivalente de adelanto en su construcción, en la fecha o posteriormente a la fecha de la entrada en vigor del Convenio Internacional de Líneas de Carga de 1966, LL/66, para cada gobierno contratante.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**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 1º)*

**Buques de tipo A:** Es el buque tipo "A" determinado expresamente en la Regla 27 del Capítulo III, del Convenio LL/66.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**Buques de tipo B:** Es el buque tipo "B" determinado expresamente en la Regla 27 del Capítulo III, del Convenio LL/66.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 5º)*

**Capacidad de Tracción a Punto Fijo (Bollard Pull):** Es la medida de la cantidad de fuerza que un remolcador es capaz de aplicar a un trabajo de remolque en determinadas condiciones, 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, construida o avalada para ese propósito.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Capacidad de Empuje:** Es la máxima carga de presión que desarrolla un remolcador empujador, expresada en toneladas métricas, y medida por medio de un instrumento diseñado para ese propósito.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Carga de Rotura Mínima (CRM):** Es el mínimo esfuerzo que ocasiona la ruptura de un cable o cabo sometido a una carga de tensión, determinado y documentado por el fabricante. La carga de rotura mínima de la línea de remolque más larga de a bordo debe ser equivalente a dos y media veces la capacidad de tiro de bolardo (TBP) del remolcador.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**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 1º)*

**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 1º)*

**Carta náutica:** Es aquella específicamente destinada a satisfacer requerimientos de navegación marítima, mostrando profundidades de agua, tipo de fondo, elevaciones, configuración y características de la costa, peligros y ayudas a la navegación. También denominada carta marina y carta hidrográfica.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 078 de 2000](#), considerando)*

**Carta náutica electrónica:** Es la carta con información para la navegación, con la cual el usuario puede obtener la información hidrográfica y posicional para conducir con seguridad su buque, comprende también datos hidrográficos y cartográficos.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 078 de 2000](#), considerando)*

**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](#), considerando)*

**Cartografía náutica oficial:** La constituyen todas las cartas y publicaciones náuticas que elabora y distribuye la Dirección General Marítima como servicio hidrográfico nacional, incluyendo los derroteros, lista de faros, ayudas a la navegación, tablas de distancias y toda otra publicación náutica que propenda a dar el máximo de seguridad a la navegación.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 078 de 2000](#), considerando)*

**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 5º)*

**Categoría de diseño C – “Navegación en aguas no protegidas”:** Son las naves y/o artefactos navales adecuados para navegación en aguas parcialmente abrigadas, donde las condiciones promedio del mar (vientos y olas), oscilan entre 2 y 3, de acuerdo con la escala Beaufort. En ningún caso podrán superar las 6 millas náuticas medidas desde la línea de costa.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2º).*  
Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del REMAC No 4.

**Categoría de diseño D – “Navegación en aguas protegidas”:** Son naves y/o artefactos navales adecuados para navegación en 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 714 de 2017](#), artículo 2º).*  
Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**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 1º)*

**Centro de la nave y/o artefacto naval:** Se sitúa en el punto medio de la distancia entre perpendiculares.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2°).  
Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**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 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 Internacional de Francobordo:** Certificado mediante el cual una Sociedad Internacional de Clasificación otorga a cada nave o artefacto naval las líneas de carga para navegación en aguas nacionales e internacionales a nombre de la administración respectiva.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**Certificado Nacional de Francobordo:** Certificado mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional otorga a cada nave o artefacto naval las líneas de carga para la navegación en aguas marítimas y fluviales de su jurisdicción, limitando su área de operación y las condiciones de tiempo de acuerdo a la Escala Beaufort, podrá hacerlo directamente o a través de una Sociedad Internacional de Clasificación reconocida, o previo estudio realizado por un Arquitecto o Ingeniero Naval con experiencia en la realización de los cálculos correspondientes.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**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 1º)*

**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 1º)*

**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°)*

**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°)*

**Conjunto de Propulsión:** Es el sistema conformado por el motor propulsor, el engranaje reductor, la línea de ejes, cojinetes de soporte (cundo apliquen), la propela o hélice, el timón, las toberas giratorias para el caso de la propulsión azimutal, y las palas de eje vertical para el caso de la propulsión cicloidal.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**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 m<sup>2</sup> (150 pies cuadrados); o ii) por lo menos de 7 m<sup>2</sup> (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 2º)*

**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 2º)*

**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 1º)*

**Convenio:** El Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969, incorporado a la legislación colombiana, por medio de la Ley 5 de 1974.

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 715 de 2017](#), artículo 2º)*

**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 2º)*

**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 1º)*

**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 2011](#), artículo 2º)*

**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 aplicable para efectos de la [Resolución 268 de 2017](#), artículo 3º)*

**Cubierta de cierre:** Es la cubierta más elevada hasta la que llegan los mamparos estancos transversales.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2º).*

Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**Cubierta de francobordo:** La cubierta de francobordo será normalmente la cubierta completa más alta expuesta a la intemperie y a la mar, dotada de medios permanentes de cierre en todas las aberturas en la parte expuesta de la misma, y bajo la cual todas las aberturas en los costados del buque estén

dotadas de medios permanentes de cierre estanco. En buques que tengan una cubierta de francobordo discontinua, la línea más baja de la cubierta expuesta y la continuación de esa línea en paralelo hasta la parte superior de la cubierta, es considerada como cubierta de francobordo.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2°).*  
Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**Cubierta superior:** Es la cubierta completa más alta, expuesta a la intemperie y a la mar, dotada de medios permanentes de cierres estancos de todas las aberturas en la parte expuesta de la misma, y bajo la cual todas las aberturas en los costados de la nave estén dotadas de medios permanentes de cierre estancos. En una nave con cubierta superior escalonada, se tomará como cubierta de cierre, la línea más baja de la cubierta expuesta a la intemperie y su prolongación, paralelamente a la parte más elevada de dicha cubierta.

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 715 de 2017](#), artículo 2°)*

**Daño mayor:** Avería parcial o general ocurrida en el conjunto de propulsión del remolcador, que afecta su capacidad de empuje y/o halada, y que requiere su reparación o renovación parcial o total para recuperar la condición de operatividad del mencionado conjunto de propulsión.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)).* Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.

**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 3º)*

**Datos en tiempo real:** Son los datos disponibles inmediatamente después de efectuarse la medición.

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 268 de 2017](#), artículo 3º)*

**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 2º)*

**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 1º)*

**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 3º)*

**Derrotero:** Publicación descriptiva para el uso del navegante que contiene detallada información de aguas costeras, facilidades de puerto, mares, canales, etc., de un área.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 078 de 2000](#), considerando)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**Dirección General Marítima:** Es la Autoridad Marítima de Colombia.

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 715 de 2017](#), artículo 2º)*

**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 3º)*

**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 transmitir 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 2º)*

**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 1º)*

**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 1º 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 5º)*



**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 1º)*

**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 2º)*

**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 5º)*

**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 1º)*

**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 2º)*

**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 1º de la [Resolución 529 de 2018](#) y aplicable para los efectos de ella)*

**Duque de alba (Dolphin):** Estructura aislada construida con base de pilote(s) y cabeza robusta en losa de concreto, que cumple la función de muelle dando apoyo lateral (principal o auxiliar), y amarre a las naves y artefactos navales.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**ECTVM:** Se refiere a las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima ubicadas en los litorales Pacífico y Caribe que tienen como fin, operar y administrar cada uno de los subsistemas provistos para el control y vigilancia del tráfico en aguas jurisdiccionales nacionales.

*(Definición incorporada por la [Resolución 434 de 2018](#), artículo 1º, y aplicable para los efectos de ella.)*

**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 3º)*

**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 3º)*

**Empujar:** Acción del remolcador o empujador para aplicar en contacto directo, fuerza sobre una nave o artefacto naval para producir el movimiento de esta.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**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 1º)*

**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 2º)*

**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 para realizar la operación de remolque, con las características y capacidades técnicas necesarias y certificadas.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**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 3º)*

**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 2º)*

**Escala de Beaufort:** Escala representativa de las condiciones de viento y altura de las olas.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**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 5º)*

**Escolta:** Servicio especial de asistencia al buque 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 hidrodinámica que aplica el casco del 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 UKC.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Eslora:** El 96% de la eslora total, medida en una flotación cuya distancia al canto superior de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado; o la eslora medida en esa flotación, desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor. En las naves diseñadas con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación diseñada.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 220 de 2012](#), artículo 5° y para la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2°). Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**Eslora:** Corresponde al 96% de la eslora total en una flotación situada a una altura sobre el canto superior de la quilla igual al 85% del puntal mínimo de trazado; o la distancia desde la cara de proel de la roda al eje de la mecha del timón en esta flotación, si éste último valor es mayor. En las naves proyectadas para navegar con asiento de quilla, la flotación en que se ha de medir la eslora debe ser paralela a la flotación en carga prevista en el proyecto.

(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 715 de 2017](#), artículo 2°)

**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°)

**Espacio libre bajo la quilla o UKC (Under Keel Clearance):** Distancia medida desde la parte externa de la quilla, entre el punto de mayor calado de una nave o artefacto naval y el fondo marino.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.

**Espacios cerrados:** Son todos los espacios limitados por el casco de la nave, por mamparos fijos o móviles, y por cubiertas o techos que no sean toldos permanentes o móviles. Ninguna interrupción en una cubierta, ni abertura alguna en el casco de la nave, en una cubierta o en el techo de un espacio, ni tampoco la ausencia de mamparos, impedirá la consideración de un espacio como espacio cerrado.

(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 715 de 2017](#), artículo 2°)

**Espacios de carga:** Los espacios de carga que deben incluirse en el cálculo del arqueo neto, son los espacios cerrados adecuados para el transporte de la carga que ha de descargarse de la nave, a condición de que esos espacios

hayan sido incluidos en el cálculo del arqueo bruto. Estos espacios de carga serán certificados mediante marcas permanentes.

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 715 de 2017](#), artículo 2º)*

**Espacios excluidos:** No obstante a lo dispuesto en la definición “Espacios Cerrados”, establecida en la Parte 1: Definiciones generales, artículo 4.1.1 del REMAC No. 4, los espacios a que se refieren los literales desde el a hasta el g, se consideran espacios excluidos y no se incluirán en el volumen de los espacios cerrados. Sin embargo, cuando alguno de estos espacios cumpla por lo menos con una de las siguientes tres (3) condiciones, será tratado como espacio cerrado:

- Si el espacio está dotado de cerretas u otros medios para estibar la carga o provisiones.
  - Si las aberturas están provistas de cualquier sistema de cierre.
  - Si la construcción permite alguna posibilidad de que tales aberturas puedan cerrarse.
- a. Un espacio situado dentro de una construcción frente a una abertura de extremidad que se extienda de cubierta a cubierta, exceptuada una chapa de cenefa cuya altura no exceda 25 milímetros (una pulgada), por debajo del bao contiguo, teniendo dicha abertura un ancho igual o mayor al 90% de la manga de la cubierta por el través de la abertura. Esta disposición debe aplicarse de modo que sólo se excluya de los espacios cerrados el comprendido entre la abertura propiamente dicha y una línea trazada paralelamente al plano de la abertura, a una distancia de éste igual a la mitad de la manga de la cubierta por el través de la abertura (Anexo No. 46 del presente REMAC, figura 1).
- b. Si a resultas de cualquier disposición, excepto la convergencia del forro exterior, la anchura de este espacio llega a ser inferior al 90% de la manga de la cubierta, sólo se excluirá del volumen de espacios cerrados el espacio comprendido entre la línea de la abertura y una línea paralela que pase por el punto en que la anchura transversal del espacio se hace igual o inferior al

90% de la manga de la cubierta (Anexo No. 46 del presente REMAC, figuras 2, 3, 4).

- c. Cuando un intervalo completamente abierto, exceptuadas las amuradas y barandillas, separa dos espacios que puedan ser ambos o uno de ellos, excluidos, en virtud de lo previsto en los literales a y b, dicha exclusión no se aplicará, si la separación entre los dos espacios es inferior a la mitad de la manga mínima de la cubierta en la zona de la separación (Anexo No. 46 del presente REMAC, figuras 5 y 6).
- d. Todo espacio situado bajo las cubiertas o techos, abierto a la mar o a la intemperie, cuya única conexión con los costados expuestos del cuerpo de la nave, sea la de los puntales necesarios para soportarlo. En ese espacio, pueden instalarse barandillas o una amurada y una chapa de cenefa, y también puntales sobre el costado de la nave, siempre que la distancia entre la parte superior de las barandillas o de la amurada y la cenefa no sea inferior a 0,75 metros (2,5 pies), o un tercio de la altura del espacio, tomándose de estos dos valores, el que sea mayor (Anexo No. 46 del presente REMAC, figura 7).
- e. Todo espacio que, en una construcción de banda a banda, se encuentre directamente en frente de aberturas laterales de altura no inferior a 0,75 metros (2,5 pies) o un tercio de la altura de la construcción, tomándose de estos dos valores el que sea mayor. Si esa construcción sólo tiene abertura a un costado, el espacio que debe excluirse del volumen de espacios cerrados, queda limitado hacia el interior, a partir de la abertura, a un máximo de la mitad de la manga de la cubierta en la zona de la abertura (Anexo No. 46 del presente REMAC, figura 8).
- f. Todo espacio en una construcción situada inmediatamente debajo de una abertura descubierta en su techo, siempre que esa abertura esté expuesta a la intemperie y el espacio excluido de los espacios cerrados esté limitado por el área de la abertura (Anexo No. 46 del presente REMAC, figura 9).



g. Todo nicho en el mamparo de limitación de una construcción que esté expuesto a la intemperie y cuya abertura se extienda de cubierta a cubierta sin ningún dispositivo de cierre, a condición de que su ancho interior no sea mayor que la anchura en la entrada, y su profundidad dentro de la construcción, no sea superior al doble de la anchura en la entrada (Anexo No. 46 del presente REMAC, figura 10).

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 715 de 2017](#), artículo 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**Estanco a la intemperie:** Significa que el agua no penetrará en la nave, cualquiera que sea el estado de la mar.

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 715 de 2017](#), artículo 2º)*

**Estructura de cubierta:** Es cualquier estructura en la cubierta de trabajo y provista de techo.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2º).*  
Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**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 2º)*

**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 de 2016](#), artículo 2º)*

**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 1º)*

**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 5º)*

**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 1º)*

**Francobordo:** Distancia vertical en el costado, entre la línea de máxima carga y el borde superior de la cubierta de francobordo.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5°)*

**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°)*

**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.

Cuando la cubierta de trabajo presente saltillos, se tomará como cubierta de trabajo la línea más baja de la cubierta y la prolongación de esta línea paralelamente a la parte más alta de la cubierta. En una nave o artefacto naval sin cubierta, el francobordo (*f*) es la distancia medida perpendicularmente a la flotación, entre el trancanil o una abertura de inundación descendente, si ésta se encuentra más abajo, y la línea de flotación. Una abertura de inundación descendente, es una abertura en el casco o en las superestructuras que no puede cerrarse rápidamente de manera estanca.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2°).*

Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**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 1º)*

**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 1º)*

**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 1º)*

**Halar:** Acción del remolcador para aplicar fuerza de tensión mediante una o varias líneas de remolque, a la nave o artefacto naval para producir su movimiento.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**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 5º)*

**Incertidumbre:** El intervalo, sobre un valor dado, que contendrá el valor verdadero de la medición en un nivel específico de confianza. Denominada también intervalo de confianza.

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 157 de 2011](#), artículo 2º)*

**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 1º)*

**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 1º)*

**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 2º)*

**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 6º de la Ley 1712 de 2014).

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 268 de 2017](#), artículo 3º)*

**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 6º de la Ley 1712 de 2014).

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 268 de 2017](#), artículo 3º)*

**Información pública:** Es toda información que un sujeto obligado genere, obtenga, adquiera, o controle en su calidad de tal (Literal b) del artículo 6º de la Ley 1712 de 2014).

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 268 de 2017](#), artículo 3º)*

**Ingeniero naval:** Es el profesional que de acuerdo al título otorgado por una entidad educativa debidamente reconocida por la autoridad competente en Colombia, está habilitado y es idóneo para determinar entre otros, las líneas de carga para artefactos navales por medio de los estudios correspondientes, previa autorización de la Autoridad Marítima Nacional. Igualmente el Ingeniero Naval que haya cursado, aprobado y obtenido el título profesional como tal y lo haya convalidado ante el Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior - ICFES-.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**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 5º)*

**Inspección anual:** Verificación que se realiza con el objeto de constatar el estado del artefacto naval y firmar el refrendo del reconocimiento anual así como el Certificado Nacional de Francobordo.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**Inspección inicial:** Verificación que se realiza a un artefacto naval para constatar que sus características estructurales estén de acuerdo con los planos de diseño y en todo caso verificar el estado general del artefacto naval.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**Inspección ordinaria:** Verificación que en cualquier momento podrá realizar la Autoridad Marítima Nacional directamente o a través de una Sociedad Internacional de Clasificación reconocida o a través de un Arquitecto Naval o Ingeniero Naval a artefactos navales nacionales y extranjeros que operen en sus aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales, para constatar el cumplimiento de Convenios Internacionales, y reglamentación nacional relacionada con la

seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio marino y fluvial y la seguridad de la navegación.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**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 1º)*

**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 1º)*

**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 5º)*

**LBP:** Eslora entre perpendiculares.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**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 1º, y aplicable para los efectos de ella.)*

**Línea de costa:** Línea entre la tierra y el mar, constantemente transformada por las corrientes marinas, el oleaje y las mareas.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**Líneas de carga:** Marcas utilizadas como referencia para determinar el francobordo mínimo según la condición de servicio, esta marcación indica el francobordo asignado al artefacto naval de acuerdo con las reglas del Convenio LL/66, la cual será un trazo horizontal de 230mm. (9 pulgadas) de longitud y 25 mm (1 pulgada) de ancho que se extenderán hacia proa y en ángulo recto, a menos que expresamente se disponga de otro modo, de una línea vertical de 25 milímetros (01 pulgada) de ancho marcada a una distancia de 540 MM. (21 pulgadas) a proa del centro.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**Línea de Remolque:** Es el cabo o el cable que el remolcador da a la nave o artefacto naval para una maniobra.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**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 1º)*

**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 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 2º)*

**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 2º)*

**Literatura gris:** También llamada no convencional o documento gris. Es todo aquel que por su origen, desarrollo, estructura o intención no se consideran una publicación formal, sino documentos internos que tiene como fin divulgar rápidamente el conocimiento o la información que resulta de investigar o gestionar un proceso.

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 268 de 2017](#), artículo 3º)*

**Longitud de las superestructuras:** La longitud de una superestructura ( $S$ ) será la longitud media de las partes de la superestructura que queden dentro de la eslora ( $L$ )

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2º).*  
Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del REMAC No. 4.

**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 5º)*

**Manga:** Es el ancho máximo de la nave, medido en su sección media, fuera de miembros, en las naves de forro metálico; o fuera de forros, en las naves de forro no metálico.

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 715 de 2017](#), artículo 2º)*

**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 2º)*

**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 1º de la [Resolución 529 de 2018](#) y aplicable para los efectos de ella)*

**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 llevarán 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 guión (-), el indicativo de la capitanía de puerto correspondiente, seguido por un guión (-) 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 guión (-) 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 guión (-), 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 1º)*

**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 2º)*

**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 3º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**Máxima flotación de servicio:** Es la flotación correspondiente al calado máximo de servicio admisible.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2º).*  
Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**Metadatos:** Es información acerca de los datos. Describen el contenido, calidad, condición y otras características de conjuntos de datos, series de tiempo, productos de información, y servicios de datos e información.

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 268 de 2017](#), artículo 3º)*

**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 5º)*

**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 5º)*

**Nave de carga:** Aquella que no es una nave de pasaje.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2º).*  
Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**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 3º)*

**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 5º y [Resolución 408 de 2015](#), artículo 3º).*

**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 3º)*

**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 1º y [Resolución 408 de 2015](#), artículo 3º)*

**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 5º)*

**Nave de transporte mixto:** Nave con arqueado 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 5º)*

**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 5º)*

**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 5º)*

**Nave y/o artefacto naval con cubierta:** Aquel que tiene una cubierta estanca fija que cubre todo el casco por encima de la máxima flotación de servicio.

Cuando en esta cubierta hay dispuestos pozos abiertos o bañeras, se considera como una nave y/o artefacto naval con cubierta, si la inundación del pozo o de la bañera no lo pone en peligro.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2°).*  
Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**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°)*

**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 1º)*

**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 2º)*

**Número cúbico (CuNo):** Es el resultado de multiplicar  $LOA \cdot B \cdot D$ .

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2º).*  
Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**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 1º)*

**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 1º)*

**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 1º)*

**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 3º)*

**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 5º)*

**Participantes del Servicio de Control de Tráfico Marítimo y Fluvial (SCTMF):** 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.

*(Definición incorporada por la [Resolución 434 de 2018](#), artículo 1º, y aplicable para los efectos de ella.)*

**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 5º)*

**Pasajero:** Por pasajero se entiende toda persona que no sea:

- A. El capitán y los miembros de la tripulación, u otras personas empleadas o contratadas para cualquier labor a bordo necesaria para la nave, y
- B. Un niño menor de un año.

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 715 de 2017](#), artículo 2º)*

**Perpendiculares:** Las perpendiculares de proa y de popa se tomarán en los extremos de proa y de popa de la eslora total (*L*). La perpendicular de proa pasará por la intersección del canto exterior de la roda con la flotación en que se mide la eslora total (*L*).



(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2°).

Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**Peso muerto:** Diferencia, expresada en toneladas métricas, entre el desplazamiento del buque en agua, de peso específico igual a 1,025 en el calado correspondiente al francobordo asignado de verano, y el desplazamiento del buque en rosca.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2°).

Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**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°)

**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 Escolta y Variación (PEV):** Conocido por sus siglas en inglés como VERP (*Vessel Escort and Response Plan*), es la disposición gráfica sobre cómo debe estar ubicado el(os) remolcador(es) respecto al buque a ser escoltado durante su tránsito por el canal de acceso, junto con la descripción escrita del(os) curso(s) de acción a tomar ante la necesidad de variar el plan original mientras se realiza la escolta.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.

**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 abordaje 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)

**Productos de información:** Productos creados mediante la adición de un nivel de aporte intelectual que refine o añada valor a los datos a través de la interpretación y/o combinación con otros datos. Ej. Artículo científico, informe de investigación, estudio, mapa, atlas, etc.

(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 268 de 2017](#), artículo 3°)

**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, como condiciones técnicas características que eliminan la existencia de la pala de timón.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.

**Propulsión convencional:** La que utiliza palas de timón y ejes horizontales para transmitir movimiento de los reductores a las hélices, ya sean de paso fijo o controlable, con o sin toberas.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.

**Propulsión Voith Schneider o cicloidal:** La que utiliza un número determinado de palas verticales de las cuales una es direccional y las demás son propulsoras, rotando esta condición entre las palas en forma coordinada y a una velocidad constante, cambiando el ángulo de ataque de las palas para gobernar e impulsar el buque.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.

**Pronóstico meteorológico marino:** Producto de información que presenta una predicción a corto plazo sobre las condiciones meteorológicas y oceanográficas del caribe y el pacífico colombiano. Es utilizado para la seguridad de la navegación en espacios marítimos y fluviales colombianos, bajo la jurisdicción de la Dirección General Marítima.

(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 268 de 2017](#), artículo 3º)

**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 1º)

**Publicación registrada:** Producto de información que sigue normas de edición y de control bibliográfico (ISBN, ISSN, etc.), y cuenta con certificado de registro ante la Dirección Nacional de Derecho de Autor.

(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 268 de 2017](#), artículo 3º)

**Puesto de control:** Es el espacio donde se ubican la radio del buque o el principal equipo de navegación, o la fuente de energía de emergencia; o donde se centralizan el equipo de registro o de control conraincendios.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2°).

Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**Puntal de francobordo:** El puntal de francobordo ( $D$ ) será el puntal de trazado en el centro de la nave o artefacto naval, más el espesor de la plancha del trancañil de cubierta, cuando esté provisto, más  $\frac{T*(L-S)}{L}$  si la cubierta de francobordo a la intemperie está forrada, donde:

$T$  = Es el espesor medio del forro expuesto separado de las aberturas de cubierta, y

$S$  = Es la longitud total de las superestructuras.

(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2°).

Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**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 cuya 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°)

### **Puntal de Trazado:**

- a. Es la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla, hasta la cara inferior de la cubierta superior, en el costado. En las naves de madera y en las de construcción mixta, esta distancia se medirá desde el canto inferior del alefriz.

Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra es cóncava, o cuando existen tracas de aparadura de gran espesor, esta distancia se medirá desde el punto en que la línea del plano del fondo, prolongada hacia el interior, corte el costado de la quilla.

- b. En las naves que tengan trancaniles redondeados, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la línea de trazado de la cubierta, con la de las chapas del costado del forro, prolongando las líneas como si el trancanil fuera de forma angular.
- c. Cuando la cubierta superior sea escalonada y la parte elevada de dicha cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado, éste se medirá hasta una línea de referencia, que se obtiene prolongando la parte más baja de la cubierta paralelamente a la parte más elevada.

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 715 de 2017](#), artículo 2º)*

**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 5º)*

**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 2º)*

**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 1º)*

**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 5º)*

**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 5º)*

**Remolcador:** Nave diseñada y construida con las especificaciones necesarias de potencia, estructura y equipo para empujar o halar naves, artefactos navales, para apoyo en áreas de practica y otros servicios autorizados que pueda prestar conforme la normatividad vigente.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Remolcador de Empuje o Empujador (Pushboat / Towboat-Pusher):** Nave que por su diseño, construcción y equipamiento ha sido catalogada específicamente para la acción de empujar artefactos navales en aguas protegidas y en ríos, en forma segura y eficiente, de conformidad con sus características de potencia, maniobrabilidad, estabilidad, estructura y equipamiento.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Remolcar:** Acción de empujar o halar una nave(s) o artefacto(s) naval(es) para movilizarlo(s), utilizando uno o varios remolcadores.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Remolque:** Operación que desarrolla uno o varios remolcadores para la movilización de una nave(s) o artefacto(s) naval(es), en forma segura, planeada, programada y organizada.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Remolque costanero:** Operación de remolque donde la distancia a la línea de costa es menor a 25 millas náuticas y el puerto de refugio designado o la zona para fondeo seguro a la largo de la ruta se encuentra a menos de 24 horas de navegación, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Remolque en aguas no protegidas:** Operación de remolque realizada en áreas marítimas parcialmente abrigadas donde la distancia a la línea de costa es menor a 6 millas náuticas y el puerto de refugio designado o la zona para fondeo seguro a lo largo de la ruta se encuentra a menos de 12 horas de navegación, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Remolque en aguas protegidas:** Operación de remolque realizada en canales fluviales, áreas marítimas como bahías interiores, esteros, u otras de configuración geográfica consideradas como aguas protegidas.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Remolque oceánico o de altura:** Operación de remolque donde la distancia entre el puerto de refugio designado o la zona para fondeo seguro a lo largo de la ruta se encuentra a más de 24 horas, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 2017](#), artículo 3º)*

**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 3º)*

**Salvamento:** Servicio que puede prestar un remolcador de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales, certificadas por la Autoridad Marítima o por una sociedad de clasificación inscrita ante ella, ejecutando maniobras y/o apoyos de forma planeada y organizada, para efectos del desencallamiento, remoción, reflotamiento de naves o artefactos navales, la recuperación de estructuras, equipos y elementos sumergidos, etc.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Sección media:** Parte de la nave ubicada a una distancia LBP/2, medida desde la perpendicular de proa. (Punto medio de la eslora).

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 1º)*

**Serie de tiempo:** Secuencia de datos medidos en determinados momentos y espacios geográficos, y ordenados cronológicamente.

*(Definición aplicable para efectos de la [Resolución 268 de 2017](#), artículo 3º)*

**Servicio de apoyo en dragado:** Servicio que puede prestar un remolcador de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales, certificadas por la Autoridad Marítima o por una sociedad de clasificación inscrita ante ella, realizando funciones de apoyo en operaciones de dragado relacionadas.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**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 3º)*

**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 2º)*

**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 3º)*

**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 5º)*

**SITMAR:** Es el sistema integrado de tráfico y transporte marítimo, herramienta web al servicio de la comunidad marítima, a través de la cual se integran temas de tráfico y transporte marítimo nacional e internacional, así como demás temas conexos con la seguridad integral marítima.

*(Definición incorporada por la [Resolución 434 de 2018](#), artículo 1º, y aplicable para los efectos de ella.)*

**Sociedad Internacional de Clasificación Reconocida:** Sociedad Internacional de Clasificación registrada ante la Autoridad Marítima Nacional.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**Sociedad Internacional de Clasificación:** Entidad que dispone de los recursos técnicos y económicos, de gestión y de investigación, para realizar trabajos de conformidad con su objeto social y con la normatividad nacional e internacional vigente sobre la materia.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**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 1º)*

**Superestructura:** Es una construcción cubierta, dispuesta encima de la cubierta de francobordo.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 2º).*  
Nota. La ilustración de los términos empleados en la presente definición, se encuentran contenidos en el anexo No. 40 del presente REMAC.

**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 2º)*

**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 3º)*

**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 3º)*

**Tablas de francobordo:** Información contenida en el Convenio LL/66, Regla 27 capítulo III, en relación con los incrementos de francobordo acuerdo a la eslora y tipo de buque.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 518 de 2000](#), artículo 5º)*

**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 2º)*

**Tonelada de Bollard Pull (TBP):** Unidad en la que se expresa la capacidad de bollard pull, y es equivalente a 1.000 KGF (kilogramos de fuerza) o a 9.80665 kN (kilo Newtons).

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 685 de 2018](#)). Nota. La definición aquí plasmada emana del Anexo A de la resolución en mención.*

**Tráfico internacional:** El que no es tráfico nacional.

*(Definición aplicable para los efectos de la [Resolución 220 de 2012](#), artículo 5º)*

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**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 5º)*

**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 1º)*

**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 1º)*

**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 1º)*

**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 3º)*

**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 1º, 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 1º, 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 2º)*

**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).



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

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°)*



# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

## 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 contenida 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 2º)*

**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.

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



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 2º)*

**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 2º)

### 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 2º)

**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 párrafo: “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 2º)

**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 2º)

#### REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

**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 2º)*

### 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 2º)*

**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:

#### **REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4**

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 2º)*

**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 2º)*

## 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 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 que 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 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

**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 2º)*

### 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 1º)*

**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 2º)*

**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 3º)*

**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 4º)*

**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+: SAT201 (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 5º)*

**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 8º)*

## 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 2° 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 2º)*

**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 3º)*

**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 marinas 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 4º)*

**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 del 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 del 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 5º)

**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 6º)*

**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 el 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 del 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 7º)

**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



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC**

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. 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 del 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 del 10 de diciembre 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 transporte 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 8º)*

**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 9º)*

### 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 11º)*

**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 2° 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 arqueología 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 12º)*

### 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 13º)*

**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 16º; adicionado por el artículo 3º 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:

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

# REMAC

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 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.
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

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

### REMAC 4

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 3° del artículo 1° 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 17º)*

**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 tuvieron lugar por parte de otras entidades u organismos, en lo concerniente a su competencia, para conductas concurrentes o conexas.

*(Resolución 520 de 1999, artículo 18º)*

**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 19º)*

### 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.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto implementar medidas especiales para incrementar la seguridad marítima en las naves de bandera colombiana que efectúan navegación internacional, en lo referente con el registro sinóptico continuo y el número de identificación del buque.

*(Resolución 354 de 2003, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.4.1.2.** *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, se aplican para todas las naves de bandera colombiana que efectúen navegación internacional.

*(Resolución 354 de 2003, artículo 2º)*

#### SECCIÓN 2

##### REGISTRO SINÓPTICO CONTINUO

#### REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC 4**

**ARTÍCULO 4.2.1.4.2.1.** *Finalidad del registro sinóptico continuo.* La finalidad del registro sinóptico continuo, consiste en que a bordo de la nave se cuente con un historial del buque relativo a la información contenida en él.

*(Resolución 354 de 2003, artículo 4º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.4.2.2.** *Información que debe contener el registro sinóptico continuo.* El registro sinóptico continuo debe contener como mínimo los siguientes aspectos:

1. El nombre del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.
2. La fecha en que se matriculó el buque en dicho Estado.
3. El número de identificación del buque, de conformidad con lo establecido en los artículos dispuestos en la sección 3 del presente capítulo.
4. El nombre del buque.
5. El puerto de matrícula del buque.
6. El nombre del propietario o propietarios inscritos y su domicilio o domicilios social(es).
7. El nombre del fletador o fletadores a casco desnudo y su domicilio o domicilios social(es), si procede.
8. El nombre de la compañía, su domicilio social y la dirección o direcciones desde las que lleve a cabo las actividades de gestión de la seguridad.
9. El nombre de todas las sociedades de clasificación que hayan clasificado el buque.
10. El nombre de la administración, del gobierno contratante, o de la organización reconocida que haya expedido el documento de cumplimiento o el documento de cumplimiento provisional. Para ello se deberá especificar en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS), definido en la regla IX/1 del Convenio Internacional SOLAS, la compañía que explota el buque y el nombre de la entidad que haya realizado la auditoría para la expedición del documento, en caso de que ésta sea distinta de la que ha expedido el documento.
11. El nombre de la administración, del gobierno contratante, o de la organización reconocida que haya expedido el certificado de gestión de la seguridad o el certificado de gestión de la seguridad provisional. Para ello se deberá especificar en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad

(IGS), definido en la regla IX/1 del Convenio Internacional SOLAS, al buque y el nombre de la entidad que haya realizado la auditoría para la expedición del certificado, en caso de que ésta sea distinta de la que ha expedido el certificado.

12. El nombre de la administración y del gobierno contratante que haya expedido el certificado internacional de protección del buque, o un certificado internacional de protección del buque provisional. Para ello se deberá especificar en la parte A del Código PBIP, definido en la Regla XI-2/1 del Convenio Internacional SOLAS, al buque y el nombre de la entidad que haya realizado la verificación para la expedición del certificado, en caso de que ésta sea distinta de la que ha expedido el certificado.

13. La fecha en la que el buque dejó de estar matriculado en ese Estado.

*(Resolución 354 de 2003, artículo 5º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.4.2.3. Actualización.** Será responsabilidad de la compañía y del capitán de la nave, la gestión para la actualización inmediata del registro sinóptico continuo, en lo concerniente a los datos referidos en los numerales del 4 al 12 del artículo 4.2.1.4.2.2, dispuesto en el presente capítulo. Para ello, se dejará constancia de las enmendaduras con la firma y sello del capitán de la nave y la fecha en la cual se hizo. Lo precedente se informará, de la manera más expedita, a la Autoridad Marítima Nacional a fin de que se expida una versión revisada y actualizada.

**PARÁGRAFO.** La expedición de la versión revisada y actualizada referida en el presente artículo, no podrá exceder a tres meses contados a partir de la fecha en la cual se realizó la actualización.

*(Resolución 354 de 2003, artículo 6º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.4.2.4. Cambios de pabellón.** Cuando una nave cambie el pabellón colombiano por el de otro Estado, la compañía deberá informar a la Autoridad Marítima Nacional el nombre del Estado cuyo pabellón vaya a enarbolar el buque. Lo precedente, con el objeto de enviar una copia del registro sinóptico continuo ha dicho Estado.

**PARÁGRAFO 1.** Cuando la nave se vaya a abanderar en Colombia, se deberá gestionar, ante la administración del anterior pabellón, el envío oportuno a la

Autoridad Marítima Colombiana del registro sinóptico continuo, junto con cualquier otro de éstos, emitidos anteriormente al buque por otro Estado.

**PARÁGRAFO 2.** Las naves abanderadas en Colombia referidas en el párrafo anterior, deberán tener a bordo, permanentemente, copias de tantos registros sinópticos continuos deba tener, como pabellones haya tenido, desde la implementación a nivel internacional del registro sinóptico continuo.

*(Resolución 354 de 2003, artículo 7º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.4.2.5.** *Permanencia a bordo del registro sinóptico continuo.* El registro sinóptico continuo expedido por la Dirección General Marítima en nombre de la República de Colombia, deberá permanecer siempre a bordo de la nave, aun cuando ésta cambie de pabellón, cambie de propietario, pase a otro fletador a casco desnudo, o cuando otra compañía asuma la responsabilidad de su operación.

*(Resolución 354 de 2003, artículo 8º)*

### SECCIÓN 3

#### NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL BUQUE

**ARTÍCULO 4.2.1.4.3.1.** *Finalidad del número de identificación del buque.* Con el ánimo de incrementar la seguridad marítima, se asignará a cada buque de bandera colombiana un número de identificación, suministrado y aprobado por la Organización Marítima Internacional. Éste deberá ajustarse al sistema de asignación de un número a los buques para su identificación, introducido por la OMI en 1987.

*(Resolución 354 de 2003, artículo 9º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.4.3.2.** *Características del número de identificación del buque.* Una vez sea asignado el número de identificación del buque, éste deberá tener las siguientes características:

- a) Será marcado de tal manera que garantice su permanencia.

- b) Será marcado en un lugar visible, bien sea en la popa del buque o en ambos costados del casco, en la sección central a babor y a estribor, por encima de la línea de máxima carga asignada, o a ambos lados de la superestructura, a babor y a estribor, o en la parte frontal de la superestructura.
- c) Será marcado en un lugar fácilmente accesible, bien sea en uno de los mamparos transversales de extremo de los espacios de máquinas, según lo dispuesto en la regla II-2/3.30 del Convenio Internacional SOLAS, o en una de las escotillas. En caso de los buques tanque, será marcado en la cámara de bombas.
- d) El marcado permanente deberá ser muy visible. Estará bien separado de otras marcas del casco y se pintará en un color que resalte.
- e) El marcado permanente tendrá una altura no inferior a 200mm y una altura no inferior a 100mm. La anchura de las marcas será proporcional a su altura.

*(Resolución 354 de 2003, artículo 10º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.4.3.3.** *Forma de marcar el número de identificación del buque.* El marcado del número de identificación del buque se deberá hacer de manera permanente, y se podrá efectuar mediante grabación en hueco, en relieve, con punzón, o mediante cualquier otro método equivalente que garantice que dicho marcado no pueda borrarse con facilidad.

**PARÁGRAFO 1.** El método del marcado y las características del número referente a la eslora, manga, puntal y color de la nave, deberá ser aprobado previamente por la Capitanía de Puerto de la jurisdicción donde se vayan a efectuar los trabajos.

*(Resolución 354 de 2003, artículo 11º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.4.3.4.** *Obligatoriedad del número de identificación del buque.* Toda nave de bandera colombiana que efectúe navegación internacional, deberá marcar el número de identificación del buque, en los lugares y dentro de las fechas límites establecidas por la Autoridad Marítima Nacional.

*(Resolución 354 de 2003, artículo 12º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.4.3.5.** *Inspecciones.* Todos los asuntos referidos en el presente capítulo, podrán ser objeto de inspecciones en cualquier momento por parte de autoridades competentes.

*(Resolución 354 de 2003, artículo 13º)*

### 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 1º)*

**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 2º)*

### 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 4º)*

**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 5º)*

**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 6º)*

**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 7º)

### 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 8º)

**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 9º)*

**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 10º)*

### 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 11º)*

**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 interfase 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 15º)*

**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 16º)*

**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 interfase 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 17º)*

**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 18º)*

**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 19º)*

**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 20º)*

**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 21º)*

**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 22º)*

**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<sub>2</sub> automático y manual, con un tubo de inflado de fácil acceso y silbato.

*(Resolución 674 de 2012, artículo 23º)*

**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 búsqueda 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 27º)*

**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 28º)*

### 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 29º)*

**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 30º)*

**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 31º)*

**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 32º)*

**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 33º)*

**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 34º)*

### 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 7º)*

**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 8º)*

**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 9º)*

**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 trasbordo, deberán disponer ya de la masa bruta verificada, lo que hará innecesario que vuelvan a pesarse en la instalación portuaria de trasbordo.

El buque que efectúe la entrega deberá notificar a la instalación de la sociedad portuaria del puerto de trasbordo, 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 trasbordo, 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 10º)*

**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 1º)*

**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 2º)*

**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 3º)*

**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 4º)*

**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 guión.

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

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.

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

(Resolución 128 de 2010, artículo 5º)

**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 decimoprimer caracter indicará la propulsión principal del bote. Éste caracter 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 incluye 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, el casabote, 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 tiene 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 6º)*

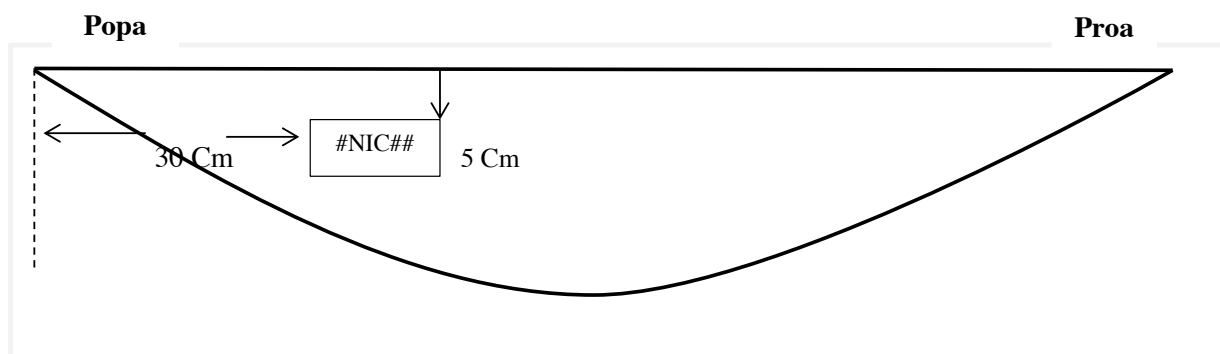
**ARTÍCULO 4.2.1.7.7.** Las naves menores deben fijar y exhibir su número de identificación del casco principal y el número de identificación de casco duplicado, de conformidad con los siguientes requisitos que se establecen para su ubicación:

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 7º)*

**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 8º)*

## CAPÍTULO 8

### DE LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

Capítulo adicionado por la [Resolución 529 del 22 de junio de 2018](#)

**ARTÍCULO 4.2.1.8.1. Objeto.** Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer los criterios y directrices para determinar la dotación mínima de seguridad para las naves.

**PARÁGRAFO.** Lo dispuesto en el presente capítulo no aplica a las naves de pesca de bajura, las naves de pesca artesanal, las naves de construcción primitiva, 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.

*(Resolución 529 de 2018, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.8.2. Principios.** Para determinar la Dotación Mínima de Seguridad de naves o artefactos navales, deberán observarse los siguientes principios:

1. Mantener guardias seguras de navegación, de máquinas y en puerto, y escuchas radioeléctricas, de conformidad con la regla VIII/2 del Convenio de Formación, 1978, enmendado, así como una vigilancia general de la nave o artefacto naval.
2. Amarrar y desamarrar la nave o artefacto naval en condiciones de seguridad.
3. Atender las funciones de seguridad de la nave o artefacto naval cuando esté estacionario o casi estacionario en la mar.
4. Efectuar las operaciones necesarias para evitar causar daños al medio marino.
5. Mantener los dispositivos de seguridad y la limpieza de todos los espacios accesibles para reducir al mínimo el riesgo de incendio.

6. Prestar cuidados médicos a bordo.
7. Garantizar la seguridad del transporte de la carga durante el viaje.
8. Inspeccionar y mantener, según proceda, la integridad estructural de la nave o artefacto naval.
9. Explotar la nave o artefacto naval, de conformidad con su plan de protección aprobado.
10. Accionar todos los medios de cierre estancos, mantenerlos en buen estado, y establecer una patrulla competente de lucha contra averías.
11. Utilizar el equipo de lucha contra incendios y de emergencia de a bordo, así como los dispositivos de salvamento, llevar a cabo las operaciones de mantenimiento de dicho equipo que se deban efectuar en la mar, y reunir y hacer desembarcar a todas las personas que haya a bordo.
12. Hacer funcionar las máquinas propulsoras principales y la maquinaria auxiliar, en particular el equipo de prevención de la contaminación, manteniéndolas en buen estado, de manera que la nave o artefacto naval pueda superar los peligros previsibles del viaje.
13. Formación continua necesaria de todo el personal en el funcionamiento y utilización del equipo de lucha contra incendios y de emergencia, los dispositivos de salvamento y los medios de cierre estancos.
14. Formación especializada necesaria para determinados tipos de nave o artefacto naval, y en los casos en que los tripulantes lleven a cabo tareas a bordo que crucen los límites entre las secciones.
15. Provisión de alimentos adecuados y de agua potable.
16. Necesidad de desempeñar deberes y asumir responsabilidades en caso de emergencia.

17. Necesidad de ofrecer oportunidades a la gente de mar para permitirle adquirir la formación y experiencia requeridas.

*(Resolución 529 de 2018, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.8.3. Responsabilidad del Propietario o el Armador.** El Propietario o Armador de la nave o artefacto naval que elabore y presente su propuesta de Dotación Mínima de Seguridad, debe cumplir con lo dispuesto en el artículo anterior, así como las prescripciones del anexo No. 49: "Directrices para presentar la propuesta a la autoridad marítima respecto a la dotación mínima de seguridad para buques de bandera colombiana" y, del anexo No. 50 "Caracterización del buque", ambos contenidos en el presente REMAC.

*(Resolución 529 de 2018, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.8.4. Aprobación.** La Autoridad Marítima aprobará la propuesta de Dotación Mínima de Seguridad presentada por el Propietario o Armador de la nave o artefacto naval que cumpla con lo dispuesto en los artículos 4.2.1.8.2 y 4.2.1.8.3 del presente capítulo.

Cuando se presenten cambios que afecten lo estipulado en el Certificado de Dotación Mínima de Seguridad, el Propietario o Armador deberá elaborar y presentar una nueva propuesta, teniendo en cuenta lo establecido en los anexos No. 49 y 50 dispuestos en el presente REMAC.

*(Resolución 529 de 2018, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.8.5. Verificación.** La Autoridad Marítima Nacional verificará periódicamente las medidas relativas a la Dotación Mínima de Seguridad establecidas por el Propietario o Armador, en cumplimiento a lo dispuesto en el presente capítulo y el certificado de Dotación Mínima de Seguridad, comprobando que lo autorizado en el certificado se cumpla en cuanto a la cantidad y calificación de la tripulación a bordo.

*(Resolución 529 de 2018, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.8.6. Pérdida de Vigencia.** El certificado de Dotación Mínima de Seguridad que la Autoridad Marítima expida a una nave o artefacto naval, perderá su vigencia en los siguientes casos:

1. Cambio en la Catalogación (Por Tipo de Nave/Artefacto Naval, Navegación y/o de Tráfico).
2. Cuando en una verificación periódica, la Autoridad Marítima encuentre que la tripulación a bordo no cumple con el certificado expedido y sin que el Propietario o Armador haya solicitado un cambio en el certificado, de acuerdo con el procedimiento establecido en los artículos 4.2.1.8.3 y 4.2.1.8.4 del presente capítulo.

En tales casos, la Dirección General Marítima suspenderá el zarpe o las operaciones de la nave o artefacto naval afectado, hasta cuando se expida un nuevo certificado de dotación mínima de seguridad.

*(Resolución 529 de 2018, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.8.7. Certificado Provisional.** Cuando en la propuesta de Dotación Mínima de Seguridad presentada, se determinen aspectos que no satisfagan plenamente los principios relativos a la Dotación Mínima de Seguridad establecidos en el artículo 4.2.1.8.2 y 4.2.1.8.3 del presente capítulo, pero no generen riesgos considerables para la preservación de la vida humana en el mar o la protección del ambiente, se expedirá por una única vez un certificado provisional con una vigencia máxima de seis (6) meses, con el fin de permitir la corrección a satisfacción de las observaciones encontradas.

*(Resolución 529 de 2018, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.2.1.8.8. Modelo Certificado.** El Certificado de Dotación Mínima de Seguridad estará conforme al modelo que figura en el anexo No. 48: "Modelo de los certificados" del presente REMAC, en idioma español para embarcaciones que hagan tráfico nacional, y con traducción al inglés, si hacen tráfico internacional.

*(Resolución 529 de 2018, artículo 2º)*



## 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 13 de noviembre de 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 de 2018, artículo 2º)*

**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 de 2018, artículo 2º)*

**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 de 2018, artículo 2º)*

**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 de 2018, artículo 2º)*

**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 de 2018, artículo 2º)*

**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 de 2018, artículo 2º)*

**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 de 2018, artículo 2º)*

**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 de 2018, artículo 2º)*

**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 de 2018, artículo 2º)*

## 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

**ARTÍCULO 4.2.2.1.1.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer la información y las especificaciones técnicas requeridas en el Plan General de las Ayudas a la Navegación, a instalar en los canales de acceso a las instalaciones portuarias, que debe ser presentado ante la Autoridad Marítima Nacional.

*(Resolución 447 de 2011, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.2.2.1.2.** *Ámbito de aplicación.* El plan general de ayudas a la navegación será exigido a las instalaciones portuarias en las cuales se contemple el diseño, construcción y puesta en servicio de un canal navegable público o privado.

*(Resolución 447 de 2011, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.2.2.1.3.** *Presentación.* El plan general de ayudas a la navegación deberá ser presentado en la Dirección General Marítima, a través de la Capitanía de Puerto respectiva, en los siguientes casos:

- a) Para la construcción de nuevas instalaciones portuarias que incluyan canales navegables.
- b) Ante la modificación del diseño de los canales navegables existentes.
- c) Cuando se modifiquen las condiciones operacionales de los puertos que afecten la señalización marítima existente.
- d) Cuando la maniobra de una nave afecte las áreas de maniobrabilidad de los frentes de atraque adyacentes.

*(Resolución 447 de 2011, artículo 3º)*

**ARTÍCULO 4.2.2.1.4.** *Información pertinente.* El plan general de ayudas a la navegación deberá contener como mínimo la siguiente información:

- a) Descripción de las ayudas a la navegación.
- b) Estudios de maniobrabilidad.

*(Resolución 447 de 2011, artículo 4º)*

**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:
1. Clase de boya.
  2. Latitud (En grados, minutos y segundos).
  3. Longitud (En grados, minutos y segundos).
  4. Carta oficial de la Dirección General Marítima de referencia.
  5. Volumen.
  6. Peso.
  7. Clase y cantidad de ganchos.
  8. Espesor del planchaje.
  9. Resistencia de los ganchos, grilletes y otros accesorios empleados.
  10. Flotabilidad.
  11. Número, longitud de pernadas y resistencia.
  12. Longitud y diámetro del orinque.
  13. Número, clase y peso de las anclas.
  14. Número de muertos.
  15. Peso de cada muerto.
  16. Resistencia del anclaje de cada boya.
  17. Elementos de sujeción de la boya para el personal de amarradores. Estos es, barandas, pasamanos, escaleras, etc.
  18. 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:
1. Ayuda que prestará a la navegación.
  2. Latitud (En grados, minutos y segundos).
  3. Longitud (En grados, minutos y segundos).
  4. Carta oficial de la Dirección General Marítima de referencia y año de edición.
  5. Diseño de la enfilación (gráficos).
  6. Prioridad de funcionamiento.

7. Parámetros de la enfilación de ruta o de aproximación de fondeo.
  - 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 debe utilizar boyas de color naranja 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.

*(Resolución 447 de 2011, artículo 5º)*

**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 o factores 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.

*(Resolución 447 de 2011, artículo 6º)*



**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.
  - 2.1. Descripción general de las instalaciones y equipamiento.
  - 2.2. Descripción general de la forma de operación en las instalaciones portuarias.
3. Ubicación geográfica y plano general de la ubicación del proyecto.

b) 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.

c) 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:
  - 3.1. Ola media
  - 3.2. Ola incidente
  - 3.3. Ola de diseño
  - 3.4. Identificar ola máxima y su dirección en las afueras del puerto o terminal.
  - 3.5. Describir tipo, altura máxima y dirección de la ola máxima que llega al sector de maniobras.
4. Mareas
  - 1.1. Describir el tipo de mareas en el sector.
  - 1.2. Altura mínima y máxima de mareas en sicigias.
  - 1.3. Altura mínima y máxima de mareas en cuadratura.

### 5. Batimetría

- 5.1. Plano batimétrico aprobado en coordenadas geográficas. Éste debe incluir las instalaciones portuarias, elementos de amarre y elementos conspicuos.
- 5.2. 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.

El peticionario debe presentar a la Dirección General Marítima un plano batimétrico. En escala mínimo 1:1.000 en referencia al elipsoide WGS 84, cuadrícula UTM.

De igual forma, los datos brutos de colección de información, así como los datos editados y corregidos por calado, velocidad del sonido y posición, deberán ser presentados en un archivo de texto \*.xyz, con las siguientes características:

- Elipsoide WGS 84.
- Cuadrícula UTM.
- Profundidades en metros (positivos).

Los datos de corrección por velocidad del sonido, deberán ser presentados en formato \*.txt.

Los datos de calado de la embarcación y el plano final del área de estudio, deberán contener, con mínimo, la siguiente información: Escala, proyección (Mercator o Transversa de Mercator), características básicas del equipo de sondeo, características básicas del equipo de posicionamiento, nivel de reducción vertical de las sondas, se sugiere MLWS con capacidad de implantar LAT en un futuro cercano, elipsoide WGS 84, cuadrícula UTM, profundidades en metros.

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.

*(Resolución 447 de 2011, artículo 7º)*

**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 447 de 2011, artículo 8º)*

**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 tendrán 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 447 de 2011, artículo 9º)*

**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 447 de 2011, artículo 10º)*

**ARTÍCULO 4.2.2.1.11.** *Verificación.* Una vez recibido el plan general de ayudas a la navegación, el Capitán de Puerto de la jurisdicción que corresponda, verificará en coordinación con el responsable de señalización marítima, el documento entregado, expidiendo el respectivo concepto técnico. Posterior a ello, enviará el estudio técnico a la sede central de la Dirección General Marítima.

**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 dos (2) meses. 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 447 de 2011, artículo 11º)*

**ARTÍCULO 4.2.2.1.12.** *Aprobación del plan general de ayudas a la navegación.* Una vez recibido el expediente por la Subdirección de Desarrollo Marítimo, ésta procederá a su estudio. Con base en él, la Dirección General Marítima expedirá la resolución de aprobación.

*(Resolución 447 de 2011, artículo 12º)*

## 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:

<b>Boya lateral (roja - verde)</b>	Destellos Aislados (F1) - Período 3 seg. = 0,5 luz - 2,5 oscuridad. Color verde o roja.
<b>Boya de mar</b>	Isofase (1) - Período 4 seg. = 2,0 luz - 2,0 oscuridad (Isofásico). Color blanco.
<b>Boya de bifurcación de canal</b>	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.
<b>Boya de peligro aislado</b>	Grupo de dos destellos - Período FL (02) 5 Seg. = 0,5 luz - 1,0 oscuridad - 0,5 luz - 3,0 oscuridad. Color amarilla.
<b>Boya de viraje</b>	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 1º)

### CAPÍTULO 3

#### DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LAS AYUDAS DE LA NAVEGACIÓN

**ARTÍCULO 4.2.2.3.1.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer las especificaciones técnicas mínimas que deben reunir las boyas de señalización o ayudas flotantes a la navegación, utilizadas en los canales públicos navegables a nivel nacional y en los canales de acceso a las instalaciones portuarias.

<p><b>Boya Lateral (Verde)</b></p>	<p>Altura mínima = 4.50 metros incluyendo marca de tope.</p> <p>Altura Focal = Mínimo 3.00 metros.</p> <p>Diámetro mínimo 2.10 metros.</p> <p>Forma de la estructura = Castillete.</p> <p>Marca de Tope = Cilíndrica.</p> <p>Reflector de Radar o elemento pasivo diseñado para devolver a su fuente de origen los pulsos de radiación electromagnética incidentes en él, procedentes de la exploración de un radar, aumentando la visualización del blanco en la pantalla del radar de a bordo.</p> <p>Color = Verde.</p> <p>Alcance nominal luminoso mínimo de 4 MN.</p>
<p><b>Boya Lateral (Roja)</b></p>	<p>Altura mínima = 4.50 metros incluyendo marca de tope.</p> <p>Altura focal = Mínimo 3.00 metros.</p> <p>Diámetro mínimo = 2.10 metros.</p> <p>Forma de la estructura = Castillete.</p> <p>Marca de Tope cónica con el vértice hacia arriba.</p> <p>Reflector de Radar o elemento pasivo diseñado para devolver a su fuente de origen los pulsos de radiación electromagnética incidentes en él,</p>

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

	<p>procedentes de la exploración de un radar, aumentando la visualización del blanco en la pantalla del radar de a bordo.</p> <p>Color = Roja</p> <p>Alcance nominal luminoso mínimo de 4 MN.</p>
<b>Boya de Mar</b>	<p>Altura mínima = 6.10 metros incluyendo marca de tope.</p> <p>Altura focal = Mínimo 3.55 metros.</p> <p>Diámetro mínimo = 2.40 metros.</p> <p>Forma de la estructura = Castillete.</p> <p>Marca de tope = Esférica color rojo.</p> <p>Reflector de Radar o elemento pasivo diseñado para devolver a su fuente de origen los pulsos de radiación electromagnética incidentes en él, procedentes de la exploración de un radar, aumentando la visualización del blanco en la pantalla del radar de a bordo.</p> <p>Color = Franjas verticales rojas y blancas.</p> <p>Alcance nominal luminoso mínimo de 6 MN.</p>
<b>Boya de peligro aislado</b>	<p>Altura mínima = 4.50 metros incluyendo marca de tope.</p> <p>Altura focal = Mínimo 3.00 metros.</p> <p>Diámetro mínimo = 2.10 metros.</p>



	<p>Forma de la estructura = Castillete.</p> <p>Marca de tope = Dos esferas negras superpuestas.</p> <p>Reflector de Radar o elemento pasivo diseñado para devolver a su fuente de origen los pulsos de radiación electromagnética incidentes en él, procedentes de la exploración de un radar, aumentando la visualización del blanco en la pantalla del radar de a bordo.</p> <p>Color = Negro con franjas horizontales rojas.</p> <p>Alcance nominal luminoso mínimo de 4 MN.</p>
--	---

**PARÁGRAFO 1.** Todas las ayudas flotantes estarán identificadas por letras y/o números rotulados en la estructura. Así mismo deberán tener marcas de tope, de acuerdo con el Sistema de Balizamiento Marítimo Internacional (IALA, Región B).

**PARÁGRAFO 2.** El radio de borneo máximo. Esto es, el radio del círculo de vigilancia, estará definido por la fórmula  $R_m = \sqrt{L^2 - H^2}$ , donde:

- $R_m$  = Es el máximo radio de borneo en metros.
- $L$  = Es la longitud del tren de fondeo en metros.
- $H$  = Es la profundidad en metros, definida como la profundidad máxima que incluye el nivel en pleamares vivas y la mitad de la altura máxima de la ola en la zona.

**PARÁGRAFO 3.** La longitud mínima recomendada para un tren de fondeo es:

- $L_{min} = 2 H$ , para profundidades menores de 50 metros.
- $L_{min} = 1.5 H$ , para profundidades mayores de 50 metros.

*(Resolución 478 de 2010, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.2.2.3.2.** Las ayudas a la navegación serán instaladas en los canales públicos navegables, de acuerdo con el volumen de tráfico y el grado de riesgo existente.

*(Resolución 478 de 2010, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.2.2.3.3.** La Autoridad Marítima Nacional no autorizará el uso de una luz fija en las ayudas a la navegación utilizadas en los canales públicos navegables, ni en los planes generales de ayudas a la navegación sometidos a su aprobación en los canales de acceso a las instalaciones portuarias.

*(Resolución 478 de 2010, artículo 3º)*

## CAPÍTULO 4

### DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LAS BOYAS O AYUDAS FLOTANTES ESPECIALES

**ARTÍCULO 4.2.2.4.1.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer las especificaciones técnicas mínimas que deben reunir las boyas de señalización o ayudas flotantes especiales, utilizadas en la jurisdicción de la Dirección General Marítima:

<b>Boya Especial (Amarilla)</b>	<p>Altura Mínima = 4.50 metros incluyendo marca de tope.</p> <p>Altura Focal = Mínimo 3.00 metros.</p> <p>Diámetro Mínimo = 2.10 metros</p> <p>Forma de la estructura = castillete.</p> <p>Marca de Tope = Una sola, amarilla, en forma de "X".</p> <p>Reflector de Radar o elemento pasivo</p>
---------------------------------	---

	<p>diseñado para devolver a su fuente de origen los pulsos de radiación electromagnética incidentes en él, procedentes de la exploración de un radar, aumentando la visualización del blanco en la pantalla del radar de a bordo.</p> <p>Color Estructura (cuerpo) = Amarillo.</p> <p>Periodo = 0.7 ON + 0.7 OFF + 0.7 ON + 0.7 OFF + 0.7.</p> <p>ON + 0.7 OFF + 0.7 ON + 4.1 OFF = 9 segundos.</p> <p>Color luz = Amarilla.</p> <p>Alcance nominal luminoso mínimo de 4 MN.</p>
--	--

**PARÁGRAFO 1.** Todas las boyas de señalización o ayudas flotantes especiales, estarán identificadas por letras y/o números rotulados en la estructura. Así mismo deberán tener marcas de tope.

**PARÁGRAFO 2.** El radio de borneo máximo, esto es, el radio del círculo de vigilancia, está definido por la fórmula  $R_m \sqrt{(L^2 - H^2)}$ , donde:

- $R_m$  = Es el máximo radio de borneo en metros.
- $L$  = Es la longitud del tren de fondeo en metros.
- $H$  = Es la profundidad en metros, definida como la profundidad máxima que incluye el nivel en pleamares vivas y la mitad de la altura máxima de la ola en la zona.

**PARÁGRAFO 3.** La longitud mínima recomendada para un tren de fondeo es:

- $L_{min} = 2 H$ , para profundidades menores de 50 metros
- $L_{min} = 1.5 H$ , para profundidades mayores de 50 metros.

*(Resolución 771 de 2011, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.2.2.4.2.** Las boyas de señalización y ayudas flotantes especiales referidas en el artículo anterior, serán instaladas cuando se realicen actividades de obtención de datos oceánicos, separación de tráfico, indicación de depósitos de materiales o vertederos de descarga de dragado, zonas de ejercicios militares, presencia de cables o tuberías submarinas, zonas reservadas a la recreación, dragado, relimpias, o cualquier otra circunstancia especial, de acuerdo con el volumen de tráfico y el grado de riesgo existente.

*(Resolución 771 de 2011, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.2.2.4.3.** La Autoridad Marítima Nacional no autorizará el uso de una luz fija en las boyas de señalización o ayudas flotantes especiales, sometidas a su aprobación en los canales de acceso a las instalaciones portuarias.

*(Resolución 771 de 2011, artículo 3º)*

### CAPÍTULO 5

#### DEL ALCANCE NOMINAL MÍNIMO DE LOS FAROS

**ARTÍCULO 4.2.2.5.1.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer el alcance nominal mínimo de los faros a nivel nacional, en 12 millas náuticas.

*(Resolución 23 de 2011, artículo 2º)*

**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 2º)*

**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 3º)*

**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 4º)*

**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 5º)*

**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 6º)*



# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

## TÍTULO 3

### SERVICIO Y CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO

#### CAPÍTULO 1A

#### DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO Y FLUVIAL EN LA JURISDICCIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

##### SECCIÓN 1

##### DE LA CONFORMACIÓN DEL SERVICIO Y CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO Y FLUVIAL EN LA JURISDICCIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

**Artículo 4.2.3.1A.1.1.** *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, se aplicarán de forma obligatoria a todos los participantes del servicio de control de tráfico marítimo y fluvial en toda la jurisdicción de la Autoridad Marítima.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.1.2.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer el Servicio y Control de Tráfico Marítimo y Fluvial en la jurisdicción de la Autoridad Marítima, con el fin de garantizar la seguridad de la navegación y de la vida humana, protección del medio marino y la zona costera adyacente, incluida las obras e instalaciones mar adentro de los posibles efectos perjudiciales del tráfico durante el tránsito, arribo, permanencia y salida de los participantes del SCTMYF.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.1.3.** Competencias.

1. **Cuerpo de Guardacostas:** Corresponde al Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional:

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

- a) Aplicar y hacer cumplir las normas nacionales y los instrumentos marítimos internacionales de los cuales Colombia haga parte.
- b) Ejercer control y vigilancia para la protección en la vida humana, protección del medio ambiente acuático, en el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima Nacional.
- c) Hacer cumplir las disposiciones del Servicio y Control de Tráfico y de las estaciones costeras en el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima Nacional.
- d) Vigilar el cumplimiento de las disposiciones de la ruta, control y vigilancia del tráfico, incluyendo los canales de acceso y las áreas de fondeadero.

### 2. **DIMAR:** Corresponde a la Dirección General Marítima:

- a) Operar conjuntamente y ejercer el control de tráfico en todos los puertos nacionales y zonas adyacentes a éstos y en todas aquellas aguas Jurisdiccionales de la Autoridad Marítima Nacional.
- b) Vigilar y prevenir accidentes marítimos.
- c) Vigilar y controlar el Tráfico.
- d) Proteger el mar, atender las llamadas y señales de alerta por parte de las naves.

[\(Resolución 434 de 2018, artículo 2º\)](#)

**Artículo 4.2.3.1A.1.4.** *Servicio de información.* Es aquel que se presta a horas especiales, intervalos fijos o por petición de los participantes o requerimiento de los operadores del Sistema. Su objetivo principal es el de garantizar que se dispone a tiempo de la información necesaria para la toma de decisiones a bordo relativas a la navegación. A través de este servicio se configuran, entre otros, aspectos tales como:



1. Avisos náuticos.
2. Información náutica.
3. Información sobre el tráfico.
4. Información sobre derrotas.
5. Información hidrográfica.
6. Información relativa a ayudas a la navegación (física y virtual).
7. Avisos meteorológicos.
8. Demás medidas que la Autoridad estime necesarias.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.1.5.** *Servicio de asistencia a la navegación.* Es aquel cuyo objetivo es el de facilitar la toma de decisiones a bordo, relativas a la navegación, a vigilar y supervisar los efectos de tales decisiones; esto en situaciones normales y en especial en situaciones difíciles o de emergencia. Se presta a petición de los participantes o por necesidades propias del servicio por parte de la Autoridad. A través de este servicio se configuran, entre otros, aspectos tales como:

1. Rumbos y derrotas establecidas.
2. Avisos a participantes determinados.
3. Información de búsqueda y salvamento.
4. Información de seguridad.
5. Demás información que la Autoridad considere pertinente.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.1.6.** *Servicio de organización del tráfico marítimo y fluvial.* Es aquel servicio que tiene por objetivo proporcionar información e instrucciones que brinden seguridad y eficacia en el tráfico, así como el de prevenir el desarrollo de situaciones peligrosas dentro del área. A través de este servicio se configuran, entre otros, aspectos tales como:

1. Planificación diaria de movimientos en el área.
2. Prelación de tránsito.
3. Rutas a seguir.
4. Adjudicación de zonas de fondeo/ cuarentena.
5. Movimientos obligatorios dentro del área.

6. Límites de velocidad a tener en cuenta.
7. Condiciones de salida del puerto de parte de los participantes.
8. Sistemas de notificación obligatoria.
9. Demás información que la Autoridad considere pertinente.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.1.7.** *Estaciones de control de tráfico y vigilancia marítima y fluvial.* Operarán ininterrumpidamente veinticuatro (24) horas al día por siete (7) días a la semana.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.1.8.** *Idioma para comunicaciones.* El idioma oficial para comunicaciones de tráfico internacional que no tengan dominio del idioma Español, será el Inglés y éstas siempre se regirán conforme a lo que establece la Organización Marítima Internacional (OMI), a través del uso de las frases normalizadas.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.1.9.** En los casos de emergencia en los que un participante del servicio y control de tráfico Marítimo y fluvial necesite efectuar maniobras diferentes a las autorizadas dentro de las áreas de tráfico, deberá, solicitar el permiso correspondiente a las Estaciones de Control (ECTVM).

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.1.10.** El servicio y control de tráfico Marítimo y Fluvial está autorizado a dar instrucciones a los participantes y estos están en la obligación de acatarlas. Las instrucciones están destinadas a la obtención de un resultado definido y será dejado a discreción del capitán o piloto práctico a bordo los pormenores de la ejecución, tales como el rumbo que ha de seguirse o las maniobras de máquinas que han de ejecutarse. Se harán esfuerzos para que las medidas que se tomen en el Servicio y control de Tráfico, no interfieran con la responsabilidad que, en cuanto a la seguridad de la navegación, corresponde al capitán o piloto práctico, ni que se vean afectadas las relaciones entre estos dos últimos.

[\(Resolución 434 de 2018, artículo 2º\)](#)

**Artículo 4.2.3.1A.1.11.** Los participantes deben seguir las normas del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes (COLREG), incorporado a la legislación nacional mediante Ley 13 de 1981.

[\(Resolución 434 de 2018, artículo 2º\)](#)

### SECCIÓN 2

#### SISTEMAS DE REPORTES Y SUMINISTRO DE INFORMACIÓN DURANTE LA LLEGADA, ESTADÍA Y SALIDA DE PARTICIPANTES

**Artículo 4.2.3.1A.2.1.** Los participantes del Servicio y Control de Tráfico Marítimo y fluvial y sus representantes, que tengan intención de arribo a aguas jurisdiccionales, que vayan en tránsito o paso inocente, deberán dar cumplimiento a los sistemas de notificación obligatoria, requerimientos y presentación de información, a través de los procedimientos y medios establecidos por la Autoridad Marítima para tal fin.

[\(Resolución 434 de 2018, artículo 2º\)](#)

**Artículo 4.2.3.1A.2.2.** *Clases de reportes o notificaciones.* El establecimiento de los sistemas de notificación obligatoria, integran las siguientes clases de reportes tanto para el arribo como para el zarpe, según corresponda:

1. Plan de navegación (SP).
2. Notificación de la situación (PR).
3. Notificación de cambio de derrota (DR).
4. Notificación final (FR).
5. Notificación relativa a mercancías peligrosas (DG).
6. Notificación relativa a sustancias perjudiciales (HS).
7. Notificación relativa a contaminantes del mar (MP).

El procedimiento, periodicidad y medios a utilizar para cada tipo de reporte, serán reglamentados por la Autoridad Marítima, conforme las disposiciones nacionales y de la Organización Marítima Internacional (OMI).

(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)

### **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 establezcan a través de las Capitanías de Puerto/ ECTVM 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.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**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. Zarpe 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 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 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 Capitanías de Puerto.

[\(Resolución 434 de 2018, artículo 2º\)](#)

#### **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 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 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.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.2.3.1.A.2.6.** *Medidas especiales Capitanía de Puerto de Buenaventura.* Artículo adicionado por la [Resolución 019 del 22 de enero de 2019](#). De conformidad con lo dispuesto en la Resolución 434 de 2018, para tramitar el zarpe de cabotaje fuera de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto 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](mailto:gcp01@dimar.mil.co) – [ctmcp01@dimar.mil.co](mailto: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 [gcp01@dimar.mil.co](mailto:gcp01@dimar.mil.co) – [ctmcp01@dimar.mil.co](mailto: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 salvamento 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 del mismo, 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](mailto: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 a 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](mailto: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 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 Marítimo.

- 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 a lo establecido en las disposiciones vigentes.

*(Resolución 019 de 2019, artículo 1º)*

### SECCIÓN 3

#### COMUNICACIONES DEL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO

**Artículo 4.2.3.1A.3.1. Generalidades.** Los canales SIMPLEX utilizados en FONIA y DSC (Digital Selective Calling), son canales de comunicaciones donde ambos, transmisión y recepción están operando en la misma frecuencia, es imposible transmitir y recibir simultáneamente. Estos canales se usan en caso de accidente, urgencia, seguridad y operaciones entre barcos. Al ser una comunicación abierta puede ser escuchada por otras estaciones. Las frecuencias simplex para el sistema digital DSC son solo para alertas y llamadas de urgencias. Una vez enviada una señal DSC, la comunicación sigue en la frecuencia de fonia correspondiente para comunicaciones de voz. Los canales DUPLEX utilizados en FONIA, son los que operan en dos frecuencias, una en transmisión y otra en recepción, y son utilizados normalmente para las comunicaciones entre barcos y CRS (Estación Radio Costera), estas son estaciones de radio marítimas situadas en la costa, que monitorean las frecuencias de socorro, coordinan el tráfico de radio y son el enlace para las comunicaciones buque a buque y buque a tierra. Por ejemplo el canal de VHF CH 23 es utilizado como canal dúplex para correspondencia pública. La CRS transmite en 161,75 MHz y recibe en 157,15 MHz. Igualmente la estación radio del barco transmite en 157,15 MHz y recibe en 161,75 MHz.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.3.2. Frecuencias.**

FRECUENCIAS DE TRABAJO EN FONIA PARA COMUNICACIÓN EN LA BANDA DE HF SSB			
CANAL	FRECUENCIA (KHz)	TRANSCÉPTOR	UTILIZACIÓN
1	2.182	MICOM-CODAN	Frecuencia de socorro
2	4.125	CODAN	Frecuencias de contacto
3	6.215	CODAN	

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

4	8.250	CODAN		
5	8.291	CODAN		
6	10.250	CODAN		
7	12.290	CODAN		
8	16.420	CODAN		
9	18.249	CODAN		
2	4.210	MICOM		Frecuencias internacionales para transmisión de seguridad marítima
3	6.314	MICOM		
4	8.416.5	MICOM		
5	12.579	MICOM		
6	16.806.5	MICOM		
7	19.680.5	MICOM		
8	22.376	MICOM		
9	26.100.5	MICOM		
10	9.150	MICOM	Frecuencia del Sistema Nacional de Detección y Alerta de Tsunami	
<b>FRECUENCIAS DISTRESS DSC PARA COMUNICACIÓN EN LA BANDA DE HF SSB</b>				
CANAL	FRECUENCIA (KHz)	TRANSCÉPTOR	UTILIZACIÓN	
1	2.187	BARRET	Frecuencias de socorro	
2	4.207.5	BARRET		
3	6.312	BARRET		
4	8.414.5	BARRET		
5	12.577	BARRET		
6	16.804.5	BARRET		

Para HF se distinguen: entre 14 MHz y 30 MHz las bandas altas o bandas diurnas, y entre 3 MHz y 10 MHz las bandas bajas o nocturnas. Las bandas intermedias como la de radioaficionados de 10 MHz (30 m) y la de radiodifusión internacional de 25 m presentan características comunes a ambas.

<b>FRECUENCIAS DE TRABAJO EN FONIA Y DSC PARA COMUNICACIÓN EN LA BANDA DE VHF MARINO</b>				
No CANAL	FRECUENCIA TX (MHz)	FRECUENCIA RX (MHz)	CANAL	UTILIZACIÓN
1	160.650000	160.650000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
2	160.700000	160.700000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC**

3	160.750000	160.750000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
4	160.800000	160.800000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
5	160.850000	160.850000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
6	156.300000	156.300000	simplex	Seguridad marítima y operaciones SAR, barco a barco, barco avión.
7	160.950000	160.950000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
8	156.400000	156.400000	simplex	Comercial barco a barco
9	156.450000	156.450000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
10	156.500000	156.500000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
11	156.550000	156.550000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
12	156.600000	156.600000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
13	156.650000	156.650000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
14	156.700000	156.700000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
15	156.750000	156.750000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
16	156.800000	156.800000	simplex	Emergencia y contacto, obligatorio de escucha para todas las estaciones.
17	156.850000	156.850000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
18	161.500000	156.900000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
19	161.550000	156.950000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
20	161.600000	157.000000	dúplex	Operaciones

### REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC 4**

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC**

				(comercial, portuaria)
21	161.650000	157.050000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
22	161.700000	157.100000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
23	161.750000	157.150000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
24	161.800000	157.200000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
25	161.850000	157.250000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
26	161.900000	157.300000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
27	161.950000	157.350000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
28	162.000000	157.400000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
60	160.625000	156.025000	dúplex	Deportiva
61	160.675000	156.075000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
62	160.725000	156.125000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
63	160.775000	156.175000	dúplex	Deportiva
64	160.825000	156.225000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
65	160.875000	156.275000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
66	160.925000	156.325000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
67	156.375000	156.375000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
68	156.425000	156.425000	simplex	Deportiva
69	156.475000	156.475000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
70	156.525000	156.525000	simplex	Llamada de emergencia y seguridad en general

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC**

				DISTRESS, (solo digital selective calling-DSC) no se permite voz.
71	156.575000	156.575000	simplex	Deportiva
72	156.625000	156.625000	simplex	Deportiva
73	156.675000	156.675000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
74	156.725000	156.725000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
75	156.775000	156.775000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
76	156.825000	156.825000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
77	156.875000	156.875000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
78	161.525000	156.925000	dúplex	Deportivo
79	161.575000	156.975000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
80	161.625000	157.025000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
81	161.675000	157.075000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
82	161.725000	157.125000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
83	161.775000	157.175000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
84	161.825000	157.225000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
85	161.875000	157.275000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
86	161.925000	157.325000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
87	157.375000	157.375000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
88	157.425000	157.425000	simplex	Operaciones

				(comercial, portuaria)
--	--	--	--	------------------------

(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)

**Artículo 4.2.3.1A.3.3. Sistema NAVTEX.** El sistema NAVTEX tiene como fin último la radiodifusión de Información sobre Seguridad Marítima (MSI) cumpliendo ciertos estándares internacionales de formato, tipo de información y horarios de transmisión, orientados a comunicar a las embarcaciones con receptor NAVTEX, que naveguen en aguas colombianas, los diferentes radioavisos náuticos, pronósticos y avisos meteorológicos, datos fundamentales para garantizar la seguridad en la navegación. Se han implementado dos estaciones, una para cada costa colombiana (Caribe y Pacífico) y cada una de ellas opera en las dos frecuencias mostradas en las siguientes tablas. Para evitar que las transmisiones sufran de interferencias por otras estaciones NAVTEX de países vecinos, se realiza una coordinación internacional y se limita la transmisión a 6 veces al día durante 10 minutos cada una, con un lapso entre transmisiones de 4 horas (los cuales se distinguen mediante un carácter definido por la Organización Marítima Internacional), en los parámetros establecidos en las siguientes tablas:

FRECUENCIAS DE TRABAJO PARA TRANSMISIÓN DE MSI EN LA BANDA DE MF			UBICACIÓN ESTACIONES	
FRECUENCIA (KHz)	TRANSMISOR	UTILIZACION	CARIBE	PACÍFICO
490	NAUTEL	Transmisión de Información sobre Seguridad Marítima (MSI) hasta 400 millas náuticas desde la Estación (unidireccional desde costa al buque).	Latitud: 11° 2'36.27" N	Latitud: 3°5 4'11.17"N
518	NAUTEL		Longitud: 74°12'32.98"O	Longitud: 77° 3'46.31"O



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC**

HORARIOS DE TRANSMISIÓN SISTEMA NAVTEX Zona Caribe (Santa Marta)			
Frecuencia 518 kHz Tx Internacional Idioma: Inglés Caracter [C]		Frecuencia 490 kHz Tx Nacional Idioma: Español Caracter [K]	
UTC	UTC -5 (COL)	UTC	UTC-5 (COL)
00:20	19:20 R	01:40	20:40 R
04:20	23:20 R	05:40	00:40 R
08:20	03:20 R	09:40	04:40 R
12:20	07:20 R	13:40	08:40 R
16:20	11:20 R	17:40	12:40 R
20:20	15:20 R	21:40	16:40 R

HORARIOS DE TRANSMISIÓN SISTEMA NAVTEX Zona Pacífico (Buenaventura)			
Frecuencia 518 kHz Tx Internacional Idioma: Inglés Caracter [O]		Frecuencia 490 kHz Tx Nacional Idioma: Español Caracter [C]	
UTC	UTC -5 (COL)	UTC	UTC-5 (COL)
02:20	21:20 R	00:20	19:20 R
06:20	01:20 R	04:20	23:20 R
10:20	05:20 R	08:20	03:20 R
14:20	09:20 R	12:20	07:20 R
18:20	13:20 R	16:20	11:20 R
22:20	17:20 R	20:20	15:20 R

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.3.4.** *Canal de escucha.* Se hace obligatorio que los participantes del servicio y control de tráfico Marítimo y Fluvial, durante su arribo, permanencia y salida de aguas jurisdiccionales, deben estar en escucha permanente por el canal 16 VHF, cuyo uso es para emergencias y contacto.

Ninguna disposición nacional o internacional de Convenios o Reglamentos, podrá impedir a una estación de buque que se encuentre en peligro, la utilización de todos los medios de que disponga para llamar la atención, señalar su posición y obtener auxilio.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.3.5.** *Usos del canal 16 VHF.* El canal 16 VHF sólo se usará para:

1. Socorro y Auxilio.
2. Llamadas generales.
3. Llamadas individualizadas a estaciones costeras.

La duración de la comunicación en los canales de socorro, excepto en situación de peligro, se limitará a la mínima esencial para establecer el contacto y acordar el canal de trabajo, y no debe exceder de un minuto.

**Tipos de Emisión:** Toda estación instalada a bordo que posea las frecuencias de llamada y socorro internacional, está obligada a establecer comunicación en casos de socorro, urgencia y seguridad, para lo cual, deberá contar con las clases de emisión establecidas para estos efectos.

Está prohibida toda emisión que pueda causar interferencias perjudiciales en las comunicaciones de socorro, alarma, urgencia o seguridad y en especial:

- Las transmisiones innecesarias.
- Las transmisiones de señales falsas o engañosas.
- Las transmisiones de señales y de correspondencia superflua.
- La transmisión de señales sin identificación.

Solamente se prolongarán las comunicaciones en el canal 16 VHF, cuando estén relacionadas con situaciones de Socorro y Auxilio. Estas serán de una

duración inferior al minuto y se harán cuando conciernan a la Seguridad de las personas y sea importante ser escuchado por todas las estaciones. El resto de las comunicaciones se realizarán en otros canales.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.3.6.** *Procedimiento para comunicaciones de Socorro:*

1. En caso de emergencia en el mar, se tendrá habilitada la línea nacional 146 para informar a la Autoridad responsable.
2. Se puede efectuar a través de VHF canal 16, frecuencia 156.8
3. En caso de emergencia en el mar se tiene la opción, tanto en VHF como en HF de utilizar la llamada selectiva digital (DSC), oprimiendo una vez el botón DISTRESS, es una técnica de transmisión automática de llamadas por radio de frecuencias VHF 155.525 Mhz canal 70 y HF 2.187 Khz, que utiliza mensajes codificados en formato digital, es decir que no son verbales. La LSD permite llamar selectivamente a una estación de barco o una estación de tierra, o bien hacer una llamada colectiva a determinados buques/ estaciones costeras. Puede lanzar una alerta de socorro automática a cualquier estación, incluyendo en el mensaje, datos del buque como el MMSI o su ubicación. Cada barco cuenta con un MMSI único grabado en la memoria ROM del aparato. El MMSI incorpora los tres dígitos del MID que determina el país. Además del MMSI se dispone de la posición geográfica y pertenencia o no a un grupo determinado. El mensaje recibido lee el número MMSI, la ubicación y el grupo, lo que posibilita activar o no el equipo receptor, dar la alarma, etc.
4. En HF frecuencia 2.182 KHz.
5. Una vez seleccionado el medio a través del cual se hará la llamada de emergencia, se deberá dar inicio a la emisión dispuesta en el siguiente artículo.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.3.7.** *Niveles de mensajes de socorro.* Existen tres niveles de mensajes de socorro, dependiendo de la gravedad de la situación:

1. **Peligro.** MAYDAY repetido tres veces y pronunciado "MEDÉ" sirve para avisar de un peligro grave e inminente.

### Normas de uso:

- Sólo debe emplearse en caso de necesitar auxilio inmediato.
- Hay que hablar claro y despacio, pronunciando los números y las letras una a una.
- Si hay problemas de idioma, se debe emplear el Código Internacional de Señales.
- Si se escucha una llamada de socorro y se comprueba que esta no tiene respuesta de la Autoridad, se usará el radio para la llamada de socorro a los posibles destinatarios que se encuentren a la escucha y se dirigirá a la zona de la llamada.

### Contenido del mensaje:

- Nombre de la embarcación.
- Situación (coordenadas o demora y distancia).
- Motivo de la llamada de socorro.

Las llamadas de socorro MAYDAY tienen unas normas que deben ser conocidas por cualquier participante del servicio de control y tráfico:

- SILENCE MAYDAY: señal con la que la embarcación (o la estación receptora) puede imponer el silencio a todos los barcos que están emitiendo en esa frecuencia.
- SILENCE FINI: indica el final del silencio.
- PRUDENCE: permite que el tráfico se reanude, pero de forma restringida.
- MAYDAY RELÉ: señal utilizada por una estación que sabe que un barco está en peligro pero no puede emitir; o que necesita auxilio y él no

puede acudir a socorrerlo, no ha oído el acuse de recibo de una tercera estación.

2. **Urgencia.** "PAN-PAN": se emplea para transmitir mensajes urgentes que tengan relación con la seguridad de una embarcación o de personas, si bien no existe un peligro grave o inmediato.

Tienen prioridad sobre todas las comunicaciones, excepto las de peligro.

3. **Seguridad:** "SECURITÉ, SECURITÉ, SECURITÉ": se emplea para transmitir mensajes relativos a la seguridad de la navegación o avisos meteorológicos importantes.

Uso racional de estos mensajes:

- Hay que dejar bien claro que estos códigos se deben utilizar adecuadamente, en orden a que la ayuda sea la correspondiente al caso.
- Por ejemplo, si se produce una avería en el motor, imposibilidad de navegación, etc., se debe transmitir un mensaje de "urgencia" y no de "peligro".

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.3.8.** *Disposiciones complementarias.* La Autoridad Marítima expedirá las disposiciones complementarias para el buen funcionamiento del sistema.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.3.9.** *Comunicaciones de movimientos.* Cada movimiento o maniobra que se tenga planeado realizar o que por necesidades de último momento deban adelantar los participantes, serán previamente informadas a la Autoridad, a través de los canales que se dispongan para tal fin.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

**Artículo 4.2.3.1A.3.10.** Cuando exista riesgo de afectación a la Seguridad Nacional y se decrete la aplicación de medidas de emergencia, la Estación de



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

Control de Tráfico Marítimo operará en los términos que determine el nivel de protección del puerto.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

### SECCIÓN 4

#### DISPOSICIONES FINALES

**Artículo 4.2.3.1A.4.1.** El incumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo será sancionado de acuerdo a lo establecido en los artículos 80 y 81 del Decreto Ley 2324 de 1984 y demás normas que lo modifiquen o adicionen.

*(Resolución 434 de 2018, artículo 2º)*

### 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 1º)*

**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 2º)*

**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,

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

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 3º)*

**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 4º)*

**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 5º)*

**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 6º)*

**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 7º)*

**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 8º)*

### 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 1º)*

**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 3º)*

**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 4º)*

**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 5º)*

**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 reemplaza 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 1º). Nota. El artículo 1º de la Resolución 118 de 2004 modificó los artículos 6 º, 7 º, 8 º y 9 º 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 10º)*

**ARTÍCULO 4.2.3.2.7.** No se otorgará el zarpe a la nave que contraviniera, 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 11º)*

**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 12º)*

**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:

9. Nombre de la nave.
10. Nombre del Capitán.
11. Número de pasajeros.
12. Hora de salida.
13. Hora de llegada.
14. Puerto de destino.
15. Capitanía de Puerto y,
16. 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 reemplaza 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 1º)*

**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 2º)*

**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 3º)*

**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 4º)*

**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 5º)

### 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 1º)

**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:

6. 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.
7. 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.

8. 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.
9. 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 2º)*

**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 3º)*

**ARTÍCULO 4.2.3.4.4.** Las lanchas que en virtud de lo 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 Albuquerque, 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 4º)*

**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 5º)*

**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 6º)*

### 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 2º)*

**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 3º)*

**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 4º)*

**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 5º)*

**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 6º)*

**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 7º)*

**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 8º)*

**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 9º)*

## 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 1º)*

#### 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 1º 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 3º; modificado en su literal C, por el artículo 1º 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, pérdida 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 actúe 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 4º)*

**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 5º)*

## 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 6º)*

## 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 8º)*

**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 9º)*



## 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 10º)*

**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 11º)*

**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 12º)*

## 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 13º)*

**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 14º)*

## 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 1º)*

**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 2º)*

**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 3º)*

**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 4º)*

**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 7º)*

## 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 1º; Resolución 129 de 2013, artículo 1º; Resolución 701 de 2014, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.2.3.8.2.** *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas 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 2º; Resolución 129 de 2013, artículo 2º; Resolución 701 de 2014, artículo 2º)*

**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 3º; Resolución 129 de 2013, artículo 3º; Resolución 701 de 2014, artículo 3º) 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 4º; Resolución 129 de 2013, artículo 4º; Resolución 701 de 2014, artículo 4º)*

**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 5º; Resolución 129 de 2013, artículo 5º; Resolución 701 de 2014, artículo 5º)*

**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 6º; Resolución 129 de 2013, artículo 6º; Resolución 701 de 2014, artículo 6º)*

**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 7º; Resolución 129 de 2013, artículo 7º; Resolución 701 de 2014, artículo 7º)*



# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

## 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 1º)*

#### 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 2º)*

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC**

### 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.](mailto:programacionectvmcp03@dimar.mil.co.), y
- [programacionectvmcp03@gmail.com](mailto: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.](mailto:programacionectvmcp03@dimar.mil.co.), y
- [programacionectvmcp03@gmail.com](mailto:programacionectvmcp03@gmail.com).

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC 4**



*(Resolución 020 de 2015, artículo 3º)*

**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 4º)*

**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 5º)*

**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 6º)*

**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](mailto:programacionectvmcp03@dimar.mil.co), y
- [programacionectvmcp03@gmail.com](mailto: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 7º)*

**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:

<b>Zona de Giro PRADO</b>		
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

<b>Zona de Giro PARAÍSO</b>		
Comprendida entre el kilómetro 22 al 24. Esta zona será utilizada por las embarcaciones que zarpen del Sector 3, excepto la instalación portuaria de Portmagdalena. (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

<b>Zona de Giro BARRIO ABAJO</b>		
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°57'26.1"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

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

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 685 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

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

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 abordó.
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 barcasas 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](mailto:mprogramacionectvmcp03@dimar.mil.co) y
- [programacionectvmcp03@gmail.com](mailto: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 18º)*

**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 19º)*

**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 20º)*

## 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 practicaaje, en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

*(Resolución 578 de 2015, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.2.4.1.2.** *Márgenes de seguridad.* Los márgenes de seguridad para la navegación y maniobras de practicaaje 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 3º)*

**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 4º)*

**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 5º)*

### 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 1º)*

**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 2º)*

**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 3º)*

**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 4º)*

**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 5º)*

**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 6º)*

## TÍTULO 5

### SEGURIDAD EN LA PRÁCTICA DE DEPORTES NÁUTICOS Y ACTIVIDADES RECREATIVAS

#### CAPÍTULO 1

#### DE LA SEGURIDAD PARA EL EJERCICIO DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS DE RECREACIÓN Y DEPORTES NÁUTICOS

#### SECCIÓN 1

#### GENERALIDADES

**ARTÍCULO 4.2.5.1.1.1.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer las disposiciones de seguridad para el ejercicio de las actividades marítimas de recreación y deportes náuticos.

*(Resolución 408 de 2015, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.1.1.2.** *Ámbito de Aplicación.* Las disposiciones contenidas en el presente capítulo se aplican a las personas naturales y jurídicas que ejerzan actividades marítimas relacionadas con la recreación y los deportes náuticos.

*(Resolución 408 de 2015, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.1.1.3.** *Naves de bandera colombiana.* Las naves matriculadas en la Dirección General Marítima y catalogadas como de pasaje, de recreo 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.

*(Resolución 408 de 2015, artículo 4º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.1.1.4.** *Naves de bandera extranjera.* Adicional al permiso de permanencia para naves con matrícula extranjera por un término menor a sesenta (60) días, dispuesto en el Decreto 1423 de 1989 (Compilado en el Decreto Único 1070 de 2015), se delega a los Capitanes de Puerto la expedición de permisos de permanencia superiores a dicho término, para naves de recreo o deportivas con matrícula extranjera en puerto o aguas colombianas, en el cual se deberá determinar el tiempo total de permanencia de la nave.

Las naves de recreo o deportivas con fines no comerciales de bandera extranjera, cumplirán con el procedimiento para autorizar su arribo voluntario, establecido en la [Resolución 143 del 2013](#) y demás normas que la modifiquen o sustituyan.

*(Resolución 408 de 2015, artículo 5º)*

## SECCIÓN 2

### DE LAS MARINAS Y CLUBES NÁUTICOS

**ARTÍCULO 4.2.5.1.2.1.** *Inscripción.* La Autoridad Marítima Nacional, para inscribir y otorgar la licencia de explotación comercial que debe ser renovada cada tres (3) años, para la prestación de servicios marítimos, tales como marinas o clubes náuticos, exigirá los siguientes requisitos:

- a) Solicitud dirigida al Director General Marítimo.
- b) Formato único de trámites debidamente diligenciado.
- c) Escritura de constitución de la sociedad o registro mercantil, según sea el caso.

- d) Lista del personal técnico y descripción de los equipos con que cuenta.
- e) Concepto favorable del establecimiento para la actividad proyectada, emitido por la Autoridad Marítima Nacional, previa inspección, de acuerdo a lo establecido en el artículo 4.2.5.1.2.2, dispuesto en el presente capítulo.
- f) Copia de una póliza de seguro de cumplimiento de disposiciones legales y otra de responsabilidad civil extracontractual.
- g) Recibo de pago por el valor correspondiente a la licencia solicitada.

*(Resolución 408 de 2015, artículo 6º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.1.2.2.** *Concepto favorable.* Con el fin de dar el concepto favorable dispuesto en el literal e) del artículo anterior, la marina o club náutico enviará a la Autoridad Marítima Nacional los documentos que constaten lo siguiente:

- a) Distribución del predio, áreas administrativas, áreas de servicios, patios de depósito o marinas secas, muelles, puntos de amarre y demás instalaciones. Lo precedente deberá estar acompañado de los respectivos planos y fotografías.
- b) Documento en el que se describa la capacidad instalada, de acuerdo con los servicios que se ofrecen.
- c) Implementación de procedimientos para la prestación del servicio, de acuerdo con estándares técnicos.
- d) Demás soportes que constaten los servicios que se presten de conformidad con lo estipulado en el presente capítulo.

*(Resolución 408 de 2015, artículo 7º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.1.2.3.** *Concesión.* La Autoridad Marítima Nacional verificará, previamente, que la marina o club náutico cuente con la aprobación de la concesión o cesión de la misma, para uso y goce de los bienes de uso público, cuando se posean instalaciones en la línea de costa o en riberas bajo su jurisdicción.

*(Resolución 408 de 2015, artículo 8º)*

### SECCIÓN 3

#### DE LA PRÁCTICA DE DEPORTES NÁUTICOS Y ACTIVIDADES RECREATIVAS

**ARTÍCULO 4.2.5.1.3.1.** *Zonas de Práctica.* Las Capitanías de Puerto participarán en el establecimiento de las zonas para la realización de deportes náuticos y actividades recreativas, conforme a lo establecido en el Decreto 1766 de 2013, o norma que lo modifique, adicione o sustituya, de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Se debe establecer desde la playa un sector de entrada y salida de las naves a remo, naves a vela y/o motos marinas fuera de la zona de bañistas. La zona destinada a este uso no debe estar cerca, ni atravesar un canal de navegación.
- b) La Capitanía de Puerto coordinará para que, con las demás autoridades locales y los operadores que presten el servicio para la realización de deportes náuticos o actividades recreativas, se señalice claramente la zona con el apoyo de balizas y avisos visibles.
- c) Las naves de propulsión mecánica deberán tener un circuito claramente establecido, concertado por el operador con la Capitanía de Puerto, que estará incluido dentro de la zona destinada para el uso de estas naves.
- d) El traslado desde el sitio donde se guardan las naves de propulsión mecánica, sea de pasaje o de recreo, hasta el sitio destinado para su uso, se debe hacer a una velocidad prudente no mayor a 3 nudos. Si la nave estando en la zona establecida debe regresar a la playa, lo hará por el sitio destinado para la entrada y salida de estas naves a la velocidad indicada.
- e) No está permitido varar las naves en la playa y/o dejarla en el sitio, con mayor razón si se encuentra dentro de la zona destinada a los bañistas, salvo en las zonas autorizadas específicamente para ello.
- f) Las lanchas que realizan el remolque para elevar un paracaídas, las que estén realizando sky náutico o cualquier otra actividad que requiera un remolque para su disfrute, deberán estar dentro de la zona destinada a naves a motor.
- g) Las áreas de navegación donde está permitido realizar actividades deportivas o de recreo, estarán supeditadas a la catalogación de la nave utilizada, de acuerdo con el reglamento nacional de catalogación,



inspección y certificación de naves y artefactos navales de bandera colombiana.

*(Resolución 408 de 2015, artículo 12°)*

**ARTÍCULO 4.2.5.1.3.2. Horario.** Las naves de recreo o deportivas que estén catalogadas para navegar en aguas protegidas, deberán realizar su actividad en el horario comprendido en el rango de las seis (06:00) de la mañana y las seis (18:00) de la tarde. Este horario estará supeditado a las modificaciones que establezca la Capitanía de Puerto de acuerdo a las condiciones meteomarineras del área.

*(Resolución 408 de 2015, artículo 13°)*

**ARTÍCULO 4.2.5.1.3.3. Condiciones de seguridad.** Las personas que realicen las actividades de paraglide, kite surf, flysurf, operación de motos marinas y demás naves de propulsión mecánica, deberán cumplir con las siguientes condiciones de seguridad:

- a) Chaleco salvavidas certificados para cada actividad. Éstos serán obligatorios para todos los deportes y actividades náuticas, salvo para el buceo en apnea y natación subacuática. Para el caso de motos náuticas, este chaleco deberá ser portado, en forma permanente, tanto por el operador como por el pasajero.
- b) Las naves y/o artefactos navales solo podrán ser operadas en las áreas de práctica designadas para tal fin.
- c) La velocidad de entrada y salida en la zona de embarque no excederá de 3 nudos.
- d) No está permitido acercarse, en la nave o artefacto naval, al área de los bañistas, salvo que se presente una emergencia.
- e) Está prohibido conducir u operar una nave o artefacto naval bajo el consumo de bebidas alcohólicas o sustancias psicoactivas.
- f) Con el fin de evitar accidentes con el sistema de propulsión de la nave, ninguna persona podrá ubicarse en la parte de la popa (parte posterior).
- g) Para el caso de las motos náuticas, el operador de ésta deberá poseer cordel de seguridad de apagado automático afirmado al cuerpo, a efectos de desconectar el motor en caso de caída. Este mecanismo será probado

previamente, cada vez que se cambie de operador para las motos náuticas de explotación comercial. El funcionamiento de este mecanismo, será responsabilidad del propietario o del operador de la moto náutica.

- h) En ningún caso, a bordo de una nave o artefacto naval, se sobrepasará el número máximo de personas indicado por el fabricante.
- i) No está permitido el reaprovisionamiento de combustible en la playa. Solo se autoriza el aprovisionamiento en una instalación autorizada para el suministro de hidrocarburos.
- j) No está permitido el reaprovisionamiento con personas a bordo de la nave o artefacto naval.
- k) Los puntos firmes de amarre en la nave que requiera hacer un remolque para el disfrute de una actividad, deberán recibir un cuidado especial, en cuanto a su mantenimiento y revisión periódica, así como la cuerda de remolque, para evitar que exista una falla que ocasione la afectación del usuario.
- l) La persona que gobierna u opera una nave o artefacto naval de recreo o deportiva, adicionalmente a lo expuesto, deberá cumplir lo siguiente:
  1. Acreditar su idoneidad con una licencia expedida para tal fin, por la Autoridad Marítima Nacional, o el documento equivalente de otro país.
  2. Para la navegación fuera de aguas protegidas, se deberá llevar un registro escrito de las diferentes novedades que se presenten durante la navegación en modo, tiempo y lugar.

Las personas menores de edad podrán gobernar naves de vela ligera, siempre que no se aparten de una (01) milla náutica de la costa y cuenten con el consentimiento y/o supervisión de sus padres, adultos responsables 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. El menor que gobierne la nave debe estar en disposición de exhibir dicho consentimiento, en el momento en que sea requerido.

**PARÁGRAFO.** Las unidades del cuerpo de guardacostas y los funcionarios de las Capitanías de Puerto designados para tal fin, vigilarán y controlarán el cumplimiento de las normas de seguridad y todos aquellos aspectos de su competencia, dispuestos en el presente capítulo.

([Resolución 408 de 2015](#), artículo 16º)

**ARTÍCULO 4.2.5.1.3.4.** *Naves de recreo o deportivas que naveguen en la misma jurisdicción de una capitanía.* Las naves de recreo o deportivas que naveguen dentro de la misma área de la jurisdicción de una Capitanía de Puerto, que cuente con estación de control de tráfico marítimo, estarán sujetas al siguiente procedimiento de zarpe y arribo:

- a) El capitán o propietario de la nave al momento del zarpe, reportará a la estación de control de tráfico marítimo, por comunicación VHF Canal 16, la siguiente información:
  1. Nombre de la nave.
  2. Número de matrícula.
  3. Hora de zarpe y hora estimada de arribo.
  4. Nombre del capitán, propietario o motorista.
  5. Número de tripulantes y personas a bordo.
  6. Lugar donde efectúa el zarpe.
  7. Ruta y/o destino.
  8. Agencia marítima, marina o club náutico según sea el caso.
  
- b) 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 radio VHF Canal 16, o por correo electrónico.
  
- c) De regreso a puerto, cuando el capitán de la nave o 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 durante la navegación.

*(Resolución 408 de 2015, artículo 17º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.1.3.5.** *Naves de recreo o deportivas que naveguen en jurisdicciones de diferentes Capitanías.* Las naves de recreo o deportivas que una vez arriben a puerto colombiano, naveguen entre jurisdicciones de varias Capitanías de Puerto ubicadas en el mismo litoral, Caribe o Pacífico, adicional al procedimiento establecido en el artículo anterior, deberán portar un equipo de sistema de seguimiento satelital, conforme a las características que establezca la Dirección General Marítima.

Las marinas o clubes náuticos podrán facilitar la instalación del equipo arriba mencionado, a las naves de recreo o deporte de bandera extranjera, mientras éstos estén en aguas de jurisdicción colombiana.

**PARÁGRAFO.** Cuando la nave se dirija a otro litoral del territorio colombiano o vaya a puerto extranjero, deberá solicitar el zarpe expedido por la Capitanía de Puerto.

*(Resolución 408 de 2015, artículo 18º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.1.3.6.** *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 a 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 a 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 a 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.

*(Resolución 408 de 2015, artículo 19º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.1.3.7.** *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.

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.

*(Resolución 408 de 2015, artículo 20º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.1.3.8.** *Facultad Sancionatoria.* El incumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo será considerado como infracción a la normatividad marítima, 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 lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 y demás normas que la modifiquen.

*(Resolución 408 de 2015, artículo 21º)*

### 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.

*(Resolución 659 de 2015, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.2.2.** *Equipamiento.* Se deberá observar el equipamiento establecido en el anexo No. 7 del presente REMAC, con el fin de expedir los respectivos certificados estatutarios y autorizar la actividad de la nave.

*(Resolución 659 de 2015, artículo 2º)*

**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.

*(Resolución 659 de 2015, artículo 3º)*

**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.

*(Resolución 659 de 2015, artículo 4º)*

### CAPÍTULO 3

#### DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Y ZONIFICACIÓN PARA LA PRÁCTICA DE DEPORTES NÁUTICOS EN LA ENSENADA-EL TREBAL

**ARTÍCULO 4.2.5.3.1.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer las medidas de seguridad y la zonificación de las aguas marítimas en la Ensenada el Trebal, sector de Puerto Velero, que se encuentran bajo la jurisdicción de la Dirección General Marítima. De manera que en éstas se desarrollen las actividades propias de bañista y la práctica de deportes náuticos, velando por la protección de la vida humana, la protección y el control de los bienes de uso público.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.2.** Todos los deportes náuticos y las actividades recreativas que se realicen sobre aguas marítimas en la Ensenada del Trebal, sector de Puerto Velero, deberán dar cumplimiento a la normatividad marítima colombiana.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.3.** La práctica de deportes náuticos y el uso de las aguas marítimas por parte de bañistas, deberán realizarse en las áreas, en las horas y en las condiciones determinadas por el comité local de playa.

Este comité estará conformado por la Dirección General Marítima, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y la Alcaldía Municipal.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 3º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.4.** La Capitanía de Puerto de Barranquilla y el comité local de playa, podrán suspender la práctica de cualquier actividad recreativa o de deporte náutico en la Ensenada del Trebal, siempre que constituya un peligro para la seguridad de los bañistas, hasta tanto no se establezcan las condiciones mínimas para su realización.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 4º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.5.** *Zonificación.* La Ensenada del Trebal estará zonificada por 3 áreas, las cuales corresponden a (Tabla 1):

- Zona de bañistas.
- Zona para la práctica de deportes náuticos.
- Zona para el tránsito de embarcaciones.

ZONIFICACIÓN DE AGUAS MARÍTIMAS (TABLA 1)	
<b>ZONA DE BAÑISTAS</b>	Franja inmediata y paralela a la zona activa, que inicia desde la línea de marea más baja sobre la playa, hasta el límite en distancia y profundidad, mar adentro, que garantice la seguridad de los bañistas.
<b>ZONA PARA DEPORTES NÁUTICOS</b>	Franja inmediata y paralela a la zona de bañistas, mar adentro, destinada para la práctica de actividades acuáticas.
<b>ZONA PARA TRÁNSITO DE EMBARCACIONES</b>	Franja inmediata y paralela a la zona de deportes náuticos, mar adentro, apta para el tránsito de embarcaciones.

([Resolución 19 de 2015](#), artículo 5º)

**ARTÍCULO 4.2.5.3.6.** Las áreas tendrán las siguientes extensiones, de acuerdo a la figura establecida en el anexo No. 8 del presente REMAC.

- Zona de bañistas: Comprenderá el área marítima medida desde la línea de playa hasta 50 metros mar adentro, y deberá estar delimitada por boyas. Los comités locales de playas, coordinarán para que con las demás autoridades locales y los operadores que presten el servicio para la realización de deportes náuticos o actividades recreativas, se señalice claramente el área con el apoyo de balizas y avisos visibles.



- Zona para deportes náuticos: Comprenderá el área marítima contigua a la zona de bañistas ubicada entre los 50 y 200 m mar adentro.
- Zona para tránsito de embarcaciones: Comprenderá el área marítima contigua a la zona para deportes náuticos.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 6º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.7. Horario.** El horario para la realización de deportes náuticos, actividades recreativas y el disfrute por parte de bañistas, será desde la 06:00 am hasta las 17:00 horas. Éste estará supeditado a las modificaciones que establezca la Capitanía de Puerto de acuerdo a las condiciones meteomarinas que se presenten en la zona.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 7º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.8. Condiciones meteomarinas.** De acuerdo con el estado del tiempo y del mar, se establecen las siguientes alertas:

- a) Alerta Verde: Mar calmo, de acuerdo a la escala 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 a la escala Beaufort 5. En esta alerta se deben observar las precauciones de seguridad que deben impartir los operadores.
- c) Alerta Roja: Brisa muy fuerte y olas mayores, de acuerdo a la escala Beaufort 8. Hace referencia a la restricción total para la realización de deportes náuticos y actividades recreativas.

Las alertas serán promulgadas por la Capitanía de Puerto. Los operadores deberán desplegar las banderas de igual color en el sector de entrada y salida de los deportes náuticos, y en el sitio de la playa donde prestan el servicio de alquiler.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 8º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.9. Certificación.** Las empresas u operadores que presten el servicio para la realización de deportes náuticos o actividades recreativas, deberán contar con licencia de explotación comercial como empresa de

prestación de servicios marítimos expedida por la Autoridad Marítima-Capitanía de Puerto, en donde también deberán estar matriculadas las embarcaciones utilizadas para este propósito. Igualmente es deber de los operadores indicar a los usuarios las áreas autorizadas para practicar dicha actividad.

Las naves y/o artefactos navales de recreo o deportivas, de acuerdo a sus características, deberán tener todos los certificados y autorizaciones vigentes, so pena de incurrir en sanciones administrativas.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 9º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.10.** En la Ensenada el Trebal, sector de Puerto Velero, se autoriza la práctica deportes y actividades náuticas recreativas, tales como:

1. MOTOS MARINAS Y/O JET SKY.
2. VELAS MENORES (Windsurf-optimist-sunfish).
3. ESQUÍ NÁUTICO.
4. BICICLETAS ACUÁTICAS.
5. GUSANOS MARINOS.
6. KITESURF.
7. KAYAK.
8. REMO.
9. CANOTAJE.
10. PARASAILING.
11. RAFTING.
12. BUCEO EN APNEA.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 10º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.11.** *Medidas de seguridad.* Para la realización de deportes náuticos, toda persona deberá portar los elementos mínimos de seguridad, de acuerdo con las normas nacionales e internacionales de protección, además de atender las siguientes condiciones o recomendaciones:

- a) Áreas, horas y condiciones autorizadas por el comité local de playa y/o la Capitanía de Puerto.
- b) Se debe calzar zapatos aptos para estar en agua. No debe estar descalzo ni el operador ni el pasajero, para el caso de motos marinas.

- c) Chaleco salvavidas tipo III. Su uso será obligatorio para todos los deportes y actividades náuticas, salvo el buceo en apnea y natación subacuática. Para el caso de motos náuticas, el chaleco deberá ser portado en forma permanente, tanto por el operador como por el pasajero.
- d) Las naves y/o artefactos navales de recreo o deportivas, solo podrán ser operadas en las áreas designadas para tal fin por la Capitanía de Puerto de Barranquilla.
- e) La velocidad de entrada y salida en la zona de embarque no excederá de 3 nudos.
- f) No está permitido acercarse en la nave o artefacto naval al área de los bañistas, salvo que se presente una emergencia. En este caso, la maniobra que se efectúe, debe realizarse con el motor apagado al arribar a la playa.
- g) No se podrá conducir u operar una nave o artefacto naval bajo el consumo de bebidas alcohólicas o sustancias psicoactivas.
- h) Para el caso de las motos náuticas, el operador de la moto deberá poseer cordel de seguridad de apagado automático afirmado al cuerpo, a efectos de desconectar el motor en caso de caída. Este mecanismo será probado previamente cada vez que se cambie de operador para las motos náuticas de explotación comercial. El funcionamiento de este mecanismo, será responsabilidad del propietario de la moto náutica.
- i) Para el caso de las motos náuticas, no podrán ser utilizadas tampoco para el remolque o arrastre de otros objetos flotantes, como lanchas, skys, gusanos, entre otros.
- j) En ningún caso, a bordo de una nave o artefacto naval de recreo o deportiva, se sobrepasará el número máximo de personas indicado por los certificados vigentes y/o el fabricante.
- k) No está permitido el reaprovisionamiento de combustible en la zona de playa. Este debe hacerse en las instalaciones autorizadas para tal fin y legalmente constituida, cumpliendo con las medidas de seguridad, en aras de prevenir la contaminación al medio marino por hidrocarburos.
- l) De igual forma no está permitido el reaprovisionamiento con personas a bordo de la nave o artefacto naval utilizada en los deportes náuticos.
- m) No está permitido hacer ingreso o varar las lanchas y motos en la playa, mucho menos dejar en el sitio donde hayan bañistas.

- n) Se prohíbe la práctica de los deportes náuticos en horarios nocturnos, en condiciones de baja visibilidad y durante las malas condiciones oceano-atmosféricas que se presenten.
- o) Toda persona que quiera realizar y/o practicar algún deporte náutico descrito en el artículo anterior, deber contar con todos los equipos de seguridad que permita realizar la actividad en condiciones seguras, de acuerdo con el tipo de deporte utilizado.
- p) Los menores de edad que practiquen deportes y actividades náuticas recreativas enumeradas en el artículo anterior, u otra actividad deportiva, deberán estar bajo el cuidado y autorización de un adulto representante del mismo.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 11º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.12.** Para el uso de motos acuáticas se exigirá lo siguiente:

- 3. Los menores de edad, mayores a los 16 años, podrán conducir dichas naves, siempre que dispongan del consentimiento expreso de sus padres o tutores. Dicho consentimiento deberá constar en el documento de autorización, escrito y firmado.
- 4. Los menores de edad, mayores a los 16 años, deberán recibir previamente una instrucción del manejo de motos acuáticas de una persona idónea, quien vigilará su actividad en la jurisdicción.

**PARÁGRAFO.** Todo incidente, accidente o siniestro que se presente con la nave, será responsabilidad del dueño o arrendador, así como de los padres o personas a cargo del menor, quien deberá responder ante la Autoridad Marítima Nacional, y demás autoridades competentes.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 12º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.13.** Las zonas de embarque y desembarque de pasajeros, así como las zonas de ingreso de elementos utilizados en los diferentes deportes náuticos, están divididas en 4. Tendrán un ancho no mayor a 10 metros y una extensión desde la zona de bañistas hacia el límite con la zona de práctica de deportes náuticos. Estarán ubicadas dentro de las siguientes coordenadas geográficas, dispuestas en el anexo No. 9 del presente REMAC:

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

ZONA E-1			
ESTE	NORTE	LATITUD	LONGITUD
895523,3847	1702969,667	10° 57' 3,296" N	75° 1' 59,896" W
895480,3753	1703018,355	10° 57' 4,876" N	75° 2' 1,257" W
895549,4974	1702982,723	10° 57' 3,724" N	75° 1' 58,977" W
895503,154	1703035,025	10° 57' 5,421" N	75° 2' 0,509" W

ZONA E-2			
ESTE	NORTE	LATITUD	LONGITUD
895897,7296	170967,987	10° 57' 6,528" N	75° 1' 49,495" W
895805,4021	1709014,058	10° 57' 4,770" N	75° 1' 50,554" W
895860,7965	1709056,198	10° 57' 6,147" N	75° 1' 48,794" W
895890,9288	1702998,742	10° 57' 4,274" N	75° 1' 49,711" W

ZONA E-3			
ESTE	NORTE	LATITUD	LONGITUD
896001,4992	1702880,294	10° 57' 0,497" N	75° 1' 44,084" W
896096,1641	1702918,979	10° 57' 1,680" N	75° 1' 42,945" W
896019,5999	1702859,221	10° 56' 59,753" N	75° 1' 49,484" W
896057,4611	1702899,449	10° 57' 1,066" N	75° 1' 42,241" W

ZONA E-4			
ESTE	NORTE	LATITUD	LONGITUD
896195,4003	1702685,4009	10° 56' 54,122" N	75° 1' 97,677" W
896199,5598	1702650,22	10° 56' 52,964" N	75° 1' 99,709" W
896205,889	1702662,541	10° 56' 59,972" N	75° 1' 97,929" W
896144,1041	1702625,896	10° 56' 52,172" N	75° 1' 99,960" W

**PARÁGRAFO.** En el área descrita como la zona para los pescadores, no está permitido ningún tipo de actividad para bañistas. Para tales efectos, se establece el anexo No. 10 dispuesto en el presente REMAC.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 13°)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.14.** *Regatas o competencias.* En la Ensenada el Trebal, sector de Puerto Velero, no está permitido la realización de competencias o regatas entre naves y/o artefactos navales, sin la previa autorización de la Capitanía

de Puerto y demás autoridades competentes. Para tales efectos, la entidad organizadora deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Solicitar a la Capitanía de Puerto la autorización correspondiente, previa a su realización, presentando además un plan de comunicaciones, de apoyo logístico, técnico y de atención a emergencias.
- d) Verificar, previamente, que todas las naves participantes cumplan con lo siguiente:
  - Exigencias de catalogación y certificación.
  - Funcionamiento integral de sus sistemas de comunicaciones.
  - Condiciones de navegabilidad óptimas.
- b) Cumplir las disposiciones generales de seguridad fijadas por la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 14º)*

#### **ARTÍCULO 4.2.5.3.15.** Deberes de los usuarios:

1. Portar vestimenta de seguridad adecuada para la realización de la actividad.
2. Exigir, por parte del conductor o propietario de la nave, la instrucción sobre medidas de seguridad.
3. Informar previamente si tiene alguna limitación física que le impida, o considere que lo puede afectar, durante la realización de la actividad.
4. Cumplir con las demás normas de seguridad contempladas en el artículo 4.2.5.3.11, dispuesto en el presente capítulo.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 15º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.16.** La Alcaldía Municipal, la Policía Nacional, el Cuerpo de Guardacostas, el Cuerpo de Salvavidas, las Inspecciones de Policía y demás entidades que posean responsabilidad sobre temas de seguridad ciudadana, cuya área de injerencia comprendan zonas marítimas o del litoral bajo la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, podrán exigir el cumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo, bajo el amparo de las normas y funciones que rigen a cada institución.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 16º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.17.** *De la señalización.* En relación al sistema de boyado para el área de playa, éstas deberán cumplir con las especificaciones técnicas establecidas en el anexo No. 11, dispuesto en el presente REMAC.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 17º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.3.18.** *Infracciones.* El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente capítulo, constituye violación a normas de marina mercante y están sujetas a las sanciones establecidas en el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, así como las demás normas y resoluciones concordantes sobre la materia. Además de lo anterior, dicho incumplimiento dará lugar al retiro de la zona de playa por parte de las autoridades policivas, cuando a ello hubiera lugar.

*(Resolución 19 de 2015, artículo 18º)*

### CAPÍTULO 4

#### DE LAS DISPOSICIONES DE SEGURIDAD PARA EL EJERCICIO DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS DE RECREACIÓN Y DEPORTES NÁUTICOS EN JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA

### SECCIÓN 1

#### DISPOSICIONES GENERALES

**ARTÍCULO 4.2.5.4.1.1.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer las disposiciones de seguridad para el ejercicio de las actividades marítimas de recreación y deporte náutico en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

*(Resolución 089 de 2017, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.4.1.2.** *Ámbito de aplicación.* 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.

*(Resolución 089 de 2017, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.4.1.3. Naves de bandera colombiana.** Las motos acuáticas (Jet Ski) 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. Para tal caso, las motos acuáticas que desarrollen actividades comerciales en la jurisdicción de la Capitanía de puerto de Cartagena, deberán estar afiliadas a una empresa de deporte náutico, 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 con pilotos y motos en desarrollo de las actividades comerciales.

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.

*(Resolución 089 de 2017, artículo 3º)*

## SECCIÓN 2

### REVISIÓN DE LAS CONDICIONES DE NAVEGABILIDAD

**ARTÍCULO 4.2.5.4.2.1. Inspección.** La Capitanía de Puerto de Cartagena efectuará inspecciones con el fin de verificar que cumplan las condiciones necesarias para el ejercicio de la actividad y/o para mantener la condición autorizada. Las inspecciones serán:

1. Inspección inicial: Se llevará una vez estudiada y aprobada la documentación que sustenta el proyecto de empresa de deportes náuticos, para dar concepto favorable y antes de solicitar la licencia de explotación comercial.
2. Inspecciones periódicas: Se llevará a cabo mínimo una vez cada año.



3. Inspecciones extraordinarias: Se efectuará cuando, a criterio de la Autoridad Marítima Nacional, sea necesario practicarla. La cual tendrá costo para la marina o club.

El costo de las inspecciones iniciales y periódicas será sufragado por la empresa de deportes náuticos inspeccionada, de acuerdo con el establecimiento en las normas de cobro establecidas con la Dirección General Marítima.

*(Resolución 089 de 2017, artículo 5º)*

### SECCIÓN 3

#### DE LA PRÁCTICA DE DEPORTES NÁUTICOS Y ACTIVIDADES RECREATIVAS

**ARTÍCULO 4.2.5.4.3.1.** *Zonas de práctica.* Conforme a lo establecido en el [Decreto 1766 de 2013](#) (Compilado en el Decreto Único 1074 de 2015), por medio del cual se reglamenta el funcionamiento de los comités locales para la organización de playas de que trata el artículo 12 de la Ley 1558 de 2012, o norma que lo modifique, adicione o sustituya, y en virtud de lo establecido en la [Resolución 408 del 15 de julio de 2015](#) (Compilada en el REMAC 3 y 4), se hace necesario establecer las zonas para la realización de deportes náuticos y actividades recreativas en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena. Para lo cual se deberá tener en cuenta los siguientes criterios:

1. Clasificación de las playas por sus usos:

De acuerdo al Decreto 1811 del 31 de diciembre de 2015, expedido por el Alcalde Mayor del Distrito de Cartagena, por medio del cual se expiden las normas bases para la reglamentación de las actividades en las playas urbanas y rurales en el Distrito de Cartagena de Indias, se presenta una clasificación tipológica dependiendo de sus usos, entorno social, paisaje, desarrollo urbanístico, etc. De la siguiente manera:

- a) Playa turística alta. Son playas en suelo urbano o rural, que por su ubicación y dimensión, son objeto de una explotación turística, promoviendo la instalación de infraestructura de servicios asociados al turismo que sea necesario.

- b) Playa turística media o baja. Son playas en suelo urbano o rural, que por su condición y atractivo, constituyen parte de la oferta turística del Distrito, y se promoverá su disfrute en forma moderada y preservando el sistema ambiental que las comprende.
- c) Playas de protección. Son playas que por sus condiciones geomorfológicas extremas, y el nivel de riesgo de las condiciones naturales del mar, implican riesgo para los bañistas y serán aisladas de la intervención o apropiación antrópica.
- d) Playas de los centros poblados. Son playas ubicadas en inmediaciones de centros poblados, que debido a la dinámica social que se presenta en torno a ellas, tendrán un tratamiento acorde con la idiosincrasia, costumbres y cultura de la población residente, haciéndolas parte activa de su esquema de sostenibilidad económica.

### 2. Zonificación y sectorización de playas y aguas marítimas.

La franja de playa se divide o estará compuesta por tres (3) áreas de manera transversal, que comprende desde la línea de más baja marea hasta el terreno consolidado o límite de vegetación permanente y la franja marítima igualmente se delimitará en franjas. A continuación se describe la zonificación establecida en el artículo 2º correspondiente a definiciones del Decreto 1811 del 31 de diciembre de 2015, expedido por la Alcaldía Distrital de Cartagena, así:

- a) Zona activa: Franja de arena más próxima a la orilla de la playa, en el suelo no consolidado, tierra adentro. Dedicada para la circulación de los bañistas exclusivamente. Esta zona debe permanecer libre en toda su longitud para favorecer la cómoda inmersión y la circulación longitudinal de los bañistas.
- b) Zonas de reposo: Franja inmediata y paralela a la zona activa, en suelo no consolidado, tierra adentro. Dedicada al reposo de los bañistas exclusivamente. Se permitirá mobiliario apto para la comodidad, seguridad y descanso de los bañistas.
- c) Zona de bañistas: Franja inmediata y paralela a la zona activa, que se inicia desde la línea de marea más alta sobre la playa, hasta el límite en distancia y profundidad, mar adentro, que garantice la seguridad de los

- bañistas. Dedicada exclusivamente para nado y permanencia de los bañistas dentro del mar. El destino turístico de la playa debe limitar y sustentar las extensiones asignadas a esta zona, de manera que se garantice la seguridad de los bañistas, teniendo en cuenta las condiciones propias de cada playa, tales como profundidad, longitud, ecosistemas marino-costeros, corrientes, obras de ingeniería oceánica, artefactos hundidos, entre otros. De estar delimitada por boyas.
- d) Zona para deportes náuticos: Franja inmediata y paralela a la zona de bañistas, mar adentro, destinada a la práctica de actividades acuáticas donde el usuario tiene contacto permanente con el agua, tales como motonáutica, gusanos, surfing, kayak, buceo autónomo, entre otros. En el destino turístico de playa se deben definir los deportes náuticos que pueden practicar en esta zona, teniendo en cuenta las condiciones propias de cada playa, tales como profundidad, longitud de los ecosistemas marino-costeros, corrientes, obras de ingeniería costera, artefactos hundidos, tipo de equipos de práctica deportiva (Con motor y sin motor), entre otros, de manera que se garantice la seguridad de los usuarios. Debe estar delimitada por boyas.
- e) Área de acceso para naves: Espacio longitudinal ubicado en la zona activa, del mismo ancho de ésta. Destinado al ingreso y salida de naves utilizadas para la práctica de deportes náuticos, pudiendo existir más de una sobre una misma playa.
- f) Zonas de transición: Franja inmediata y paralela a la zona de reposo, en suelo no consolidado, tierra adentro. Existe solo si las condiciones y dimensiones de playa, lo permiten. En esta zona solo se permiten actividades temporales, deportivas y culturales, y está supeditada a que el área y espacio disponible lo permitan. Se puede instalar mobiliarios removibles que faciliten la práctica deportiva y la realización de eventos turísticos, deportivos, recreativos y culturales.

*(Resolución 089 de 2017, artículo 6º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.4.3.2.** *Esquema general de la tipología de las playas.* La clasificación de las playas en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena, según su tipología y actividades marítimas autorizadas, de acuerdo al siguiente cuadro, serán:

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

# REMAC

ZONA	ÁREA	TIPO	CATEGORÍA	LOCALIZACIÓN	ACTIVIDADES MARÍTIMAS AUTORIZADAS
CONTINENTAL	Urbana	Turística	Turística Alta	Bocagrande, Marbella tramo 2	Recreación y deporte de playa, bicicletas marinas y Kayaks. Actividades náuticas (Propulsadas a motor o vela)
			Turística Media	El Cabrero, Crespo, El Laguito	Recreación y deporte de playa, bicicletas marinas y Kayaks. Actividades náuticas (Propulsadas a motor o vela)
			Turística Baja	Castillogrande	Recreación y deporte de playa, bicicletas marinas y Kayaks. Actividades náuticas (Propulsadas a motor o vela)
		Protección	Centro Histórico, Marbella tramo 1, El Cabrero, (Sector La Tenaza), Laguito tramo de erosión	Por las condiciones geográficas y topográficas, se prohíbe toda actividad marítima	
	Rural	Turística	Turística Alta	La Boquilla	Recreación y deporte de playa, bicicletas marinas y Kayaks. Actividades náuticas (Propulsadas a motor o vela)
			Turística Media	Zona Norte (Desde Manzanillo del Mar hasta los límites con el corregimiento de Galerazamba)	Recreación y deporte de playa, bicicletas marinas y Kayaks. Actividades náuticas (Propulsadas a motor o vela)
			Turística Baja	N/A	
		Protección	Acantilados y de erosión natural	Por las condiciones geográficas y topográficas, se prohíbe toda actividad marítima	
		Protección ambiental	Zonas de manglares	Bicicletas marinas y kayaks.	

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

					Actividades náuticas a remo
INSULAR	RURAL	Turística	Turística Alta	N/A	
			Turística Media	Playa Blanca, Islas del Rosario y San Bernardo	Bicicletas marinas y kayaks. Actividades no autorizadas de acuerdo al artículo 4.2.5.4.3.3, dispuesto en el presente capítulo de este reglamento.
			Turística Baja	Bocachica, Punta Arena, Tierra Bomba, Isla Fuerte	Recreación y deporte de playa, bicicletas marinas y Kayaks. Actividades náuticas (Propulsadas a motor o vela)
		Protección		Acantilados y de erosión natural	Por las condiciones geográficas y topográficas, se prohíbe toda actividad marítima
		Protección ambiental		Zonas de arrecifes, zonas de manglares	Bicicletas marinas y kayaks. Actividades náuticas a remo

(Resolución 089 de 2017, artículo 7º)

**ARTÍCULO 4.2.5.4.3.3. Prohibiciones.** En la zona insular turística de Playa Blanca, Islas del Rosario y San Bernardo, en virtud de lo contemplado en el Concepto Técnico No. 20166660000976 de Parques Nacionales Naturales de Colombia, no se autoriza la utilización de naves, como motos de agua y lanchas para tirar de gusanos o platillos para actividades de recreación en el Parque Nacional Natural Corales del Rosario y de San Bernardo.

(Resolución 089 de 2017, artículo 8º)

**ARTÍCULO 4.2.5.4.3.4. Naves autorizadas.** Para efectos de realizar las actividades permitidas en las zonas establecidas en el presente capítulo de este reglamento, serán autorizadas únicamente las naves que estén legalmente registradas, con los documentos en regla, utilizando únicamente los sitios de embarque o desembarque y operando en la franja marítima establecida.

([Resolución 089 de 2017](#), artículo 9º)

**ARTÍCULO 4.2.5.4.3.5.** *Procedimientos y recomendaciones.* Toda persona natural o jurídica que desarrolle actividades náuticas recreativas deberá tener en cuenta los siguientes procedimientos:

- a) Portar la dotación mínima requerida para el desarrollo del deporte náutico antes de ingresar al mar.
- b) En caso de actividades practicadas con naves, éstas deberán tener una tripulación mínima conformada por Capitán y auxiliar, los cuales serán a bordo de la embarcación de remolque.
- c) Todas las actividades deben contar con facilidades para el rescate de los practicantes.
- d) Empresas: Toda persona natural o jurídica que desarrolle actividades náuticas recreativas para servicio público, deberán contar con la licencia de explotación comercial expedida por la Autoridad Marítima Nacional, y las embarcaciones deben estar legalmente matriculadas ante la Capitanía de Puerto. Igualmente es deber de los operadores indicar a los usuarios las áreas autorizadas para practicar dicha actividad.
- e) Afiliación: Toda persona o empresa que desarrolle actividades náuticas y/o recreativas, deberán estar afiliadas a una empresa debidamente habilitada e inscrita en el registro de la Autoridad Marítima Nacional.
- f) Medidas de seguridad: Todo el personal que practique deporte náutico, deberá portar los elementos mínimos de seguridad, de acuerdo con las normas internacionales de protección. Así mismo, deberá contar con una lancha rescate, la cual deberá portar todos y cada uno de los elementos de seguridad establecidos en la normatividad marítima, con los chalecos, radio VHF – banda marina, encendido en el canal de contacto (Canal 16), extintor, botiquín, etc.
- g) Para la práctica de deportes náuticos a bordo de motos tipo Jet Ski, queda prohibido ser realizadas por personas menores de 12 años.
- h) Se encuentra prohibido tener como pasajero de motos tipo Jet Ski, a personas menores de 12 años.
- i) Desplazamientos terrestres: El desplazamiento de los artefactos náuticos deportivos desde las Marinas y Clubes Náuticos donde se encuentren afiliados, hasta los sitios de embarque y desembarque establecidos en el

presente capítulo de este reglamento, se hará por vía terrestre, vía marítima como carga o remolque.

- j) Para el ingreso o salida al mar, se deben extremar las medidas de seguridad a fin de no probar accidentes.
- k) Conocer los pronósticos meteorológicos, disponibles en el sitio web [www.cioh.org.co](http://www.cioh.org.co).
- l) Todas las marinas y clubes autorizados para la práctica de cualquier deporte náutico serán responsables por el personal que certifiquen. Así mismo, antes de autorizar la salida de cualquier embarcación deben verificar:
  - Condiciones meteorológicas.
  - Aptitud/Experiencia.
  - Equipamiento y material.

*(Resolución 089 de 2017, artículo 10º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.4.3.6. Señalización.** Toda área donde se desarrolle una actividad náutica, deberá contar con el espacio autorizado, debidamente señalado y visible para el navegante o practicante cuando ingrese a esta.

*(Resolución 089 de 2017, artículo 10º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.4.3.7. Zonas de embarque y desembarque. Sitios de embarque.** Los canales de embarque y desembarque debidamente establecidos en esta zona para los deportes náuticos, tendrán un área de 1.000 metros cuadrados así: 10 metros de ancho a partir del espolón, de acuerdo a cada zona de embarque, por 100 metros de largo, contados desde el área de playa marítima hacia mar adentro. Este canal debe ser señalado con boyas y boyarines con un concepto técnico previo de señalización marítima del Caribe y con un letrero en la base de la playa que permita una fácil identificación al turista. Estos canales son exclusivos para motonaves a motor empleadas para deportes náuticos y será el único lugar en la playa donde se permitirá el emplaye de los mismos. En estos canales no está autorizado el uso de bañistas.

**PARÁGRAFO 1.** Para la zona continental turística de Bocagrande, Castillogrande y El Laguito, las zonas de embarque establecidas quedarán así:

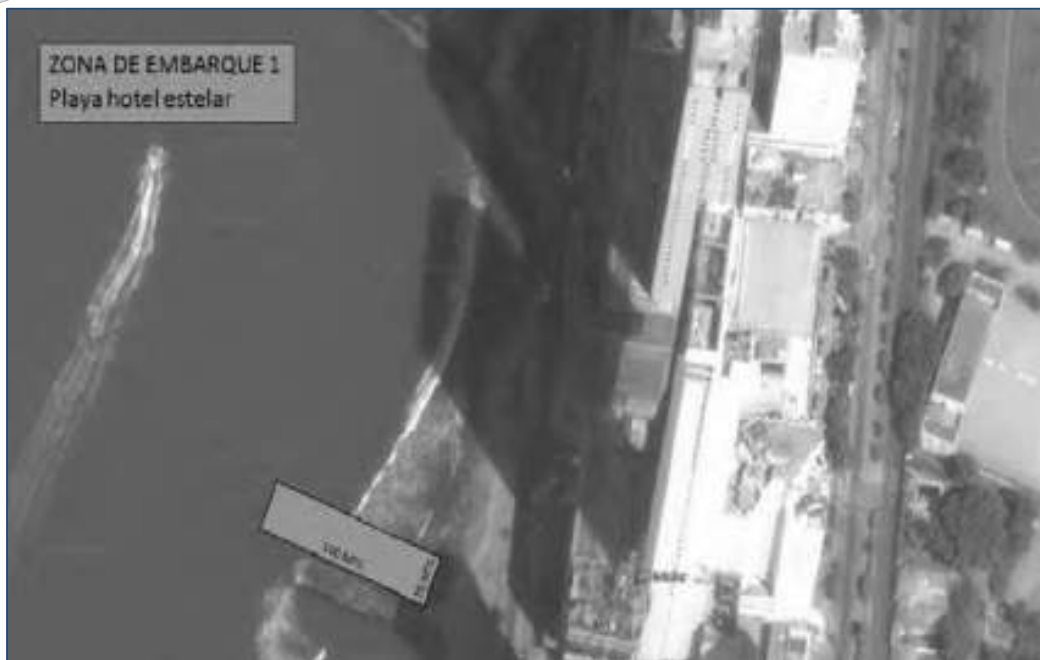


Figura No. 1: Zona de Embarque 1 – Playa Hotel Estelar



Figura No. 2: Zona de Embarque 2 – Playa Calle 8





Figura No. 3: Zona de Embarque 3 – Playa Centro Comercial NAO



Figura No. 4: Zona de Embarque 4 – Playa El Laguito



Figura No. 5: Zona de Embarque 5 – Playa Hospital de Bocagrande



Figura No. 6: Zona de Embarque 6 – Playa Castillogrande

**PARÁGRAFO 2.** Prohibido el acceso de las naves y artefactos utilizados para la práctica de deportes náuticos a las zonas de bañistas, las cuales solo podrán ingresar a las zonas de embarque indicadas en el presente capítulo de este reglamento, acatando las medidas de seguridad establecidas.

*(Resolución 089 de 2017, artículo 10º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.4.3.8.** *Buceo.* Las actividades de buceo quedan restringidas, no se pueden realizar actividades de buceo en las playas y zonas de bañistas o de prácticas de deportes náuticos. Para el desarrollo de este tipo de actividades, se debe contar con los permisos de la Autoridad Marítima Nacional y las empresas que prestan éstos servicios, deben cumplir con los equipos necesarios y de seguridad para este tipo de actividades y las áreas deben estar plenamente autorizadas fuera de zonas de bañistas.

*(Resolución 089 de 2017, artículo 11º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.4.3.9.** *Uso de la playa y franja marítima.* Las personas que usen las playas y el mar para la recreación, descanso y práctica de deportes náuticos, deben cumplir con las siguientes indicaciones:

- a) Es total responsabilidad de los adultos las personas menores de edad que tengan y/o le acompañen en las diferentes actividades. Los padres de familias deben velar por la seguridad de sus hijos en la playa y el mar.
- b) Queda restringido el uso de vehículos automotor terrestre sobre las playas.
- c) Queda prohibido el ingreso de mascotas y cualquier tipo de animales a las playas.
- d) Se prohíbe las instalaciones y uso de cocinas y fogones en la playa.
- e) Las fogatas están restringidas, deben contar con permisos de la Capitanía de Puerto y la Alcaldía.
- f) Se debe verificar las restricciones que haya en las playas por mal tiempo y así poder realizar o no el ingreso. Verificar las banderas con las autoridades de policía y salvavidas.
- g) No bañarse cerca de los espolones para evitar accidentes por las corrientes que bajo éstos se derivan.

- h) Las basuras ocasionadas por cada visitante deben ser arrojadas en las canecas o depósitos autorizados en cada sector. Velar porque los residuos no lleguen al mar o a los ecosistemas costeros.
- i) Para las actividades náuticas deben portar los chalecos salvavidas.
- j) No se autorizan actividades de buceo a bañistas por el riesgo que representa esta actividad.

*(Resolución 089 de 2017, artículo 12º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.4.3.10. Horarios.** Las prácticas náutico-deportivas y los usos de las playas, solo podrán realizarse dentro del horario diurno, entre las 06:00 de la mañana hasta las 18:00 horas de la tarde. Solo podrán realizarse actividades de mantenimiento, aseo y seguridad sobre las playas por fuera de este horario.

*(Resolución 089 de 2017, artículo 13º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.4.3.11. Áreas restringidas.** Prohíbese la práctica de los deportes náuticos en las siguientes áreas:

1. En el área de la Bahía de Interior, es decir, desde la línea imaginaria que une la Isla de Manzanillo – Casa de Huéspedes Ilustres y el faro del Club Naval hacia el norte – Base Naval, Sociedad Portuaria, Bahía de las Ánimas. No se permitirá la práctica de ningún deporte náutico, quedando restringido el tránsito que desde o hacia las marinas efectúen las lanchas y/o veleros que utilizarán en el presente capítulo de este reglamento.
2. Zona de acceso al canal navegable a la Bahía de Cartagena (Sociedad Portuaria, Bahía de las Ánimas, zona de Mamonal).
3. Zona Marítima de los sectores de la entrada a Bocagrande, Centro Histórico y Marbella, por considerarse zona de rompientes y fuerte oleaje.

**PARÁGRAFO.** Las unidades del cuerpo de guardacostas y los funcionarios de la Capitanía de Puerto designados para tal fin, vigilarán y controlarán el cumplimiento de las anteriores normas de seguridad y todos aquellos aspectos establecidos en el presente capítulo de este reglamento, que sean de su competencia.

*(Resolución 089 de 2017, artículo 14º)*

**ARTÍCULO 4.2.5.4.3.12.** *Facultad sancionatoria.* El incumplimiento de lo estipulado en el presente capítulo, será considerado como infracción a la normatividad marítima, 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 lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), y demás normas que lo modifiquen.

*(Resolución 089 de 2017, artículo 15°)*

### 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 3º)*

**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, señalar 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 3° 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°)*



## TÍTULO 7

### INSPECCIONES

#### CAPÍTULO 1A

##### DEL SERVICIO DE INSPECCIONES Y AUDITORÍAS

Capítulo incorporado por la [Resolución 614 del 19 de julio 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 2º)

**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 2º)

**ARTÍCULO 4.2.7.1A.3.** *Inspecciones de actividades marítimas.* Las inspecciones de actividades marítimas serán realizadas por los siguientes inspectores:

1. Inspector de Alto bordo.
2. Inspector de ayudas a la navegación.
3. Inspector de concesiones.
4. Inspector de Naves y Artefactos Navales.
5. Inspector de Obra.
6. Inspector de Litorales.
7. Inspector de Muelles.
8. Inspector abordo de Naves y/o Artefactos navales autorizados para realizar operaciones costa afuera.

*(Resolución 614 de 2018, artículo 2º)*

**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 2º)*

### 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 1º)*

**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 2º)*

**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 arqueado 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 3º)*



# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

## 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 1º)*



# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

## 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 1º)*

**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 2º)*

**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.

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

*(Resolución 220 de 2012, artículo 3º)*

## 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 6º)*

**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 7º)

**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 9º)

**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 arqueó.
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 10º)*

### SECCIÓN 3

#### DE LAS INSPECCIONES

**ARTÍCULO 4.3.1.1.3.1.** *Función Inspector.* 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 11º)*

**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 12º)*

**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. Esta 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 13º)*

**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 16º)*

**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 17º)*

**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 18º)*

### 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 19º). Nota. El anexo B del presente capítulo fue modificado por el artículo 6º 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 20º)*

**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 21º; modificado por la Resolución 415 de 2014, artículo 3º)*

**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 22º)*

**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 23º)*

**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 4º)

**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:

5. El original para la nave y/o artefacto naval.

6. La primera copia para la Dirección General Marítima.
7. 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 27º)*

**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 cuenten 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 del 2012](#) (Compilada en el presente REMAC).

*(Resolución 220 de 2012, artículo 28º)*

**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 415 de 2014, artículo 5º)*

**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 5º)*

## TÍTULO 2

### FRANCOBORDO Y ARQUEO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

#### CAPÍTULO 1

##### DEL CERTIFICADO NACIONAL DE FRANCOBORDO PARA ARTEFACTOS NAVALES DEDICADOS AL TRANSPORTE DE CARGAS SÓLIDAS, LÍQUIDAS Y AL GRANEL

#### SECCIÓN 1

##### DISPOSICIONES GENERALES

**ARTÍCULO 4.3.2.1.1.1.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer los requisitos para expedir el certificado nacional de francobordo, para artefactos navales dedicados al transporte de cargas sólidas, líquidas y al granel, en aguas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional, minimizando la ocurrencia de siniestros, salvaguardando la vida humana en el mar, procurando preservar y proteger de contaminación el medio marino.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.1.1.2.** *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, aplican a los artefactos navales dedicados al transporte de cargas sólidas, líquidas, y al granel, que operan en aguas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.1.1.3.** *Obligatoriedad del certificado nacional de francobordo.* Todo artefacto naval dedicado al transporte de cargas sólidas, líquidas y al granel, sin límite de tonelaje, ni eslora, para operar en aguas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional, deberá tener el certificado nacional de francobordo vigente.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 3º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.1.1.4.** *Expedición del certificado.* Corresponde a la Autoridad Marítima Nacional expedir el certificado nacional de francobordo, sin perjuicio de la autorización que, para tal efecto, se haya otorgado a las sociedades internacionales de clasificación, reconocidas ante la Dirección General Marítima.

Así mismo, la Autoridad Marítima Nacional podrá expedir el certificado nacional de francobordo, de conformidad con los estudios que adelanten arquitectos navales e ingenieros navales debidamente titulados, previamente autorizados y reconocidos por ella. Lo anterior, de conformidad con los requisitos establecidos en el presente capítulo, y con conocimiento en la realización de cálculos de francobordo, para determinar las líneas de carga de los artefactos navales a los cuales aplica lo dispuesto en este capítulo.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 4º)*

## SECCIÓN 2

### DEL CERTIFICADO NACIONAL DE FRANCOBORDO

**ARTÍCULO 4.3.2.1.2.1.** *Solicitud del certificado nacional de francobordo.* El armador o propietario de un artefacto naval nacional dedicado al transporte de cargas sólidas, líquidas y al granel, deberá solicitar, directamente o a través de su representante legal y/u operador del artefacto naval, el certificado nacional de francobordo ante la Dirección General Marítima, una vez le sea determinado el francobordo por un arquitecto naval o ingeniero naval titulado, reconocido por la Autoridad Marítima Nacional y registrados ante ella, o por

una sociedad internacional de clasificación reconocida por la Dirección General Marítima.

([Resolución 518 de 2000](#), artículo 6º)

**ARTÍCULO 4.3.2.1.2.2.** *Requisitos para la obtención del certificado nacional de francobordo a través de arquitectos navales o ingenieros navales.* Para obtener el certificado nacional de francobordo a través de arquitecto naval o ingeniero naval, todo armador o propietario de un artefacto naval, directamente o a través de su representante legal y/u operador del artefacto, deberá solicitar el estudio correspondiente por intermedio de una Capitanía de Puerto de la lista de éstos, debidamente inscritos y registrados ante la Autoridad Marítima Nacional. Lo anterior, con el objetivo de que ésta expida el certificado nacional de francobordo, cumpliendo además con el siguiente procedimiento:

1. Inspección inicial. Ésta se efectuará a petición del armador o propietario de un artefacto naval, directamente o a través de su representante legal y/u operador de éste. La Capitanía de Puerto ordenará la inspección inicial conforme a lo dispuesto en el presente capítulo, para lo cual designará un arquitecto naval o un ingeniero naval debidamente titulado e inscrito ante la Autoridad Marítima Nacional.
2. Requisitos adicionales. Además de los parámetros que deben cumplirse para una inspección inicial, se debe tener en cuenta, principalmente, que el escantillado de los elementos estructurales cumple con lo estipulado según el diseño, para soportar las cargas de la bodega, la presión hidrostática del agua y verificar la estanqueidad de los dispositivos de cierre ubicados sobre la cubierta. En caso de que un artefacto naval dedicado al transporte de cargas sólidas, líquidas, y al granel, no posea los planos de diseño, deberá obtenerlos de un arquitecto naval o ingeniero naval. Todo plano estará firmado por quien lo elaboró y aprobado por una sociedad internacional de clasificación reconocida.
3. Asignación y marcación de las líneas de carga. La asignación y marcación de las líneas de carga que realice un arquitecto naval o ingeniero naval titulado y debidamente inscrito ante la Autoridad Marítima Nacional,

deberá ceñirse a las estipulaciones del Convenio Internacional LL/66, sobre las Líneas de Carga, y su protocolo de 1988. Podrá ser el mismo que efectuó la inspección inicial u otro que contrate el armador y/u operador del artefacto naval, adoptando el siguiente procedimiento:

- A. El operador y/o armador del artefacto naval podrán solicitar la inspección inicial al Capitán de Puerto de la jurisdicción donde se encuentre el artefacto naval, quien designará a un arquitecto naval o ingeniero naval inscrito ante la Autoridad Marítima Nacional, para realizarla.
- B. De esta inspección, el arquitecto naval o ingeniero naval deberá elaborar un informe, de acuerdo con las directrices establecidas en el anexo No. 18 del presente REMAC. Éste deberá ser entregado al Capitán de Puerto de la jurisdicción correspondiente, certificando que el artefacto naval inspeccionado cumple con las exigencias requeridas, tanto del material como de la estructura.
- C. Las novedades deberán relacionarse en el informe y se requerirá su corrección en una fecha límite. Realizadas las correcciones a que haya lugar, se rendirá un concepto definitivo y se certificará que el artefacto naval cumple con las exigencias técnicas requeridas.

**PARÁGRAFO.** Efectuada la inspección inicial, se determinarán, marcarán y verificarán las líneas de carga. De ello se realizará un informe, el cual se presentará a la Capitanía de Puerto que designó el arquitecto naval o ingeniero naval. Al informe se incorporará el formato establecido en el anexo No. 16 del presente REMAC, debidamente diligenciado para la expedición del certificado nacional de francobordo por parte de la Autoridad Marítima Nacional.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 7º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.1.2.3.** *Requisitos para obtener el certificado nacional de francobordo a través de una sociedad internacional de clasificación.* Para obtener el certificado nacional de francobordo a través de una sociedad internacional de clasificación reconocida, el armador o propietario de un artefacto naval, directamente o a través de su representante legal y/u operador de éste, deberá solicitar la designación de una sociedad de

clasificación reconocida, a través de una Capitanía de Puerto o directamente ante la Dirección General Marítima.

**PARAGRAFO.** Las sociedades internacionales de clasificación interesadas en expedir el certificado nacional de francobordo a nombre de la Autoridad Marítima Nacional, deberán estar registradas ante ésta.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 8º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.1.2.4.** *Marcación de las líneas de carga.* Se deberá realizar y pintar una marca de línea de carga permanente, en alto relieve, de acuerdo con lo establecido en el anexo No. 17 del presente REMAC, en ambos costados del artefacto, en la sección media, de la siguiente manera:

El espesor de todas las líneas será de 25 mm. La marca estará pintada de blanco si el fondo es oscuro, y de negro si el fondo es claro. El borde superior de la línea superior tendrá que estar alineado con el borde superior de la cubierta. El francobordo se medirá entre los bordes superiores de las dos líneas marcadas. Las unidades de la gráfica estarán en mm.

**PARÁGRAFO 1.** El diseño de las líneas de carga requerido para expedir el certificado nacional de francobordo, a través de una sociedad internacional de clasificación, deberá estar sujeto a las disposiciones internas de ésta, así como tener las letras representativas de la sociedad internacional de clasificación al lado de la marca.

**PARÁGRAFO 2.** El estudio relativo al diseño de las líneas de carga para la expedición del certificado nacional de francobordo, emitido a través de arquitectos navales e ingenieros navales titulados e inscritos, se diligenciará de conformidad con el gráfico dispuesto en el anexo No. 17 del presente REMAC.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 9º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.1.2.5.** *Formato del certificado nacional de francobordo.* Una vez la Autoridad Marítima Nacional autorice a una sociedad internacional de clasificación para expedir el certificado nacional de francobordo, el formato correspondiente deberá contener por lo menos la siguiente información:

1. Nombre oficial completo del país.

2. Nombre oficial completo de la persona u organismo reconocido.
3. Nombre del artefacto naval.
4. Matricula.
5. Eslora en metros.
6. Manga en metros.
7. Tonelaje de registro bruto.
8. Material del casco.
9. Francobordo medido desde la línea de cubierta.
10. Fecha de la inspección.
11. Limitaciones en fecha de expedición.
12. Limitación en área de operación.
13. Lugar de expedición.
14. Máxima condición en la Escala Beaufort
15. Refrendo anual.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 10º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.1.2.6.** *Limitaciones.* El certificado nacional de francobordo deberá especificar las limitaciones a que deba sujetarse el artefacto naval, y el área concreta de operación. Además deberá especificar la distancia máxima de alejamiento de la línea de costa y las condiciones máximas de operación, según el estado de mar y viento, de acuerdo con la Escala Beaufort y las condiciones técnicas de construcción del mismo.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 11º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.1.2.7.** *Vigencia.* El certificado nacional de francobordo para los artefactos navales de casco sencillo, tendrá una vigencia máxima de cinco (5) años. Para los artefactos navales de casco doble, la vigencia no podrá ser superior a seis (6) años.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 12º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.1.2.8.** *Renovación.* La vigencia del certificado nacional de francobordo será responsabilidad del armador del artefacto naval, y se sujetará a las inspecciones que determine la Autoridad Marítima Nacional para la renovación del mismo. Lo anterior, con el objeto de garantizar su óptimo estado estructural, a nivel general, y verificar el cumplimiento de las

prescripciones para soportar la carga en la bodega, la presión hidrostática del agua, la estanqueidad de los dispositivos de cierre ubicados sobre la cubierta de francobordo, etc.

**PARÁGRAFO.** La inspección para efectos de obtener la renovación del certificado nacional de francobordo, deberá efectuarse conforme a las directrices establecidas en el anexo No. 19, dispuesto en el presente REMAC, independientemente de que sea realizada por una sociedad internacional de clasificación reconocida o por un arquitecto naval o ingeniero naval titulado. Siempre deberá verificarse previamente los antecedentes del artefacto naval.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 13º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.1.2.9.** *Inspección anual.* Además de la inspección para la renovación referida en el artículo anterior, el armador o propietario del artefacto naval, directamente o a través de su representante legal y/u operador de éste, deberá solicitar la inspección anual de acuerdo a las directrices establecidas en el anexo No. 19-A del presente REMAC.

**PARÁGRAFO 1.** Esta inspección será realizada directamente por la Autoridad Marítima Nacional, por las sociedades internacionales de clasificación reconocidas, o por arquitectos navales o ingenieros navales titulados e inscritos. Si ésta se encuentra conforme, se deberá firmar el refrendo del reconocimiento anual con el informe correspondiente.

**PARÁGRAFO 2.** La inspección anual de líneas de carga podrá realizarse máximo dentro de los tres (03) meses siguientes al cumplimiento del año de haber sido expedido el certificado nacional de francobordo, y sucesivamente cada año, hasta el cumplimiento de la fecha máxima de vigencia del mismo, tal como lo dispone el artículo 4.3.2.1.2.7 del presente capítulo.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 14º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.1.2.10.** *Perdida de validez del certificado nacional de francobordo.* La Autoridad Marítima Nacional podrá declarar la pérdida de fuerza ejecutoria del certificado nacional de francobordo en cualquiera de los siguientes casos:

1. Si el casco y la estructura han sufrido reformas de tal importancia que resulte necesario asignarle un francobordo diferente.
2. Si los dispositivos de cierre no se han mantenido en buen estado.
3. Si la resistencia estructural ha disminuido hasta el punto que no cumpla con lo exigido.
4. Si el certificado nacional de francobordo no ha sido refrendado o renovado tres (03) meses siguientes al cumplimiento del año o período de haber sido expedido el certificado.
5. En demás casos en los que, a juicio de la Autoridad Marítima Nacional, representen un riesgo para una navegación segura.

[\(Resolución 518 de 2000, artículo 15º\)](#)

### SECCIÓN 3

#### INSPECCIONES EN DIQUE

**ARTÍCULO 4.3.2.1.3.1.** *Intervalos de las inspecciones en dique.* El intervalo entre las inspecciones en dique no deberá exceder el intervalo máximo determinado a continuación, de acuerdo con los tipos de artefactos, servicios y operaciones. En todo caso esta inspección se sujetará a lo dispuesto en las instrucciones adicionales del presente artículo.

1. Artefactos navales que operan en agua dulce o en agua salada, por un periodo de un (1) mes al año, de casco sencillo, cinco (5) años de intervalo (nota 1). Artefactos navales de doble casco, seis (6) años de intervalo (nota 2). Todas las otras embarcaciones, cinco (5) años de intervalo (notas 1,3).
2. Todos los artefactos navales que operan en agua salada por un período entre dos (2) y seis (6) meses al año, cuatro (4) años de intervalo.
3. Todos los artefactos navales que operen en agua salada por períodos entre los siete (7) a doce (12) meses por año, necesitarán tener dique dos (2) veces en un período de cinco (5) años, y con un intervalo que no exceda de tres (3) años entre los diques.



4. Instrucciones adicionales:
- La primera inspección de dique después de la fecha de construcción, puede ser obviada, si después de un examen general, a flote, el ingeniero naval o arquitecto naval no encuentra desgaste o daños que ameriten un examen en dique.
  - Las Inspecciones internas a flote, deben ser llevadas a cabo cerca del tercer año después de la fecha de construcción o del previo dique, y el ingeniero naval o arquitecto naval debe estar satisfecho de que no existan desgastes o daños, los cuales implicarían un examen en dique.
  - La máxima extensión que puede otorgarse será de 12 meses, después de que se efectúe una inspección a flote, y que el ingeniero naval o arquitecto naval esté satisfecho de que no existan desgastes o daños, los cuales implicarían un examen en dique.

**PARÁGRAFO 1.** Es deber del armador o de su representante, informar a la Autoridad Marítima Nacional, por escrito, el período en que el artefacto naval operará en aguas saladas.

**PARÁGRAFO 2.** Cuando un artefacto naval cuya operación normal sea en los ríos, dada su estructura y diseño de construcción, requiera que opere por un tiempo limitado en agua salada, los intervalos serán reducidos y se requerirá autorización por parte de la Autoridad Marítima Nacional.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 16º)*

### SECCIÓN 4

#### DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO

**ARTÍCULO 4.3.2.1.4.1.** *Certificado expedido a través de sociedad internacional de clasificación.* El certificado internacional de francobordo expedido por una sociedad internacional de clasificación, se aceptará por la Autoridad Marítima Nacional siempre que dicha sociedad esté reconocida por ella. El área concreta de operación en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales, deberá ser determinada por la sociedad internacional de clasificación reconocida.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 17º)*

#### REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

**ARTÍCULO 4.3.2.1.4.2.** *Certificado expedido por otra autoridad marítima.* El certificado internacional de francobordo expedido por Autoridades Marítimas de otros Estados, deberá avalarse directamente por la Autoridad Marítima Nacional o por una sociedad internacional de clasificación reconocida por ésta.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 18º)*

### SECCIÓN 5

#### DISPOSICIONES ESPECIALES

**ARTÍCULO 4.3.2.1.5.1.** *Solicitud de expedición del certificado nacional de francobordo.* Los armadores y operadores de artefactos navales matriculados ante la Autoridad Marítima Nacional, tendrán tres (3) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la [Resolución 518 de 2000](#) (Compilada en el presente REMAC), para solicitar a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, o directamente ante la Autoridad Marítima Nacional, la designación de la Sociedad Internacional de Clasificación reconocida o del Arquitecto Naval o Ingeniero Naval con el fin de obtener el Certificado Nacional de Francobordo.

En todo caso, cumplidos doce (12) meses de la entrada en vigor de la [Resolución 518 de 2000](#) (Compilada en el presente REMAC), ningún artefacto naval dedicado al transporte de sólidos, líquidos, y al granel, podrá operar en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales, si no posee el Certificado Nacional o Internacional de Francobordo.

**PARÁGRAFO.** La Autoridad Marítima Nacional no tramitará la matrícula de ningún artefacto naval que, a la fecha límite de vencimiento referido en el presente artículo, no posea el certificado nacional o internacional de francobordo.

*(Resolución 518 de 2000, artículo 19º)*

### CAPÍTULO 2

#### DEL CÁLCULO Y LA ASIGNACIÓN DE FRANCOBORDO PARA EMBARCACIONES CON ESLORA MENOR A 24 METROS, NO SUJETAS AL CONVENIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CARGA DE 1966

**ARTÍCULO 4.3.2.2.1.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto determinar los criterios para el cálculo y la asignación del francobordo a naves y/o artefactos navales de bandera colombiana, con eslora total menor a 24 metros, no regidos por convenios.

*(Resolución 714 de 2017, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.2.2.** *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en el presente capítulo aplican a todas las naves y/o artefactos navales con eslora menor a 24 metros, no regidos por Convenios, inscritos en el registro de la Dirección General Marítima.

*(Resolución 714 de 2017, artículo 3º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.2.3.** *Excepciones.* <Modificado por el artículo 1º de la [Resolución 221 del 22 de marzo de 2018](#), en los siguientes términos>: Lo dispuesto en el presente capítulo no aplica a:

1. Naves y/o artefactos navales de propiedad del Estado y que sean usados para propósitos no comerciales, buques de guerra y buques para el transporte de tropas.
2. Naves catalogadas en el Grupo VIII: “Recreo o Deportivas”: Bicicleta Marina, Moto Marina, kayak, Naves a Remo, inflables, Tabla de Windsurf, sunfish y otras de características asimiladas.

*(Resolución 221 de 2018, artículo 1º, modificadorio de la [Resolución 714 de 2017](#), artículo 4º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.2.4.** *Certificación.* <Modificado por el artículo 1º de la [Resolución 221 del 22 de marzo de 2018](#), en los siguientes términos>: Toda nave y/o artefacto naval sujeta a lo dispuesto en el presente capítulo, contará con una certificación del cálculo y asignación de francobordo. Esta certificación tendrá

el carácter de una certificación estatutaria permanente, tal como la define el Reglamento Nacional de Catalogación, Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana.

**PARÁGRAFO 1.** Las condiciones de seguridad inherentes a francobordo, tales como estanqueidad, entre otras, serán verificadas en las inspecciones periódicas y/o anuales, de acuerdo con lo registrado en el certificado nacional de seguridad.

**PARÁGRAFO 2.** La certificación del cálculo y asignación de francobordo, será expedida de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.

**PARÁGRAFO 3.** Los modelos de certificados serán redactados conforme a los modelos que figuran en los anexos No. 41, 42 y 43, dispuestos en la parte 8 del presente REMAC.

*(Resolución 221 de 2018, artículo 1º, modificadorio de la Resolución 714 de 2017, artículo 5º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.2.5.** *Marcas de francobordo.* Las naves y artefactos navales sujetos a lo dispuesto en el presente capítulo, exhibirán las marcas de francobordo mínimas, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Nacional de Catalogación, Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana.

*(Resolución 714 de 2017, artículo 6º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.2.6.** *Asignación de francobordo a naves de pasaje con cubierta, de eslora inferior a 24 metros, que puedan llevar menos de 200 personas.* El francobordo asignado a estas naves, será mínimo de 250 mm.

*(Resolución 714 de 2017, artículo 7º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.2.7.** *Asignación de francobordo a naves y/o artefactos navales de carga y/o carga mixta, con eslora menor a 24 metros.*

1. El francobordo de las naves y/o artefactos navales con cubierta, se calculará mediante el método del Convenio, cuyas tablas de francobordo

se completarán de acuerdo a la asignación de un francobordo de 200 mm para naves y/o artefactos navales con una eslora (*L*) inferior a 24 metros.

2. Cuando las naves y/o artefactos navales tengan una eslora inferior a 24 metros, no se requerirá que la proa esté situada a una altura mínima por encima de la línea de flotación, correspondiente al francobordo asignado. (*L*).
3. La regla 29 del Convenio, la cual corrige el francobordo, será aplicable a las naves y/o artefactos navales con una eslora (*L*) inferior a los 24 metros.

*(Resolución 714 de 2017, artículo 8º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.2.8.** *Asignación del calado máximo de servicio admisible (Francobordo) a naves pesqueras con eslora menor de 24 metros que tengan cubierta. El francobordo asignado a estas naves, será mínimo 1/10 de la manga.*

*(Resolución 714 de 2017, artículo 9º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.2.9.** *Asignación de francobordo a naves con eslora inferior a 24 metros que no tengan cubierta. El francobordo asignado a estas naves, será mínimo de  $0,2 \times B$  al desplazamiento máximo, de acuerdo con el procedimiento establecido en el anexo No. 44 – Parte 1 del presente REMAC.*

*(Resolución 714 de 2017, artículo 10º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.2.10.** *Facultad sancionatoria.* El incumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo, constituye 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, así como las demás normas que los modifiquen o sustituyan.

*(Resolución 714 de 2017, artículo 11º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.2.11.** *Periodo de transición para naves y/o artefactos navales con cubierta.* Toda nave y/o artefacto naval con cubierta, cuyo francobordo hubiere sido calculado por otros métodos, mantendrá la validez de su

certificado hasta la próxima subida a dique. Fecha en la cual deberá solicitar a la Autoridad Marítima Nacional la expedición del nuevo certificado, bajo los parámetros establecidos en el presente capítulo, para efectuar la respectiva marca de acuerdo con el artículo 4.3.2.2.5 del presente REMAC.

*(Resolución 714 de 2017, artículo 12º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.2.12.** *Periodo de transición para embarcaciones sin cubierta.* Toda embarcación sin cubierta, cuyo francobordo hubiere sido calculado por otros métodos, mantendrá la validez de su certificado hasta el 30 de junio de 2018, debiendo solicitar a la Autoridad Marítima Nacional la expedición del nuevo certificado, bajo los parámetros establecidos en el presente capítulo, para efectuar la respectiva marca del artículo 4.3.2.2.5 del presente REMAC.

*(Resolución 714 de 2017, artículo 13º)*

### 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.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto determinar los criterios para el cálculo del arqueo de las naves y artefactos navales de bandera colombiana.

*(Resolución 715 de 2017, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.3.2.** *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, aplican a todas las naves y/o artefactos navales inscritos en el registro de la Dirección General Marítima.

*(Resolución 715 de 2017, artículo 3º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.3.3.** *Excepciones.* Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, no aplican a:

1. Buques de guerra, buques auxiliares de la Armada Nacional, y buques para el transporte de tropas.

2. Naves y artefactos avales de propiedad del Estado, de tráfico nacional, dedicadas exclusivamente a servicios gubernamentales de carácter no comercial.
3. Naves catalogadas en los Grupos VI. Pesqueros, Subgrupo 48 pesca de bajura y Subgrupo 30 pesca artesanal; y Grupo VIII. Recreo o Deportivas, Subgrupos 4 Bicicleta Marina, 25 Moto Marina, 22 Kayak, 28 Naves a Remo, 46 Zodiac, 20 Gusano, 53 Tabla de Windsurf.

*(Resolución 715 de 2017, artículo 4º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.3.4.** *Certificado de arqueo.* Toda nave y/o artefacto naval sujeto a lo dispuesto en el presente capítulo, deberá contar con un certificado de arqueo. Esta certificación tendrá el carácter de una certificación estatutaria permanente, tal como la define el Reglamento Nacional de Catalogación, Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana, establecido en la [Resolución 220 de 2012](#), modificada por la [Resolución 415 de 2014](#). (Resoluciones compiladas en el presente REMAC)

**PARÁGRAFO 1.** La certificación del cálculo de arqueo será expedida de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo. El certificado de arqueo estará disponible para la inspección durante reconocimientos anuales o de renovación.

**PARÁGRAFOS 2.** Los modelos de certificados serán redactados conforme a los modelos que figuran en los anexos No. 45 y 47, dispuestos en el presente REMAC. El certificado nacional se elaborará en idioma español, y el certificado internacional en idioma español e inglés.

*(Resolución 715 de 2017, artículo 5º)*

**ARTÍCULO 4.3.2.3.5.** *Volúmenes.* Todos los volúmenes incluidos en el cálculo del arqueo bruto y neto deben medirse, cualesquiera que sean las instalaciones de aislamiento o de otra índole, hasta la cara interior del forro o de las chapas estructurales de limitación, en las naves construidas de metal; y hasta la superficie exterior del forro o la cara interior de las superficies estructurales de limitación, en las naves construidas de cualquier otro material.

Los volúmenes de los apéndices de la nave deben incluirse en el volumen total. Los volúmenes de espacios abiertos a la mar, pueden excluirse del volumen total.

Para el cálculo del arqueo bruto y neto, no se considerarán los volúmenes de los espacios excluidos, según lo establecido en el contenido de la definición “Espacios excluidos”, establecida en la Parte 1: Definiciones generales, artículo 4.1.1 del presente REMAC, aplicable para los efectos de la [Resolución 715 de 2017](#). (Compilada en el presente REMAC)

([Resolución 715 de 2017](#), artículo 6º)

**ARTÍCULO 4.3.2.3.6.** *Sistema de medidas.* Todas las medidas usadas en el cálculo de volúmenes deberán corresponder al sistema métrico decimal y redondearse al centímetro más próximo.

([Resolución 715 de 2017](#), artículo 7º)

**ARTÍCULO 4.3.2.3.7.** *Determinación del arqueo.* <Modificado por el artículo 1º de [la Resolución 415 del 24 de mayo de 2018](#), en los siguientes términos>: Para la determinación del arqueo bruto y neto, el respectivo armador o astillero deberá presentar para la aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, una minuta de cálculo detallada, de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo, con el propósito de facilitar la comprobación de los resultados.

La minuta de cálculo deberá ser elaborada por un ingeniero naval mecánico graduado de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, o un ingeniero naval o un arquitecto naval con tarjeta profesional.

Para la determinación del arqueo bruto y neto, se debe aplicar las siguientes fórmulas:

1. Arqueo Bruto (AB):

$$AB = K_1 * V$$

En donde:

- V = Es el volumen total de todos los espacios cerrados de la nave, expresado en metros cúbicos.



$$- K_1 = 0,2 + 0,02 * \text{Log}_{10} V$$

2. Arqueo Neto (AN):

$$AN = K_2 * V_c \left( \frac{4d}{3D} \right)^2 + K_3 \left( N_1 + \frac{N_2}{10} \right)$$

En donde:

- $V_c$  = Volumen de todos los espacios de carga, expresado en metros cúbicos.
- $K_2 = 0,2 + 0,02 * \text{Log}_{10} V$
- $K_3 = 1,25 \frac{AN+10.000}{10.000}$
- $D$  = Puntal de trazado en el centro del buque, expresado en metros, según lo establecido en el contenido de la definición "Puntal de Trazado", establecida en la Parte 1: Definiciones generales, artículo 4.1.1 del presente REMAC, aplicable para los efectos de la [Resolución 715 de 2017](#). (Compilada en el presente REMAC)
- $d$  = Calado de trazado en el centro del buque expresado en metros, según la definición del literal 3 del presente artículo.
- $N_1$  = Número de pasajeros en camarotes que no tengan más de 8 literas.
- $N_2$  = Número de los demás pasajeros.

Criterios:

- El factor  $\left( \frac{4D}{3D} \right)^2 =$  no se tomará superior a 1

- El término  $K_2 * Vc \left(\frac{4D}{3D}\right)^2$  = No se tomará inferior a 0,25  $AB$ , y  $AN$  no se tomará inferior a 0.30  $AB$ .
  - $N_1 + N_2$  = Número total de pasajeros que el buque está autorizado a llevar, según el certificado de pasajeros del buque, cuando  $N_1 + N_2$  sea inferior a 13, las magnitudes de  $N_1$  y  $N_2$  se considerarán iguales a cero.
3. Calado de trazado: El calado de trazado  $d$  que se menciona en el numeral 2 del presente artículo, será uno de los siguientes calados.
- a. Para los buques sujetos a las disposiciones del Convenio Internacional de Líneas de Carga, el calado correspondiente a la línea de carga de verano (que no sea el de las líneas de carga para madera) asignada, de conformidad con el referido convenio.
  - b. Para los buques de pasajeros, el calado correspondiente a la línea de carga de compartimentado más elevada, se asignará de conformidad con el Convenio Internacional de Líneas de Carga, LLC 1966.
  - c. Para los buques no sujetos a las disposiciones del Convenio Internacional de Líneas de Carga, pero que tengan asignada una línea de carga, conforme a lo dispuesto en el Capítulo 2 del Título 2 de la presente Parte de este REMAC, el calado correspondiente a la línea de carga de verano asignado por ese modo.
  - d. Para los buques que no tengan asignada una línea de carga, pero cuyo calado esté limitado en virtud de los reglamentos nacionales, el calado máximo permitido.
  - e. Para los demás buques, el 75% del puntal de trazado en el centro del buque, según lo establecido en el contenido de la definición “Puntal de Trazado”, establecida en la Parte 1: Definiciones

generales, artículo 4.1.1 del presente REMAC, aplicable para los efectos de la Resolución 715 de 2017. (Compilada en el presente REMAC)

**PARÁGRAFO.** Tratándose de naves cuya eslora total sea inferior a 12 metros, el arqueo bruto y neto se determinará de acuerdo a la siguiente tabla, no siendo obligatoria la presentación de planos para dicho cálculo:

Eslora (M)	Arqueo Bruto (AB)	Arqueo Nero (AN)
Menor a 12	15	4,5
Menor a 11	12,5	3,8
Menor a 10	10	3
Menor a 9	7,5	2,3
Menor a 8	5	1,5

(Resolución 415 de 2018, artículo 1º, modificadorio de la Resolución 715 de 2017, artículo 8º)

**ARTÍCULO 4.3.2.3.8.** *Aplicación subsidiaria.* Para lo no previsto en el presente capítulo, serán aplicables las disposiciones establecidas en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969<sup>1</sup>, incorporado a la legislación colombiana, por medio de la Ley 5 de 1974; incluyendo las resoluciones, recomendaciones y directrices técnicas de la Organización Marítima Internacional, sobre la materia.

(Resolución 715 de 2017, artículo 9º)

**ARTÍCULO 4.3.2.3.9.** *Facultad sancionatoria.* El incumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo, constituye 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, así como las demás normas que los modifiquen o sustituyan.

(Resolución 715 de 2017, artículo 10º)

<sup>1</sup> Debe entenderse en el anexo No. 45 del presente REMAC.

**ARTÍCULO 4.3.2.3.10.** *Disposición transitoria.* Las naves o artefactos navales cuyo arqueo hubiere sido calculado con base a lo dispuesto en la Resolución 013 de 1963, por medio de la cual se adoptó el Reglamento de Arqueo para Buques Mercantes, mantendrán la validez de su certificado, mientras no sea objeto de modificaciones o alteraciones que hagan variar su arqueo original.

*(Resolución 715 de 2017, artículo 12º)*

### TÍTULO 3

#### DOCUMENTACIÓN OBLIGATORIA A BORDO

#### CAPÍTULO 1

##### DEL USO OBLIGATORIO DE LA CARTOGRAFÍA NÁUTICA OFICIAL

**ARTÍCULO 4.3.3.1.1.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer el uso obligatorio de la cartografía náutica oficial, en los buques o naves y artefactos navales de bandera colombiana, así como en los buques extranjeros que transiten y se encuentren en aguas marítimas jurisdiccionales de Colombia.

*(Resolución 078 de 2000, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.3.1.2.** La cartografía náutica oficial es aquella producida y actualizada por la Dirección General Marítima, a través de sus centros de investigación: Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) y la que en un futuro produzca y actualice el Centro de Control y Contaminación del Pacífico (CCCP).

*(Resolución 078 de 2000, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.3.3.1.3.** Se admite el uso de sistemas de información y visualización de la cartografía RASTER, siempre y cuando se haga empleando simultáneamente la carta de papel correspondiente, hasta cuando exista

masificación en la producción de cartografía electrónica y el uso normal del Sistema de Carta Electrónica (ECDIS).

*(Resolución 078 de 2000, artículo 3º)*

**ARTÍCULO 4.3.3.1.4.** La Dirección General Marítima continuará editando, a través de la Subdirección de Marina Mercante (SUBDEMAR), la cartografía náutica oficial, y la distribuirá para la venta a través de las Capitanías de Puerto.

*(Resolución 078 de 2000, artículo 4º)*

**ARTÍCULO 4.3.3.1.5.** Está prohibido editar, copiar, distribuir y/o comercializar la cartografía náutica oficial.

*(Resolución 078 de 2000, artículo 5º)*

**ARTÍCULO 4.3.3.1.6.** Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a los artículos 4.3.3.1.1 y 4.3.3.1.3 del presente capítulo, se aplicarán de conformidad con lo establecido en los artículos 80 y 81 del Decreto Ley 2324 de 1984, o demás normas que lo modifiquen o adicionen.

*(Resolución 078 de 2000, artículo 6º)*

## 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 1º)*

**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 2º)*

**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 3º)*

## 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 1º)*

**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 2º)*

**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 3º)*

**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 facultada para operar en aguas jurisdiccionales colombianas, así como en aguas extranjeras.

*(Resolución 070 de 2003, artículo 4º)*

### TÍTULO 5

#### REMOLCADORES

#### CAPÍTULO 1

#### DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS Y DE SEGURIDAD PARA LOS SERVICIOS QUE PRESTAN LOS REMOLCADORES

Capítulo modificado por la [Resolución 685 del 16 de agosto de 2018](#). La normatividad reglamentaria anterior era la contenida en la [Resolución 138 del 29 de abril 2005](#)

#### SECCIÓN 1

#### GENERALIDADES

**ARTÍCULO 4.3.5.1.1.1.** *Objeto.* Lo prescrito en el presente capítulo tiene por objeto establecer los criterios técnicos y de seguridad para los servicios que prestan los remolcadores en jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.1.2.** *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, se aplica a todos los remolcadores inscritos en el registro de la Dirección General Marítima.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

## SECCIÓN 2

### DE LOS REMOLCADORES

**ARTÍCULO 4.3.5.1.2.1.** *Matrícula, catalogación, inspección, certificación, licencias y seguros.* Los remolcadores deben estar matriculados en el país, 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 1.** Toda empresa para prestar servicios con remolcadores, debe contar con licencia de explotación comercial vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.

**PARÁGRAFO 2.** Todo remolcador debe ser operado por una empresa con licencia de explotación comercial vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.2.2.** *Sistema de Gestión de la Seguridad.* Tanto la compañía, como el remolcador, deben dar cumplimiento al Capítulo IX del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Convenio (SOLAS) enmendado, o al Reglamento Nacional sobre Gestión para la Seguridad operacional de naves y la prevención de la contaminación, según aplique.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.2.3.** *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), establecida en el anexo No. 25 - parte 2 del presente REMAC, o un procedimiento equivalente aprobado por una Sociedad de Clasificación reconocida por la Dirección General Marítima.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*



**ARTÍCULO 4.3.5.1.2.4.** *Certificado capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull).* Toda nave catalogada como remolcador debe contar con un certificado de su capacidad de tracción a punto fijo vigente, expedido por una sociedad de clasificación reconocida por la Dirección General Marítima o por una empresa de servicios marítimos habilitada por la Dirección General Marítima para esta actividad.

**PARÁGRAFO 1.** La prueba para determinar la capacidad de tracción a punto fijo debe realizarse bajo supervisión de un funcionario de la Autoridad Marítima Nacional. La certificación de capacidad de Bollard Pull, no constituye en ningún caso la aprobación de un determinado remolque.

**PARÁGRAFO 2.** El certificado de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) tendrá una vigencia de hasta cinco (05) años, mientras el remolcador tenga sus certificados de seguridad vigentes y esté armonizada con las inspecciones quinquenales.

**PARÁGRAFO 3.** Cuando el conjunto de propulsión del remolcador o cualquiera de sus componentes hayan sido reemplazados o repotenciados, se debe realizar la prueba de capacidad de tracción a punto fijo para expedición de un nuevo certificado.

**PARÁGRAFO 4.** Los certificados de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) expedidos antes de la entrada en vigencia la [Resolución 685 del 16 de agosto de 2018](#) (Compilada en el presente REMAC), tendrán vigencia por un término de cinco (5) años contados a partir de la prueba que validó el certificado.

*([Resolución 685 de 2018](#), artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.2.5.** *Certificado capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull), para remolcadores con bandera extranjera.* A los remolcadores de bandera extranjera que se matriculen en Colombia, se les tendrá en cuenta la validez de su certificado de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) hasta el próximo reconocimiento quinquenal de su certificación estatutaria, siempre y cuando su vigencia no venza antes.

*([Resolución 685 de 2018](#), artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.2.6.** *Certificado de Dotación Mínima de Seguridad.* Todos los remolcadores deben contar con el Certificado de Dotación Mínima de Seguridad (DMS) expedido por la Dirección General Marítima, en el cual se establece cantidad, grado, especialidad y competencias de los tripulantes requeridos para una operación segura.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.2.7.** *Mecanismo remoto de liberación rápida.* Los remolcadores habilitados para prestar servicios de remolque deberán contar en este sistema 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 que se presente a la Capitanía de Puerto con jurisdicción.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.2.8.** *Permiso de operación.* Todo remolcador deberá estar facultado por la Dirección General Marítima con un permiso de operación, de acuerdo con la normatividad vigente, que lo habilite para prestar cualquiera de los servicios que se establecen en el siguiente artículo.

**PARÁGRAFO 1.** El permiso de operación que habilita los remolcadores a prestar servicios, se expedirá con una vigencia de hasta cinco (05) años.

**PARÁGRAFO 2.** La habilitación de los remolcadores se fundamenta en sus características técnicas de construcción, en su equipamiento y en sus capacidades operacionales, conforme a lo establecido en el anexo No. 25- parte 6 del presente REMAC, las cuales serán certificadas por la Autoridad Marítima o por una Sociedad de Clasificación reconocida por ella, según sea el caso.

**PARÁGRAFO 3.** Ante cualquier modificación al casco, al sistema de propulsión o al sistema de gobierno y/o al equipamiento mandatorio requerido de acuerdo a los servicios autorizados del remolcador, se debe actualizar el permiso de operación.

([Resolución 685 de 2018](#), artículo 1º)

**ARTÍCULO 4.3.5.1.2.9.** *Servicios.* Los servicios para los cuales podrán ser habilitados los remolcadores en su permiso de operación, son los siguientes:

- I. Servicios portuarios – servicio de asistencia en maniobras de practicaje.
- II. Servicios de remolque.
- III. Servicios de atención de emergencias.
- IV. Servicios de salvamento.
- V. Servicios de apoyo en dragado, mantenimiento de instalaciones submarinas y manejo de anclas y muertos de boyas.
- VI. Servicios de apoyo logístico y operacional costa afuera.

([Resolución 685 de 2018](#), artículo 1º)

**ARTÍCULO 4.3.5.1.2.10.** *Directrices de seguridad.* En toda operación desarrollada dentro de cualquiera de los servicios establecidos en el artículo anterior, se debe cumplir con las directrices de seguridad establecidas en el anexo No. 25- parte 4 del presente REMAC.

**PARÁGRAFO 1.** Con el fin de preservar la seguridad náutica, las naves menores a 2.000 UAB que requieran ser asistidas, remolcadas, o atendidas en situaciones de emergencias o de salvamento, deben realizar estas operaciones con remolcadores con permiso de operación vigente.

**PARÁGRAFO 2.** En caso de condiciones meteomarinas excepcionalmente adversas, o en caso de condiciones particularmente adversas de una nave asistida, el Piloto Práctico recomendará al Capitán el número de remolcadores o la capacidad de “Bollard Pull” adicionales requeridos para garantizar la seguridad náutica de la nave y de la maniobra.

**PARÁGRAFO 3.** Con el fin de dejar evidencia de lo establecido en el párrafo anterior, ante una circunstancia tal, el Piloto Práctico debe anexar al Reporte de Piloto (PILREP) un informe con la siguiente información sobre las condiciones y las circunstancias de seguridad presentes durante su permanencia a bordo de la nave asistida:

1. Velocidad y dirección del viento.
2. Velocidad y dirección de la corriente.
3. Altura de la ola.

4. Áreas de maniobra (georreferenciación, profundidad mínima y espacio disponible).
5. Información general de la nave (tipo, eslora, calados, puntos de empuje sobre el casco, condición de bitas y portaespías, 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.
6. Necesidades adicionales de número de remolcadores y de “Bollard Pull” para la maniobra.
7. 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.
8. Nombre del(os) remolcador(es) involucrado(s) en la escolta y/o maniobra de asistencia, y el nombre del Capitán de cada remolcador.
9. Factores de tipo no operacional que atenten contra las decisiones de seguridad que debe tomar el Capitán de la nave.
10. Otras consideraciones que el Piloto Práctico estime pertinentes.

Esta información debe ser suministrada por el Piloto Práctico a la Capitanía de Puerto respectiva, 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 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.2.11.** *Historial de las líneas de remolque.* Los remolcadores habilitados para efectuar operaciones de remolque oceánico y costanero, deben mantener un historial del uso de las líneas de remolque, de acuerdo con el formato de registro de operación con líneas de remolque, establecido en el anexo No. 25 - parte 5 del presente REMAC.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

### SECCIÓN 3

#### DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS - SERVICIOS DE ASISTENCIA EN MANIOBRAS DE PRACTICAJE

**ARTÍCULO 4.3.5.1.3.1.** *Alcance de los servicios.* Los remolcadores habilitados en su permiso de operación para prestar servicio de asistencia en maniobras de practicaje, podrán ser autorizados por la Autoridad Marítima Nacional para prestar uno o varios de los siguientes servicios específicos:

- a. Principal de asistencia: Maniobras de atraque, desatraque, abarloomiento, 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 hidrodinámica que aplica el casco del 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 meteomarinadas adversas superiores a las normales y críticas.
- c. Auxiliares y complementarios: De apoyo en la maniobra principal de asistencia.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.3.2.** *Remolcadores habilitados para prestar servicio principal de asistencia.* Todos los remolcadores habilitados en su permiso de operación para prestar servicio principal de asistencia deben estar diseñados y construidos para tal fin, y contar con mínimo dos ejes de propulsión independientes,

excepto cuando tengan sistemas cicloidal o tipo Voith-Schneider, y azimutal o equivalente.

**PARÁGRAFO 1.** Los remolcadores habilitados en su permiso de operación para prestar 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, teniendo en cuenta el tipo de carga que transporten y el puntal de diseño.

**PARÁGRAFO 2.** Los remolcadores habilitados en su permiso de operación para prestar servicio principal de asistencia a naves con arqueo bruto igual o superior a 2000 en maniobras de practica deben contar con certificados estatutarios aplicables, expedidos por la Autoridad Marítima Nacional o por una Organización Reconocida delegada por la Autoridad Marítima.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.3.3.** *Obligatoriedad de uso.* El uso de remolcadores es obligatorio en todas las áreas marítimas y fluviales de practica para asistir naves nacionales y extranjeras con arqueo bruto mayor o igual a 2000, debiéndose aplicar la capacidad de halada requerida, de acuerdo con lo establecido en el anexo No. 25 - parte 1 del presente REMAC.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.3.4.** *Excepciones.* Las naves nacionales o extranjeras con arqueo bruto inferior a 2000 podrán realizar maniobras en áreas de practica sin el apoyo de remolcadores. El empleo de remolcadores para maniobras de asistencia a dichas naves, queda bajo la decisión y responsabilidad del Capitán del buque.

**PARÁGRAFO 1.** En el caso específico de la jurisdicción de San Andrés Isla, es obligatorio el uso de remolcador(es) en naves con arqueo bruto igual o superior a 1000.

**PARÁGRAFO 2.** Con el fin de preservar la seguridad de la vida humana en el mar, de la navegación y la integridad del ambiente, frente a condiciones meteorológicas y situaciones riesgosas de naturaleza náutica, la Autoridad Marítima Nacional, podrá exigir a las naves nacionales o extranjeras con

arqueo bruto inferior a 2000, o con arqueo bruto inferior a 1000 en el caso de la jurisdicción de San Andrés Isla, realizar las maniobras en áreas de practicaje con el apoyo de remolcadores.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.3.5.** *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 No. 25 - parte 3 del presente REMAC.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.3.6.** *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 debe comunicarlos de inmediato al Capitán de Puerto, quien ordenará una inspección para determinar las limitaciones y/o restricciones operacionales del remolcador.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.3.7.** *Comunicaciones.* Durante maniobras de practicaje, las comunicaciones de voz entre remolcadores, piloto práctico y estaciones en tierra, se harán en idioma inglés utilizando las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

**PARÁGRAFO 1.** El nivel de comprensión del idioma inglés respecto del uso de las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas, será mínimo de un 80%.

**PARÁGRAFO 2.** 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 3.** Las comunicaciones de emergencia se harán en VHF canal 16, siguiendo los protocolos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), para las zonas marítimas A1 o A2 según las circunstancias de cada caso.

**PARÁGRAFO 4.** Los remolcadores habilitados para prestar 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.

**PARÁGRAFO 5.** Es responsabilidad del Armador y/o del Capitán asegurar la existencia de un archivo de respaldo (backup) de los registros de las comunicaciones referidas en el presente artículo, por un tiempo mínimo de seis (06) meses.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.3.8.** *Soltada de la línea de remolque.* Por las responsabilidades y roles operacionales dentro de la maniobra de asistencia, el Capitán del remolcador solo podrá soltar la línea de remolque previa consulta al Piloto práctico, o por orden expresa de este. Por su parte, el Piloto práctico debe avisar al Capitán del remolcador sus intenciones con suficiente anticipación para que éste pueda tomar las medidas necesarias para el manejo efectivo de las líneas de remolque.

**PARÁGRAFO.** En caso de presentarse una situación de emergencia que ponga en riesgo la seguridad de la vida humana a bordo del remolcador y/o de la nave asistida, el Capitán del remolcador podrá tomar la decisión de soltar la línea de remolque solamente si con esta acción se supera el riesgo presente; lo anterior sin previa consulta al Piloto práctico; sin embargo, deberá informar al Piloto práctico de esta situación en el menor tiempo posible.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*



### SECCIÓN 4

#### DE LOS SERVICIOS DE REMOLQUE

**ARTÍCULO 4.3.5.1.4.1.** *Alcance de los servicios.* Los remolcadores habilitados en su permiso de operación para prestar el servicio de remolque, podrán ser autorizados por la Autoridad Marítima Nacional para prestar uno o varios de los siguientes servicios específicos:

- a. Barcaceo.
- b. Remolque en aguas protegidas.
- c. Remolque en aguas no protegidas.
- d. Remolque costanero.
- e. Remolque oceánico o de altura.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.4.2.** *Barcaceo, remolque en aguas protegidas, remolque en aguas no protegidas y remolque costanero.* Los remolcadores habilitados para prestar estos servicios deben aplicar las directrices de seguridad establecidas en el anexo No. 25 - parte 4 del presente REMAC, para la planificación, alistamiento de requerimientos y preparación del equipamiento para la operación, así como para las situaciones de emergencia.

**PARÁGRAFO.** Los empujadores habilitados en su permiso de operación para prestar servicio de barcaceo, deben contar con una certificación del astillero constructor o de una empresa de servicios marítimos con licencia de explotación comercial expedida por la Dirección General Marítima, en el cual se determine su capacidad de empuje.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.4.3.** *Remolque oceánico o de altura.* Los remolcadores habilitados para prestar servicio de remolque oceánico o de altura, deben aplicar las directrices de seguridad establecidas en el anexo No. 25 - parte 4 del presente REMAC, para la planificación, alistamiento de requerimientos y preparación del equipamiento para la operación, así como para las situaciones de emergencia.

**PARÁGRAFO 1.** Se debe tener en cuenta lo establecido en la circular MSC.1/Circ.884 “Directrices para la seguridad de las operaciones de remolque en alta mar” de la Organización Marítima Internacional (OMI), y demás normas que la modifiquen o sustituyan.

**PARÁGRAFO 2.** 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 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.4.4.** *Visita prezarpe.* Antes de empezar cualquiera de las siguientes operaciones (barcaceo por fuera de aguas protegidas, remolque en aguas no protegidas, remolque costanero, remolque oceánico o de altura), el Armador o el Operador solicitará a la Autoridad Marítima local se le efectúe una visita prezarpe al remolcador y a las naves o artefactos navales a ser movilizados o remolcados, para verificar el cumplimiento de las directrices de seguridad requeridas en los artículos 4.3.5.1.4.2 y 4.3.5.1.4.3 del presente capítulo.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.4.5.** *Capitán del remolcador principal.* En la 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, además de garantizar la puesta en práctica de las medidas de seguridad exigidas en los artículos 4.3.5.1.4.2 y 4.3.5.1.4.3 del presente capítulo, sin detrimento de medidas adicionales que considere necesarias.

**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 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.4.6.** *Dotación mínima de seguridad para las operaciones de remolque oceánico o de altura.* Los remolcadores que efectúen operaciones de remolque oceánico o de altura, serán tripulados de acuerdo con la Dotación Mínima de Seguridad (DMS) autorizada por la Dirección General Marítima para el remolcador.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.4.7.** *Número mínimo de tripulantes a bordo de naves o artefactos navales remolcados, en operaciones de remolque oceánico o de altura.* Si la nave o artefacto naval a ser remolcado se encuentra tripulada, el Capitán del remolcador principal recomendará al Capitán o al encargado de la nave remolcada dejar un número reducido de personal a bordo del mismo.

En caso de no ser atendida esta recomendación, el Capitán del remolcador principal dejará 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 685 de 2018, artículo 1º)*

### SECCIÓN 5

#### DE LOS SERVICIOS DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

**ARTÍCULO 4.3.5.1.5.1.** *Alcance de los servicios.* Los remolcadores habilitados en su permiso de operación para prestar servicio de atención de emergencias, podrán ser autorizados por la Autoridad Marítima Nacional para prestar uno o varios de los siguientes servicios específicos:

a. Búsqueda y rescate.

- b. Combate de incendios.
- c. Recepción de residuos en operaciones de control de derrame de hidrocarburos y/o sustancias nocivas o peligrosas.
- d. Maniobra con barreras, transporte y uso de equipos en operaciones complementarias de control de derrame de hidrocarburos y/o sustancias nocivas o peligrosas.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.5.2. Obligatoriedad de atención.** Los remolcadores habilitados en su permiso de operación para prestar servicios de atención de emergencias, 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.** Las exigencias descritas en el presente artículo serán para remolcadores habilitados para prestar el servicio de emergencias, exclusivamente. En caso de emergencia manifiesta, cualquier remolcador podrá prestar el servicio y brindar apoyo.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.5.3. Sistema externo de contraincendios.** Los remolcadores habilitados en su permiso de operación para prestar servicios de atención de emergencias, y específicamente el servicio de combate de incendios, deben cumplir con lo establecido en el anexo No. 25 - parte 6 - apéndice 1 del presente REMAC, certificado por una Sociedad de Clasificación reconocida por DIMAR.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

### SECCIÓN 6

#### DE LOS SERVICIOS DE SALVAMENTO

**ARTÍCULO 4.3.5.1.6.1. Alcance de los servicios.** Los remolcadores habilitados en su permiso de operación para prestar servicio de salvamento, podrán ser

autorizados por la Autoridad Marítima para prestar uno o varios de los siguientes servicios específicos:

- a. Apoyo en reflotamiento o remoción de naves o artefactos navales.
- b. Desencallamiento de naves y artefactos navales.
- c. Remolque de naves y artefactos navales averiados.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

### SECCIÓN 7

#### DE LOS SERVICIOS DE APOYO EN DRAGADO, MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES SUBMARINAS Y MANEJO DE ANCLAS Y MUERTOS DE BOYAS

**ARTÍCULO 4.3.5.1.7.1.** *Alcance de los servicios.* Los remolcadores habilitados en su permiso de operación para prestar servicio de apoyo en dragado, mantenimiento de instalaciones submarinas y manejo de anclas y muertos de boyas, podrán ser autorizados por la Autoridad Marítima para prestar uno o varios de los siguientes servicios específicos:

- a. Apoyo en dragado.
- b. Apoyo en mantenimiento de instalaciones submarinas.
- c. Manejo de anclas y muertos de boyas.

**PARÁGRAFO.** La habilitación de los servicios referidos en el presente capítulo se hará de acuerdo a las capacidades técnicas del remolcador listadas en el anexo No. 25 - Parte 6 del presente REMAC.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

### SECCIÓN 8

#### DE LOS SERVICIOS DE APOYO LOGÍSTICO Y OPERACIONAL COSTA AFUERA

**ARTÍCULO 4.3.5.1.8.1.** *Alcance de los servicios.* Los remolcadores habilitados en su permiso de operación para prestar servicio de apoyo costa afuera, podrán ser autorizados por la Autoridad Marítima Nacional para prestar uno o varios de los siguientes servicios específicos:

- a. Apoyo costa afuera a unidades móviles o fijas.
- b. Suministro costa afuera a unidades móviles o fijas.

**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 No. 25 - Parte 6 del presente REMAC.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

## SECCIÓN 9

### CONSIDERACIONES FINALES

**ARTÍCULO 4.3.5.1.9.1.** *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 685 de 2018, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.3.5.1.9.2.** *Transición.* Los remolcadores darán cumplimiento a lo establecido en el presente capítulo de este reglamento a más tardar a los veinticuatro (24) meses de la entrada en vigencia de la [Resolución 685 del 16 de agosto de 2018](#).

**PARÁGRAFO.** Los remolcadores que inicien su proceso de matrícula una vez haya entrado en vigencia la presente resolución, deberán cumplir con lo aquí establecido.

*(Resolución 685 de 2018, artículo 1º)*

## PARTE 4

### TRANSPORTE MARÍTIMO

#### TÍTULO 1

##### SISTEMA INTEGRADO DE TRÁFICO Y TRANSPORTE MARÍTIMO (SITMAR)

**ARTÍCULO 4.4.1.1.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente título tiene por objeto adoptar el sistema integrado de tráfico y transporte marítimo (SITMAR), para la racionalización de trámites y servicios de consulta relativos al tráfico y transporte marítimo internacional, como herramienta tecnológica y de información, que brinde procedimientos más ágiles, eficientes y oportunos a los usuarios del sector marítimo.

**PARÁGRAFO.** El manual de usuario del sistema integrado de tráfico y transporte marítimo, hace parte integral del Reglamento Marítimo Colombiano. El precedente se encuentra disponible en el sitio web [www.dimar.mil.co](http://www.dimar.mil.co).

*(Resolución 171 de 2009, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.4.1.2.** *Módulos.* El sistema integrado de tráfico y transporte marítimo (SITMAR), estará compuesto por cinco (5) módulos que comprenden cuatro (4) trámites y un (1) servicio, así:

- a) Inscripción de naves de servicio regular.
- b) Fletamento de naves.
- c) Aviso de arribo de naves.
- d) Zarpe de naves.
- e) Manifiestos de carga.

*(Resolución 171 de 2009, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.4.1.3.** *Ámbito de aplicación.* El sistema integrado de tráfico y transporte marítimo (SITMAR) será de obligatoria aplicación para las personas naturales y jurídicas que deban tramitar y reportar información relacionada 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, entre otros.

**PARÁGRAFO 1.** Las personas que no posean los requerimientos mínimos de equipo establecidos en el manual de usuario, deberán solicitar directamente al administrador del sistema, la autorización para adelantar los trámites a través de los medios convencionales, máximo por un lapso de seis (6) meses improrrogables.

**PARÁGRAFO 2.** Cuando la persona se encuentre ubicada en una ciudad o municipio que carezca del servicio de conexión a internet, la autorización para realizar los trámites será prorrogable cada seis (6) meses, mediante solicitud expresa.

*(Resolución 171 de 2009, artículo 3º)*

**ARTÍCULO 4.4.1.4.** *Condiciones de acceso.* Las personas interesadas en acceder al SITMAR, deberán solicitar al administrador del sistema, el otorgamiento del perfil operativo y/o administrativo, según sea el caso, así como dar cumplimiento a lo dispuesto en el manual de usuario.

**PARÁGRAFO.** El usuario asumirá total responsabilidad por el uso y manejo de las claves de acceso asignadas, y se comprometerá a mantener la reserva necesaria, por razones de seguridad.

*(Resolución 171 de 2009, artículo 4º)*

**ARTÍCULO 4.4.1.5.** *Procedimiento de contingencia.* Cuando se presenten problemas respecto de la conexión con el SITMAR, que impidan, acceder, continuar o culminar algún trámite y/o servicio mencionado en el artículo 4.4.1.2 del presente título, así como en el caso en que se hayan agotado las posibilidades de restablecimiento oportuno, el usuario deberá agotar el siguiente procedimiento de contingencia:

- a) Para los trámites de inscripción de naves de servicio regular, así como los relacionados con el fletamento de éstas, se deberá solicitar directamente a la Subdirección de Marina Mercante (SUBMERC) de la Dirección General Marítima, la autorización de presentación de la información, a través de los



medios convencionales. Posteriormente deberá ingresar la información al sistema dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes.

- b) Para los trámites de aviso de arribo y zarpe de naves, deberá solicitar directamente al Capitán de Puerto, la autorización de presentación de la información, a través de los medios convencionales. Posteriormente, deberá ingresar la información al 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 tal caso, una vez se restablezca el sistema, se podrá hacer el cargue electrónico de la información no enviada.

*(Resolución 171 de 2009, artículo 5º)*

**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.

En caso de incurrir en conductas consideradas como delitos, infracciones, faltas tributarias o aduaneras, a la luz de la Ley y los Reglamentos, éstas serán puestas en conocimiento de las autoridades competentes por parte de la Dirección General Marítima.

*(Resolución 171 de 2009, artículo 6º)*

## 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 1º)*

**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 2º)*

**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 4º)*

## 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 párrafo anterior.

*(Resolución 576 de 2015, artículo 5º)*

**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 6º)*

**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 7º)*

**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 8º)*

### 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 9º)*

**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 de los documentos 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 9º)*

**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 10º)*

**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 maniobrá 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 13º)*

**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 16º)*

## 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 1º)*

**ARTÍCULO 4.4.3.1.2.** *Régimen de transición.* Las empresas que antes del 30 de julio de 2013 presenten a la Dirección General Marítima o a través de una sociedad de clasificación avalada en Colombia, un proyecto de modificación o transformación de la estructura de sus naves y/o artefactos navales, o un plan de renovación de la flota, para cumplir con lo establecido en el artículo anterior, tendrán un plazo máximo de 2 años a partir de la fecha de aprobación del proyecto, para realizar las modificaciones o transformaciones, tiempo durante el cual podrán seguir operando.

**PARÁGRAFO 1.** Cuando no se presente el proyecto de modificación o transformación dentro del término antes referido, o el mismo no sea aprobado, o transcurra el plazo sin que se hubiesen adelantado las modificaciones o transformaciones correspondientes, la Dirección General Marítima con fundamento en el Decreto 804 de 2001 (Compilado en el Decreto único 1079 de 2015), dará aplicación a lo dispuesto en el artículo 91 y concordantes de la Ley 1437 de 2011, y las demás normas que lo modifiquen o adicionen.

*(Resolución 022 de 2013, artículo 2º)*

**PARÁGRAFO 2.** El plazo para realizar las modificaciones, transformaciones o renovación de flota de las naves y artefactos navales, se ampliará hasta el día 31 de diciembre de 2021.

*(Parágrafo adicionado por la Resolución 005 de 2017, artículo 1º)*

**PARÁGRAFO 3.** Las empresas y armadores que a fecha del 31 de diciembre de 2021, no hayan ejecutado el proyecto que fue previamente aprobado, ya sea como modificación, transformación o renovación de flota de sus naves y/o artefactos navales, además de haber rendido a la Dirección General Marítima el informe final de las actividades realizadas, no podrán seguir realizando

operaciones de transporte de hidrocarburos a granel en áreas bajo jurisdicción de la Dirección General Marítima.

(Parágrafo adicionado por la [Resolución 005 de 2017](#), artículo 1º)

**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 artículos 26, 27 y concordantes de la Ley 730 de 2001, y demás normas que la modifiquen o adicionen.

([Resolución 022 de 2013](#), artículo 3º)

**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 4º)

## 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

**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.

*(Resolución 109 de 2014, artículo 1º)*

**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 214 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 2º)*

**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 3º)*

## 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 LÍMITROFES

**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 1º)*

**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 1º)*

**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 1º)*

**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 1º)*

**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 1º)*

### TÍTULO 4

#### **TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Título adicionado por la [Resolución 130 del 23 de febrero de 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 4.4.4.1.1.** *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 graneles (RIG) y embalajes/envases de gran tamaño, utilizados en el transporte marítimo de mercancías peligrosas.

*(Resolución 130 de 2019, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.4.4.1.2.** *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 arqueado 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 abordaje.

**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 2º)*

**ARTÍCULO 4.4.4.1.3.** *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 2º)*

**ARTÍCULO 4.4.4.1.4.** *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 2º)*

**ARTÍCULO 4.4.4.1.5.** *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 graneles (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 2º)*

**ARTÍCULO 4.4.4.1.6.** *Aprobación y Certificación.* La Dirección General Marítima mediante un certificado de aprobación, aprobará y certificará el modelo tipo de embalaje/envase, recipiente intermedio para graneles (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 2º)*

**ARTÍCULO 4.4.4.1.7.** *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 graneles (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 graneles (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 2º)*

**ARTÍCULO 4.4.4.1.8.** *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 2º)*



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**ARTÍCULO 4.4.4.1.9.** *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 artículo 47 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

*(Resolución 130 de 2019, artículo 2º)*



## PARTE 5

### ASUNTOS HIDROGRÁFICOS, BATIMÉTRICOS, OCEANOGRÁFICOS, METROLÓGICOS Y CIENTÍFICOS

#### TÍTULO 1

##### DE LOS LEVANTAMIENTOS HIDROGRÁFICOS Y LA GENERACIÓN DE INFORMACIÓN BATIMÉTRICA EN ESPACIOS MARÍTIMOS Y FLUVIALES COLOMBIANOS

**ARTÍCULO 4.5.1.1.** *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.

*(Resolución 157 de 2011, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.5.1.2.** *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).

*(Resolución 157 de 2011, artículo 3º)*

**ARTÍCULO 4.5.1.3.** *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.

*(Resolución 157 de 2011, artículo 4º)*

**ARTÍCULO 4.5.1.4.** *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.

*(Resolución 157 de 2011, artículo 5º)*

**ARTÍCULO 4.5.1.5.** *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 deben 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.

*(Resolución 157 de 2011, artículo 6º)*

**ARTÍCULO 4.5.1.6.** 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.

*(Resolución 157 de 2011, artículo 7º)*

**ARTÍCULO 4.5.1.7.** 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.

*(Resolución 157 de 2011, artículo 8º)*

**ARTÍCULO 4.5.1.8.** 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.

*(Resolución 157 de 2011, artículo 9º)*

**ARTÍCULO 4.5.1.9.** 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.

*(Resolución 157 de 2011, artículo 10º)*

**ARTÍCULO 4.5.1.10.** 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.

*(Artículo adicionado por la [Resolución 198 de 2012](#), artículo 1º)*

### TÍTULO 2

#### DE LA POLÍTICA DE ACCESO, INTERCAMBIO, USO DE DATOS Y PRODUCTOS DE INFORMACIÓN OCEANOGRÁFICA Y MARINO COSTERA

**Artículo 4.5.2.1. Objeto.** Lo dispuesto en el presente título tiene por objeto establecer la política de acceso e intercambio de datos, productos de información oceanográfica y marino costera, recolectada y/o procesada con recursos propios de la Dirección General Marítima, o en custodia de la entidad.

*(Resolución 268 de 2017, artículo 1º)*

**Artículo 4.5.2.2. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente título serán aplicables a datos y productos de información de oceanografía física, oceanografía química, oceanografía biológica, meteorología marina y geología marina, recolectados y/o procesados:

- a) Por las dependencias o unidades de la Dirección General Marítima, con recursos propios de la entidad.
- b) Durante el desarrollo de pasantías y/o proyectos de investigación conjuntos con la Dirección General Marítima.
- c) Durante el desarrollo de contratos de trabajo o de prestación de servicios celebrados con la Dirección General Marítima.
- d) Por personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras, públicas o privadas, haciendo uso de los equipos, plataformas y/o laboratorios de la Dirección General Marítima.
- e) Por personas naturales y jurídicas, nacional o extranjera, públicas o privadas, que voluntaria u obligatoriamente entreguen datos y/o productos de información en custodia de la Dirección General Marítima.
- f) Por personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras, públicas o privadas, que de conformidad con el título 5 del Decreto Único 1070 de 2015, cuenten con autorización para realizar actividades de investigación

científica o tecnológica en los espacios marítimos jurisdiccionales, y que entreguen datos y/o productos de información en custodia de la Dirección General Marítima.

*(Resolución 268 de 2017, artículo 2º)*

**Artículo 4.5.2.3. Datos abiertos.** Los siguientes datos, metadatos y productos de información pública financiados con recursos propios de la Dirección General Marítima, son datos abiertos para fines no comerciales, sin costos adicionales a los de su reproducción, salvo las excepciones relativas al acceso de la información, dispuestas en el título III de la Ley 1712 de 2014 y el artículo 2 del Decreto 1494 de 2015:

- a) Datos primarios en formato estándar e interoperable, obtenidos en tiempo real o en modo diferido, a través del monitoreo oceanográfico y marino costero.
- b) Metadatos en formatos estándar e interoperable.
- c) Publicaciones registradas y literatura gris de los centros de investigaciones de la Dirección General Marítima.
- d) Pronóstico meteorológico marino.
- e) Información de la toponimia de los litorales colombianos.
- f) Información de la delimitación de la jurisdicción de las Capitanías de Puerto de la Dirección General Marítima.
- g) Información de avisos a los navegantes.

*(Resolución 268 de 2017, artículo 4º)*

**Artículo 4.5.2.4. Información pública reservada.** Los siguientes datos y productos de información son considerados información pública reservada, cuyo acceso podrá ser rechazado o denegado de manera motivada y por escrito en las siguientes circunstancias, de conformidad con las excepciones definidas en el artículo 19 de la Ley 1712 de 2014:

Son exceptuados de acceso por razones de defensa y seguridad nacional:

- a) Los datos, productos de información y literatura gris de levantamientos hidrográficos e información batimétrica de los espacios marítimos y

- fluviales colombianos, bajo la jurisdicción de la Dirección General Marítima, para la defensa de la soberanía y del territorio nacional.
- b) La nube de puntos del sensor LIDAR de las zonas litorales de Colombia.
  - c) Las imágenes satelitales multiespectrales de las zonas litorales de Colombia.
  - d) Las ortofotografías métricas de alta resolución de las zonas litorales de Colombia.

Son exceptuados de acceso por razones de relaciones internacionales:

- a) Datos y productos de información recopilados en límites fronterizos.

*(Resolución 268 de 2017, artículo 5º)*

**Artículo 4.5.2.5. Datos tarifados.** La Dirección General Marítima, para la prestación de los servicios de adquisición, procesamiento, transformación de datos y productos de información, recaudará las tarifas correspondientes, conforme a lo dispuesto en los numerales 20 y 21 del artículo 2 de la Ley 1115 de 2006, en concordancia con lo dispuesto en el literal C del numeral 2 del artículo 20 y artículo 21 del Decreto 103 de 2015 (Compilado en el Decreto Único 1081 de 2015).

*(Resolución 268 de 2017, artículo 6º)*

**Artículo 4.5.2.6. Datos de terceros.** Los datos o productos de información que se entreguen, voluntaria u obligatoriamente, en custodia a la Dirección General Marítima, deberán cumplir los procedimientos, estándares y mejores prácticas adoptados por el sistema de información institucional de la disciplina correspondiente. Además de lo precedente, se aplicarán licencias de uso.

**PARÁGRAFO.** Las solicitudes de acceso a información pública de terceros que se encuentren en custodia de la Dirección General Marítima, serán remitidas al sujeto obligado competente en concordancia con el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015.

*(Resolución 268 de 2017, artículo 7º)*

**Artículo 4.5.2.7. Licencias y acuerdos de uso.** La Dirección General Marítima aplicará licencias y acuerdos de uso, a fin de especificar los derechos a

terceras personas sobre el uso de datos y productos de información proporcionados por la entidad, bajo los siguientes términos mínimos:

- a) Los datos y productos de información de la Dirección General Marítima no podrán ser usados en detrimento de los derechos del Estado Colombiano, consagrados en la Constitución Política Nacional y en el Derecho Internacional.
- b) Los datos abiertos de la Dirección General Marítima se publicarán de la misma forma como se capturaron, sin validaciones o correcciones y sin ajustes, salvo los de su propia transformación, a un formato estándar e interoperable. Razón por la que no podrán ser utilizados como fundamento y/o soporte técnico para validar ningún estudio oceanográfico o marino costero.
- c) La literatura gris de la Dirección General Marítima no aplica a normas de edición ni de control bibliográfico, y se publicará sin más ajustes que los de su transformación, a un formato estándar e interoperable. Razón por la que podrá ser utilizada como fundamento y/o soporte técnico para validar ningún estudio oceanográfico o marino costero.
- d) Los datos y/o productos de información suministrados por la Dirección General Marítima, estarán sujetos a las leyes que reglamentan los derechos de autor y propiedad intelectual. Por lo tanto, el usuario se compromete a respetarlas.
- e) El uso de datos y/o productos de información suministrados por la Dirección General Marítima, deberán ser reconocidos a nivel de cita bibliográfica.
- f) Los datos y/o productos de información que resulten del uso de datos abiertos de la Dirección General Marítima, deberán ser publicados oportunamente, sin restricciones y con acceso abierto. Adicionalmente, copia de dichos productos deben ser entregados a la Dirección General Marítima para su registro en el portal de datos abiertos del Estado Colombiano.

*(Resolución 268 de 2017, artículo 8)*

**Artículo 4.5.2.8.** *Atención de solicitudes de acceso a información.* La Dirección General Marítima cuenta con un procedimiento interno para la respuesta a



solicitudes de acceso a información pública, de conformidad con lo establecido en la Ley 1755 de 2015 y el artículo 26 del Decreto 1494 de 2015.

*(Resolución 268 de 2017, artículo 9)*

**Artículo 4.5.2.9.** *Intercambio nacional e internacional de datos y productos de información.* Con observancia de las disposiciones y delegación del Ministerio de Defensa Nacional, la Dirección General Marítima negociará y celebrará convenios con socios nacionales, regionales o internacionales, con énfasis en las necesidades de adquisición, intercambio, archivo y conservación de datos colombianos.

*(Resolución 268 de 2017, artículo 10º)*

### TÍTULO 3

#### DEL ESQUEMA DE CARTOGRAFÍA NÁUTICA NACIONAL (ECNN)

**ARTÍCULO 4.5.3.1.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente título tiene por objeto adoptar la segunda actualización del Esquema de Cartografía Náutica Nacional (ECNN), elaborado por la Dirección General Marítima, así como establecerlo como guía para la elaboración de los proyectos y cartas náuticas.

*(Resolución 224 de 2010, artículo 1º)*

### 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

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

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 1º)

### 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 1º)

### ARTÍCULO 4.5.4.1.4.

Referencia	Nombre	Edición
COL 760	Puerto Interior de Buenaventura	Segunda edición

(Resolución 103 de 2009, artículo 1º)

### ARTÍCULO 4.5.4.1.5.

Referencia	Nombre	Edición
COL 101	Aproximación a Tumaco	Cuarta edición/Septiembre de 2009

(Resolución 405 de 2009, artículo 1º)

### ARTÍCULO 4.5.4.1.6.

Referencia	Nombre	Edición
COL 031	Golfo de Cupica a Bahía de Buenaventura	Tercera edición/Diciembre de 2009

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

# REMAC

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 1º)*

### 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 1º)*

### 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 1º)*

### ARTÍCULO 4.5.4.1.9.

- Cartas Náuticas en Papel.

Referencia	Nombre	Edición
303	Nuquí a Punta Catripe	Primera edición 2010

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

# REMAC 4

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC**

		(Corregida hasta el aviso a los navegantes 170/2010)
740	Guapí	Primera edición 2010 (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)

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

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	Reimpresión 2015

(Resolución 202 de 2016, artículo 1º)

**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

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC**

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 1º)

### ARTÍCULO 4.5.4.1.11.

Referencia	Nombre	Edición
626	Archipiélago de San Bernardo	Primera edición 2017

(Resolución 420 de 2017, artículo 1º)

### 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	Río Magdalena	Séptima edición
201	Isla de San Andrés	Quinta edición 2017
414	Isla de San Andrés, Cayos de East Southeast (Este Sudeste)	Primera edición 2017

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC 4**

	y Cayos de Alburquerque	
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 1º)*

## 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 1º)

### ARTÍCULO 4.5.4.2.3.

Referencia	Nombre
CO400606	Aproximación a Riohacha
CO400517	Aproximación a la Bahía de Tumaco

([Resolución 336 de 2011](#), artículo 1º)

### 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 1º)

### ARTÍCULO 4.5.4.2.5.

Referencia	Nombre
CO400201	Isla de San Andrés
CO600879	Bahía de Sapzurro

([Resolución 268 de 2012](#), artículo 1º)

### 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 1º)

**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 1º)

**ARTÍCULO 4.5.4.2.8.**

Referencia	Nombre
CO400603	Aproximación a Bahía Popete
CO400109	Aproximación a Bahía Solano

([Resolución 394 de 2016](#), artículo 1º)

**ARTÍCULO 4.5.4.2.9.**

Referencia	Nombre
CO400514	Isla Carauma a Punta Mulatos
CO400515	Punta Ancón a Pasacaballos

*(Resolución 255 de 2017, artículo 1º)*

**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 1º)*

**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	Primera edición/Diciembre de 2013

	Andrés, Providencia y Santa Catalina	
1201	Isla de San Andrés – Cayos de Albuquerque – 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 1º)*

## 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 1º)*

## TÍTULO 6

### SERVICIO HIDROGRÁFICO NACIONAL

Título adicionado mediante [Resolución 264 del 11 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 1º)*

**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 1º)*

**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 1º)*

**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 1º)*

**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 – SHR, 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 1º)*

**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 1º)*

## PARTE 6

### BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO

#### TÍTULO 1

##### SISTEMA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO NACIONAL

**ARTÍCULO 4.6.1.1.** El sistema de búsqueda y salvamento marítimo nacional (SSARM), atenderá las emergencias que se presenten en las aguas jurisdiccionales colombianas, de conformidad con las normas nacionales e internacionales.

*(Resolución 618 de 2015, artículo 1º)*

**ARTÍCULO 4.6.1.2.** El sistema de búsqueda y salvamento marítimo nacional (SSARM), ejercerá las siguientes funciones básicas:

1. Recibir, acusar recibo y retransmitir notificaciones de emergencia.
2. Coordinar la respuesta de búsqueda y salvamento en la jurisdicción marítima nacional.
3. Llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento marítimo.

*(Resolución 618 de 2015, artículo 2º)*

**ARTÍCULO 4.6.1.3.** En virtud de los principios constitucionales de colaboración y coordinación administrativa, la Dirección General Marítima y la Armada Nacional propenderán para la conformación del sistema de búsqueda y salvamento marítimo (SSARM), mediante los mecanismos y acuerdos institucionales que apliquen, de la siguiente forma:

1. Entidades de dirección y ejecución operacional:
  - La Armada Nacional.
  - La Dirección General Marítima.
2. Entidades de Apoyo: Las entidades públicas o privadas (del orden nacional y territorial) que durante la ejecución de la operación SSARM, se consideren



que puedan apoyar su adecuado desarrollo. Estos apoyos serán solicitados por las entidades de dirección y ejecución operacional, de acuerdo con procedimientos previamente coordinados e implementados.

**PARÁGRAFO.** Para la elaboración e implementación de los procedimientos correspondientes y la doctrina operacional del SSARM, se tendrán como marco de referencia los manuales internacionales de búsqueda y salvamento marítimo, y el documento para la implantación del SSARM nacional.

*(Resolución 618 de 2015, artículo 3º)*

**ARTÍCULO 4.6.1.4.** La Dirección General Marítima en coordinación con la Armada Nacional, coadyuvará para el establecimiento de una estructura organizacional tendiente a cumplir las funciones del SSARM de manera conjunta, permitiendo la atención adecuada de los requerimientos de búsqueda y salvamento.

*(Resolución 618 de 2015, artículo 4º)*

**ARTÍCULO 4.6.1.5.** Se efectuará la difusión a nivel internacional, tal como lo establece la Organización Marítima Internacional (OMI), de la creación y establecimiento del sistema de búsqueda y salvamento marítimo nacional (SSARM), con su correspondiente documento de implantación.

*(Resolución 618 de 2015, artículo 5º)*

**ARTÍCULO 4.6.1.6.** Para facilitar el intercambio de información 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 documento para la implantación del sistema de búsqueda y salvamento marítimo nacional (SSARM).

*(Resolución 618 de 2015, artículo 6º)*

## 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 2º)*

**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 3º)*

**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°34'13"N 81°42'12"W
9. Providencia	13°21'07"N 81°22'28"W
1. Bahía Solano	06°13'34"N 77°24'11"W
2. Buenaventura	03°53'27"N 77°04'46"W
3. Guapi	02°34'12"N 77°53'01"W
4. Tumaco	01°49'46"N 78°44'11"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.



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

*(Resolución 614 de 2014, artículo 6º)*

**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 7º)*

## 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 1º)*

**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 paralizado: 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 ésta indicada de forma particular en la expedición de la respectiva licencia de explotación comercial.

*(Resolución 509 de 2016, artículo 3º)*

**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 4º)*

**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 5º)*

**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 6º)*

**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 7º)*

**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 8º)*

**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 9º)*

**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 10º)*

## 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 11º)*

**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 12º)*

**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 13º)*

**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 5º y 6º 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



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

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°)*



# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

## PARTE 8

## ANEXOS

**Anexo No. 1<sup>1</sup> – Parte 1:** Norma Simplificada de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto inferior a 150 - Norma NSGS.

### PARTE A

#### Naves con arqueo bruto superior o igual a 50 e inferior a 150

#### 1. Generalidades

##### 1.1. Objetivos

La Norma Simplificada de Gestión de la Seguridad, Norma NSGS, tiene por objeto garantizar la seguridad marítima, para lo cual la Compañía debe incluir en su Manual NSGS:

1. La evaluación de los riesgos señalados para las naves, personal y el medio ambiente;
2. El establecimiento de prácticas de seguridad en las operaciones de la nave y el medio de trabajo;
3. El mejoramiento continuo de los conocimientos prácticos del personal en tierra y abordaje sobre la gestión de seguridad, y
4. La gestión de los recursos y necesidades de la nave por la compañía.

1.2. El sistema simplificado de gestión de la seguridad debe garantizar el cumplimiento de las normas, reglamentos, requerimientos aplicables, guías y estándares determinados por la Dirección General Marítima.

---

<sup>1</sup> El anexo No. 1 del presente REMAC fue modificado de manera integral por el artículo 3° de la [Resolución 499 del 20 de junio de 2018](#). La normatividad reglamentaria anterior era la contenida en la [Resolución 214 del 14 de mayo de 2013](#).



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

### 1.3. Políticas sobre seguridad operacional y prevención de la contaminación.

La compañía establecerá políticas sobre seguridad operacional y prevención de la contaminación que indiquen cómo alcanzar los objetivos enunciados en el numeral 1.1., las cuales deben ser ampliamente difundidas al interior de la compañía y sus naves.

### 1.4. Responsabilidad y autoridad de la compañía

1. La compañía garantizará que se habilitan los recursos y el apoyo necesario en tierra para permitir a la persona designada y al capitán o patrón ejercer sus funciones de supervisión y velará por que se cumplan todos los aspectos referentes a la seguridad y la prevención de la contaminación.

2. La compañía documentará las responsabilidades y atribuciones del capitán o patrón y de la tripulación así como de la persona designada en tierra.

## 2. Recursos y personal

2.1. La compañía contara al menos con los siguientes procedimientos relacionados con los recursos y personal:

1. Selección y contratación del capitán y la tripulación debidamente licenciados y/o titulados.

2. Familiarización y entrenamiento permanente de la gente de mar en relación a la Norma NSGS adoptada por la Compañía, la operación de abordaje y re-entrenamiento periódico mediante un plan de entrenamiento.

### 2.2. Responsabilidad y autoridad del capitán o patrón

El capitán / patrón es la máxima autoridad a bordo y será quien coordine y controle las actividades en la nave. La compañía debe realizar una declaración de autoridad del capitán / patrón firmada por el representante legal.

## 2.3. Personas designadas

La compañía designará a una o varias personas en tierra directamente ligadas a la dirección, cuya responsabilidad y autoridad les permitan supervisar los aspectos operacionales del buque que afecten la seguridad y la prevención de la contaminación. En las compañías unipersonales, este requisito podrá ser asumido por el armador u operador de la nave.

## 3. Operaciones a bordo

La compañía adoptará procedimientos, incluidos los formatos y listas de verificación aplicables a las operaciones más importantes que se efectúen a bordo con relación a la seguridad, la protección de la nave y prevención de la contaminación. Las tareas involucradas deben ser definidas, documentadas y asignadas a personal competente.

## 4. Preparación para emergencias

4.1. La compañía adoptará procedimientos para actuar en todas las situaciones de emergencia que se puedan presentar a bordo, y asignará la responsabilidad a los tripulantes en la respuesta a estas mediante cédulas de zafarranchos.

4.2. La compañía establecerá un programa anual de ejercicios de emergencia para la preparación del personal ante estas situaciones, los cuales serán realizados con una frecuencia mensual.

## 5. Mantenimiento de la nave y el equipo

5.1. La compañía adoptará procedimientos para garantizar que el mantenimiento, el estado de la estructura y equipo de la nave sea conforme a las normas correspondientes y como mínimo acuerdo a las instrucciones del fabricante. La compañía asegurará que:



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

1. Se cuenta con un plan de mantenimiento y se efectúen inspecciones con la debida periodicidad.

2. Se mantenga registro documental de estas actividades.

6. Auditorías internas e Informes de accidentes

6.1. La compañía establecerá procedimientos para informar los casos de incumplimiento, accidentes y las situaciones potencialmente peligrosas, así mismo para aplicar las correspondientes medidas correctivas.

6.2. La compañía establecerá un procedimiento para Auditorias y realizará como mínimo dos auditorías internas al año.

### 7. Certificación y verificación

7.1 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.

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 Documento de Cumplimiento de la Compañía, 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".

7.2 A las compañías operadoras de naves con arqueo bruto inferior a 150 se les expedirá un Documento de Cumplimiento en los términos del Anexo III - "Certificación y Verificación" del presente Reglamento.





# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

## PARTE B

### Naves con arqueo bruto inferior a 50

8 A las naves con arqueo bruto inferior a 50 no les aplica la parte A de la Norma NSGS, debiendo cumplir con lo siguiente:

8.1 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.

8.2 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.

*(Anexo 1, emanado de la [Resolución 499 de 2018](#))*

**Anexo No. 1 – Parte 2:** Norma Nacional de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto igual o superior a 150 - Norma NGS.

## 1. Generalidades

### 1.1 Definiciones

1.1.1. **Compañía:** el propietario de la nave o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el armador, el operador, el arrendatario, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación de la nave haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en la norma nacional de gestión de la seguridad.



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

1.1.2. **Sistema de gestión de la seguridad (SGS):** Sistema estructurado y documentado que permita al personal de la compañía implantar de forma eficaz las políticas de seguridad y prevención de la contaminación.

1.1.3. **Documento de Cumplimiento (DC):** Documento expedido a una compañía que cumple los requisitos de la Norma Nacional de Gestión de la Seguridad.

1.1.4. **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.

1.1.5. **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.

1.1.6. **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.

1.1.7. **Observación:** Una exposición de hechos formulada durante una auditoría de la gestión de la seguridad, y justificada con pruebas objetivas.

1.1.8. **Incumplimiento:** una situación observada en la que hay pruebas objetivas de que no sea cumplido una determinada prescripción.

1.1.9. **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.

1.1.10. **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.

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

### 1.2 Objetivos

1.2.1 La Norma Nacional de Gestión de la Seguridad (NGS) tiene por objeto garantizar la seguridad marítima y que se eviten tanto las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas como los daños al ambiente y a los bienes.

1.2.2 Los objetivos de la gestión de la seguridad de la compañía abarcan, entre otras cosas:

1. Establecer prácticas de la seguridad en las operaciones de la nave y en el medio de trabajo;
2. Evaluar todos los riesgos señalados para sus naves, su personal y el medio ambiente y tomar las oportunas precauciones; y
3. Mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal de tierra y de abordaje sobre la gestión de seguridad, así como el grado de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y al medio ambiente.

1.2.3 El sistema de gestión de la seguridad debe garantizar el cumplimiento de las normas, reglamentos, requerimientos aplicables, guías y estándares determinados por la Dirección General Marítima.

1.3 Prescripciones de orden funcional aplicables a la Norma NGS.

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.

## **2. Políticas sobre seguridad y protección del medio ambiente**

2.1 La compañía establecerá políticas sobre seguridad, protección del medio ambiente que indiquen cómo alcanzar los objetivos enunciados en el párrafo 1.2.

2.2 La compañía se asegurará de que se aplican y mantienen dichas políticas a los distintos niveles organizativos, tanto a bordo de las naves como en tierra.

## **3. Responsabilidad y autoridad de la compañía**

3.1 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.

3.2 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.

3.3 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.

3.4 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.

#### **4. Personas designadas**

A fin de garantizar la seguridad operacional de la nave y proporcionar el enlace entre la compañía y el personal de a bordo, cada compañía designara, en la forma que estime oportuna, a una o varias personas en tierra directamente ligadas a la dirección, cuya responsabilidad y autoridad les permita supervisar los aspectos operacionales de la nave que afecten a la seguridad y la prevención de la contaminación, así como garantizar que se habilitan recursos suficientes y el debido apoyo en tierra.

#### **5. Responsabilidad y autoridad del capitán**

5.1 La compañía determinará y documentará las atribuciones del capitán en el ejercicio de las funciones siguientes:

1. Implantar a bordo las políticas de la compañía sobre seguridad y protección ambiental;
2. Fomentar entre la tripulación la aplicación de dichas políticas;
3. Impartir las órdenes e instrucciones pertinentes de manera clara y simple;
4. Verificar que se cumplen las medidas prescritas; y
5. Revisar periódicamente el SGS e informar de sus deficiencias a la dirección en tierra.

5.2 La compañía hará que en el SGS que se aplique a bordo figure una declaración recalcando de manera inequívoca la autoridad del capitán. La

compañía hará constar en el SGS que compete primordialmente a este tornar las decisiones que sean precisas en relación con la seguridad y la prevención de la contaminación, así como pedir ayuda a la compañía en caso necesario.

## **6. Recursos y personal**

6.1 La compañía garantizará que el capitán:

1. Está debidamente capacitado, licenciado y/o titulado para ejercer el mando;
2. Conoce perfectamente la Norma NGS y el SGS por ella adoptado; y
3. Cuenta con la asistencia necesaria para cumplir sus funciones de manera satisfactoria.

6.2 La compañía garantizará que sus naves están tripulados por gente de mar competente, licenciada y con la aptitud física para el servicio, de conformidad con la normatividad nacional, y que dispone de una dotación adecuada a fin de prever todos los aspectos relacionados con el mantenimiento de las operaciones en condiciones de seguridad a bordo.

6.3 La compañía adoptará procedimientos a fin de garantizar que el personal nuevo y el que pase a realizar tareas nuevas que guarden relación con la seguridad y la protección del medio ambiente, pueda familiarizarse debidamente con sus funciones. Se concretarán, fijarán documentalmente e impartirán las instrucciones que sea indispensable dar a conocer antes de hacerse a la mar.

6.4 La compañía se asegurará de que todo el personal relacionado con el SGS comprende adecuadamente las normas, códigos y directrices.

6.5 La compañía 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 SGS, y garantizará que tal formación se imparte a la totalidad del personal involucrado.

6.6 La compañía adoptará procedimientos para que la información sobre los SGS se facilite al personal de la nave en castellano.

6.7 La compañía se asegurará de que, en la realización de las tareas relacionadas con el SGS, el personal de a bordo puede comunicarse de manera efectiva.

## **7. Operaciones de a bordo**

La compañía adoptará procedimientos, planes e instrucciones, así como las listas de comprobaciones que proceda, aplicables a las operaciones más importantes que se efectúen a bordo con relación a la seguridad del personal y de la nave y la protección del medio ambiente.

Se delimitarán las distintas tareas que hayan de realizarse, confiándolas a personal competente.

## **8. Preparación para emergencias**

8.1 La compañía determinará las posibles situaciones de emergencia a bordo y adoptará procedimientos para hacerles frente.

8.2 La compañía establecerá programas de ejercicios y prácticas que sirvan de preparación para actuar con urgencia.

8.3 En el SGS se proveerán las medidas necesarias para garantizar que la compañía como tal pueda, en cualquier momento, actuar eficazmente en relación con los peligros, accidentes y situaciones de emergencia que afecten a sus naves.

## 9. Informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y acaecimientos potencialmente peligrosos

9.1 El SGS incluirá procedimientos para poner en conocimiento de la compañía 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.

9.2 La compañía adoptará los procedimientos para aplicar las correspondientes medidas correctivas, incluidas las destinadas a evitar que se repitan los problemas.

### 10 Mantenimiento de la nave y el equipo

10.1 La compañía adoptará procedimientos para garantizar que el mantenimiento de la nave, el estado de la estructura y del equipo, s de conformidad con las normas correspondientes y con las disposiciones complementarias que ella misma establezca.

10.2 En relación con lo que antecede, la compañía se asegurará que:

1. Se efectúan inspecciones con la debida periodicidad;
2. Se notifican todos los casos de incumplimiento y, si se conocen, sus posibles causas;
3. Se toman medidas correctivas apropiadas; y
4. Se mantienen registros de estas actividades; y
5. Se cuenta con un plan de mantenimiento.

10.3 La compañía debe establecer procedimientos para identificar cuáles son los elementos del equipo y los sistemas técnicos que, en caso de avería repentina puedan crear situaciones peligrosas. El sistema debe contemplar medidas específicas, tales como, pruebas regulares con equipos apagados,



con los dispositivos auxiliares, así como con los elementos del equipo o los sistemas técnicos que no estén en uso continuo, encaminadas a elevar la confiabilidad de dichos elementos o sistemas.

10.4 Las inspecciones y medidas a que se hace referencia en los párrafos 10.2 y 10.3 se integrarán en las operaciones ordinarias de mantenimiento de la nave.

### **11. Documentación**

11.1 La compañía debe adoptar y mantener procedimientos para controlar todos los documentos y datos relacionados con el SGS.

11.2 La compañía se asegurará de que:

1. Se dispone de documentos actualizados en todos los lugares en que sean necesarios;
2. Las modificaciones que se efectúen en los documentos son revisadas y aprobadas por personal autorizado; y
3. Se eliminan sin demora los documentos que hayan perdido actualidad.

11.3 El SGS que se implemente debe ser documentado en un Manual. Los documentos que se utilicen para describir e Implantar el SGS podrán denominarse "Manual de gestión de la seguridad". La documentación se elaborará en la forma que juzgue más conveniente la compañía. Cada nave llevara a bordo la documentación que le sea aplicable.

### **12. Verificación por la compañía, examen y evaluación**

12.1 La compañía efectuará auditorías Internas a bordo y en tierra a intervalos que no excedan de 12 meses para verificar que las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación se ajustan al SGS. En circunstancias excepcionales, ese intervalo podrá excederse en no más de tres meses.

12.2 La compañía evaluará periódicamente la efectividad del SGS con arreglo a los procedimientos que ella misma establezca.

12.3 Para efectuar las auditorias y poner en práctica las posibles medidas se aplicarán los procedimientos previstos en la documentación.

12.4 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 la compañía, ello resulte inviable.

12.5 Los resultados de las auditorias y revisiones se darán a conocer a todo el personal que ejerza alguna función en la esfera de actividad de que se trate.

12.6 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 2, emanado de la [Resolución 499 de 2018](#))

### **Anexo No. 1 – Parte 3: Certificación y verificación.**

#### **1. Certificación y verificación periódica**

1.1 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.

1.2 La Dirección General Marítima o una organización reconocida por ella, expedirá a toda compañía que cumpla las prescripciones de la Norma NSGS o de la Norma NGS, un documento de cumplimiento válido por un periodo que no exceda de cinco años.

1.3 El documento de cumplimiento solo 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. Solo 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.

1.4 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.

1.5 La Dirección General Marítima retirará el documento de cumplimiento, cuando no se solicite su verificación anual prescrita en el párrafo 1.4 o si existen pruebas de incumplimiento grave al presente Reglamento. Si se retira el documento de cumplimiento también se retirarán todos 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.

1.6 Se conservará a bordo una copia del documento de cumplimiento.

1.7 La Dirección General Marítima o una organización reconocida por esta, expedirá a una nave con arqueo bruto superior a 150 y a las naves menores de 150 de arqueo bruto establecidas en el numeral 7.1 del anexo I, un certificado de gestión de la seguridad válido por un periodo que no excederá de cinco años. El certificado de gestión de la seguridad se expedirá después de verificar que la compañía y su gestión a bordo se ajustan a un sistema de gestión de la seguridad aprobado.

En las naves con arqueo bruto inferior a 150 el cumplimiento de esta Norma estará registrado en el certificado nacional de seguridad que se les expide a las mismas.

1.8 La validez del certificado de gestión de la seguridad estará sujeta a una verificación intermedia, como mínimo, esta tendrá lugar entre las fechas del

segundo vencimiento anual del certificado de gestión de la seguridad y el tercero.

1.9 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 que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del documento de cumplimiento o del certificado de gestión de la seguridad existente.

1.10 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.

## 2. Certificación provisional

2.1 Un documento provisional de cumplimiento podrá ser expedido para facilitar la implementación inicial del presente Reglamento, cuando:

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

Este documento de cumplimiento provisional será expedido para un periodo de 12 meses como máximo. Se conservará a bordo una copia del documento provisional de cumplimiento.

2.2 Podrá expedirse un certificado de gestión de la seguridad provisional:



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

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.

Tal certificado de gestión de la seguridad provisional será expedido para un periodo de seis meses como máximo.

2.3 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.

2.4 Un certificado provisional de gestión de la seguridad podrá expedirse 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.

### **3. Modelos de certificados**

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 conforme a los modelos que figuran en el apéndice de la presente Norma en idioma español.

#### 4. Matriz de cumplimiento y certificación

Se anexa matriz con los criterios de cumplimiento y los criterios de certificación para las naves según su catalogación y tonelaje de arqueo.

#### MATRIZ DE CUMPLIMIENTO Y CERTIFICACION

CRITERIOS APLICACIÓN REGLAMENTO NACIONAL SOBRE GESTION PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE NAVES Y PREVENCION DE LA CONAMINACION SEGÚN CATALOGACION Y TONELAJE DE ARQUEO BRUTO			CRITERIOS DE CUMPLIMIENTO			CRITERIOS DE CERTIFICACION	
Grupo	Código	SUBGRUPO	< 50	≥ 50 < 150	≥ 150	< 150	≥ 150
I. PASAJE	10	CRUCERO	MS	MS	M	DC/CGS	DC/CGS
	23	LANCHA	MS	MS	M	DC	DC/CGS
II. TRANSPORTE MIXTO	5	BUQUE	MS	MS	M	DC/CGS	DC/CGS
	16	FERRY	MS	MS	M	DC/CGS	DC/CGS
	23	LANCHA	MS	MS	M	DC	DC/CGS
III. CARGA	7	CARGA GENERAL	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	8	CARGA RODADA	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	18	GRANELERO	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	23	LANCHA	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	38	PORTA CONTENEDORES	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	40	REFRIGERADA	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	14	ESPECIALES (Sobredimensionadas)	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
IV. TANQUEROS	17	GASERO	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	32	PETROLERO	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	39	QUIMIQUERO	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
V. ARTEFACTOS NAVALES							

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

VI. PESCA	15	FACTORÍA	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	48	PESCA DE BAJURA					
	30	PESCA ARTESANAL					
	31	PESCA INDUSTRIAL	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
VII. REMOLCADORES	11	DE BAHÍA	MS	MS	M	DC/CGS	DC/CGS
	9	DE COSTA	MS	MS	M	DC/CGS	DC/CGS
	29	OCEÁNICO	MS	MS	M	DC/CGS	DC/CGS
	51	EMPUJADOR	MS	MS	M	DC/CGS	DC/CGS
	52	INTEGRADO A BARCAZA	MS	MS	M	DC/CGS	DC/CGS
VIII. RECREO O DEPORTIVAS							
IX. SERVICIOS ESPECIALES	41	SERVICIOS PORTUARIOS	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	2	ASISTENCIA MÉDICA	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	13	DRAGA	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	21	INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	24	LANCHA DE PILOTOS	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	54	BUQUE DE APOYO	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	6	BUQUE DE SUMINISTRO COSTA AFUERA	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	34	PLATAFORMA DE ALMACENAMIENTO	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	35	PLATAFORMA DE PRODUCCIÓN, ALMACENAMIENTO Y/O DESCARGA	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	1	ARRASTRE DE CARGA FLOTANTE	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	47	CAPACITACIÓN E INSTRUCCIÓN ACADÉMICA	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	49	SERVICIOS GUBERNAMENTALES	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS
	50	SERVICIOS NO GUBERNAMENTALES	PMP/PC	MS	M	DC	DC/CGS

SIGLA	SIGNIFICADO
M	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad
MS	Manual Simplificado de Gestión de la Seguridad
PMP/PC	Plan de Mantenimiento Preventivo/Persona de Contacto
DC	Documento de Cumplimiento
CGS	Certificado de Gestión de la Seguridad
	N/A - No Aplica

(Anexo 3, emanado de la [Resolución 499 de 2018](#))

#### Anexo No. 1 – Parte 4: Modelo de los Certificados.

1. **Documento de Cumplimiento** - Compañías operadoras de naves con arqueo bruto inferior a 150.
2. **Documento de Cumplimiento** - Compañías operadoras de naves con arqueo bruto igual o superior a 150.
3. **Documento Provisional de Cumplimiento** - Compañías operadoras de naves con arqueo bruto inferior a 150.
4. **Documento Provisional de Cumplimiento** - Compañías operadoras de naves con arqueo bruto igual o superior a 150.
5. **Certificado de Gestión de La Seguridad** – Naves con arqueo bruto inferior a 150.
6. **Certificado de Gestión de La Seguridad** – Naves con arqueo bruto igual o superior a 150.
7. **Certificado Provisional de Gestión de la Seguridad** – Naves con arqueo bruto inferior a 150.
8. **Certificado Provisional de Gestión de la Seguridad** – Naves con arqueo bruto igual o superior a 150.





## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC



**REPÚBLICA DE COLOMBIA  
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
DOCUMENTO DE CUMPLIMIENTO  
COMPAÑÍAS OPERADORAS DE NAVES CON ARQUEO BRUTO INFERIOR A 150**

Certificado No. \_\_\_\_\_

Expedido en virtud de las disposiciones de la [Resolución No. 499 del 20 de junio de 2018](#), 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 – Anexo 1 - Parte 1: Norma Simplificada de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto inferior a 150 - Norma NSGS.

Nombre y dirección de la compañía: \_\_\_\_\_  
(Véase el párrafo 1.1 del Anexo No. 1 – Parte 2 (Norma NGS))

### SE CERTIFICA:

Que el sistema simplificado de gestión de la seguridad de la compañía cumple con las prescripciones de la Norma Simplificada de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto inferior a 150 – Norma NSGS, con respecto a los tipos de naves determinados en el Reglamento nacional de catalogación, inspección y certificación de naves de bandera colombiana, enumerados a continuación (táchese según proceda):

- I. Pasaje
- II. Transporte Mixto
- III. Carga
- IV. Tanqueros
- V. Artefactos navales
- VI. Pesca
- VII. Remolcadores

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

- VIII. Recreo o Deportivas
- IX. Servicios especiales

La presente certificación habilita la Compañía para operar naves catalogadas así:

A. Grupo:

Subgrupo:

El presente Documento de cumplimiento es válido hasta (dd/mm/aa): \_\_\_\_\_ a reserva de las oportunas verificaciones periódicas.

<i>Lugar y fecha de expedición (dd/mm/aaaa)</i>	<i>(Firma funcionario debidamente autorizado)</i>
---	---

**DEFINITIVO**

**Certificado No.** \_\_\_\_\_

### REFRENDO DE VERIFICACIONES ANUALES

SE CERTIFICA que, en la verificación periódica efectuada de conformidad con el párrafo 1.4 del anexo No. 1 – Parte 3: “Certificación y Verificación” del REMAC No. 4: “Actividades Marítimas”, en lo que respecta al Reglamento nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y prevención de la contaminación, se ha comprobado que el sistema de gestión de la seguridad cumple las prescripciones pertinentes de la Norma NSGS.

#### 1ª VERIFICACIÓN ANUAL

Firmado: .....

*(Firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

#### 2ª VERIFICACIÓN ANUAL

Firmado: .....

*(Firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

Fecha: .....

### 3ª VERIFICACIÓN ANUAL

Firmado: .....

*(Firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

### 4ª VERIFICACIÓN ANUAL

Firmado: .....

*(Firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

**DEFINITIVO**

Continuación del anexo No. 1 – Parte 4... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC



**REPÚBLICA DE COLOMBIA  
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
DOCUMENTO DE CUMPLIMIENTO  
COMPAÑÍAS OPERADORAS DE NAVES CON ARQUEO BRUTO IGUAL O SUPERIOR A 150**

Certificado No. \_\_\_\_\_

Expedido en virtud de las disposiciones de la [Resolución No. 499 del 20 de junio de 2018](#), 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 – Anexo 1 – Parte 2: "Norma Nacional de Gestión de la Seguridad - Norma NGS, para naves con arqueo bruto igual o superior a 150".

Nombre y dirección de la compañía: \_\_\_\_\_

(Véase el párrafo 1.1 del Anexo No. 1 – Parte 2 (Norma NGS))

### SE CERTIFICA:

Que el sistema simplificado de gestión de la seguridad de la compañía cumple con las prescripciones de la Norma Simplificada de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto igual o superior a 150 – Norma NSGS, con respecto a los tipos de naves determinados en el Reglamento nacional de catalogación, inspección y certificación de naves de bandera colombiana, enumerados a continuación (táchese según proceda):

- I. Pasaje
- II. Transporte Mixto
- III. Carga
- IV. Tanqueros
- V. Artefactos navales
- VI. Pesca
- VII. Remolcadores
- VIII. Recreo o Deportivas
- IX. Servicios especiales

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

La presente certificación habilita la Compañía para operar naves catalogadas así:

A. Grupo:

Subgrupo:

El presente Documento de cumplimiento es válido hasta (dd/mm/aa): \_\_\_\_\_ a reserva de las oportunas verificaciones periódicas.

Lugar y fecha de expedición (dd/mm/aaaa)	(Firma funcionario debidamente autorizado)
---	---

**DEFINITIVO**

Certificado No. \_\_\_\_\_

### REFRENDO DE VERIFICACIONES ANUALES

SE CERTIFICA que, en la verificación periódica efectuada de conformidad con el párrafo 1.4 del anexo No. 1 – Parte 3: “Certificación y Verificación” del REMAC No. 4: “Actividades Marítimas”, en lo que respecta al Reglamento nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y prevención de la contaminación, se ha comprobado que el sistema de gestión de la seguridad cumple las prescripciones pertinentes de la Norma NSGS.

#### 1ª VERIFICACIÓN ANUAL

Firmado: .....

(Firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

#### 2ª VERIFICACIÓN ANUAL

Firmado: .....

(Firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

### 3ª VERIFICACIÓN ANUAL

Firmado: .....  
(Firma del funcionario autorizado)  
Lugar: .....  
Fecha: .....

### 4ª VERIFICACIÓN ANUAL

Firmado: .....  
(Firma del funcionario autorizado)  
Lugar: .....  
Fecha: .....

**DEFINITIVO**

Continuación del anexo No. 1 – Parte 4... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC



**REPÚBLICA DE COLOMBIA  
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
DOCUMENTO PROVISIONAL DE CUMPLIMIENTO  
COMPAÑÍAS OPERADORAS DE NAVES CON ARQUEO BRUTO INFERIOR A 150**

Certificado No. \_\_\_\_\_

Expedido en virtud de las disposiciones de la [Resolución No. 499 del 20 de junio de 2018](#), 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 – Anexo 1 - Parte 1: Norma Simplificada de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto inferior a 150 - Norma NSGS.

Nombre y dirección de la compañía: \_\_\_\_\_  
(Véase el párrafo 1.1 del Anexo No. 1 – Parte 2 (Norma NGS))

### SE CERTIFICA:

Que el sistema simplificado de gestión de la seguridad de la compañía cumple con las prescripciones de la Norma Simplificada de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto inferior a 150 – Norma NSGS, con respecto a los tipos de naves determinados en el Reglamento nacional de catalogación, inspección y certificación de naves de bandera colombiana, enumerados a continuación (táchese según proceda):

- I. Pasaje
- II. Transporte Mixto
- III. Carga
- IV. Tanqueros
- V. Artefactos navales
- VI. Pesca

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

- VII. Remolcadores
- VIII. Recreo o Deportivas
- IX. Servicios especiales

La presente certificación habilita la Compañía para operar naves catalogadas así:

A. Grupo:

Subgrupo:

El presente Documento provisional de cumplimiento es válido hasta (dd/mm/aa):

\_\_\_\_\_

<i>Lugar y fecha de expedición (dd/mm/aaaa)</i>	<i>(Firma funcionario debidamente autorizado)</i>
---	---

Continuación del anexo No. 1 – Parte 4... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4





## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC



**REPÚBLICA DE COLOMBIA  
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
DOCUMENTO PROVISIONAL DE CUMPLIMIENTO  
COMPAÑÍAS OPERADORAS DE NAVES CON ARQUEO BRUTO IGUAL O SUPERIOR A 150**

Certificado No. \_\_\_\_\_

Expedido en virtud de las disposiciones de la [Resolución No. 499 del 20 de junio de 2018](#), 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 – Anexo 1 – Parte 2: “Norma Nacional de Gestión de la Seguridad - Norma NGS, para naves con arqueo bruto igual o superior a 150”.

Nombre y dirección de la compañía: \_\_\_\_\_  
(Véase el párrafo 1.1 del Anexo No. 1 – Parte 2 (Norma NGS))

### SE CERTIFICA:

Que el sistema de gestión de la seguridad de la compañía se ajusta a los objetivos que figuran en el párrafo 1.2.3 de la Norma Nacional de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto igual o superior a 150 – Norma NGS, con respecto a los tipos de naves determinados en el Reglamento nacional de catalogación, inspección y certificación de naves de bandera colombiana, enumerados a continuación (táchese según proceda):

- I. Pasaje
- II. Transporte Mixto
- III. Carga
- IV. Tanqueros
- V. Artefactos navales
- VI. Pesca
- VII. Remolcadores

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

- VIII. Recreo o Deportivas
- IX. Servicios especiales

La presente certificación habilita la Compañía para operar naves catalogadas así:

B. Grupo:

Subgrupo:

El presente Documento Provisional de cumplimiento es válido hasta (dd/mm/aa):

<i>Lugar y fecha de expedición (dd/mm/aaaa)</i>	<i>(Firma funcionario debidamente autorizado)</i>
---	---

**DEFINITIVO**

Continuación del anexo No. 1 – Parte 4... ↓

**REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO  
REMAC 4**



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC



### REPÚBLICA DE COLOMBIA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA CERTIFICADO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD NAVES CON ARQUEO BRUTO INFERIOR A 150

Certificado No. \_\_\_\_\_

Expedido en virtud de las disposiciones de la [Resolución No. 499 del 20 de junio de 2018](#), 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 – Anexo 1 – Parte 1: "Norma Nacional de Gestión de la Seguridad - Norma NGS, para naves con arqueo bruto inferior a 150".

NOMBRE DE LA NAVE	NÚMERO DE MATRÍCULA	PUERTO DE MATRÍCULA	Número OMI o NIC	ARQUEO BRUTO	DISTINTIVO DE LLAMADA

- Catalogación (Grupo – Subgrupo) \_\_\_\_\_
- Nombre y dirección de la compañía \_\_\_\_\_

(Véase el párrafo 1.1 del anexo No. 1 – Parte 2 (Norma NGS))

#### SE CERTIFICA:

Que se ha efectuado una auditoría del Sistema de Gestión de la Seguridad de la nave y que este cumple las prescripciones del anexo 1 – Parte 1: "Norma Nacional de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto inferior a 150 – Norma NSGS", después de haberse verificado que el Documento de cumplimiento de la compañía es aplicable a este tipo de nave.

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

El presente Certificado de gestión de la seguridad es válido hasta (dd/mm/aaaa), a reserva de la oportuna verificación periódica y de que el Documento de cumplimiento siga siendo válido.

Lugar y fecha de expedición (dd/mm/aaaa)	(Firma funcionario debidamente autorizado)
---	---

**DEFINITIVO**

Certificado No. \_\_\_\_\_

### REFRENDO DE VERIFICACIÓN INTERMEDIA Y DE VERIFICACIÓN ADICIONAL (CUANDO SE EXIJA)

SE CERTIFICA que, en la verificación periódica efectuada de conformidad con el párrafo 1.8 del anexo No. 1 – Parte 3: “Certificación y Verificación” del REMAC No. 4: “Actividades Marítimas”, en lo que respecta al Reglamento nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y prevención de la contaminación, se ha comprobado que el sistema de gestión de la seguridad cumple las prescripciones pertinentes de la Norma NSGS.

#### VERIFICACIÓN INTERMEDIA

(Se realizará en el periodo comprendido entre la segunda y tercera fecha de vencimiento anual)

Firmado: .....  
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

#### VERIFICACIÓN ADICIONAL\*

Firmado: .....  
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



**VERIFICACIÓN ADICIONAL\***

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC**

Firmado: .....  
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

**VERIFICACIÓN ADICIONAL\***

Firmado: .....  
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

\*Si Procede.

**DEFINITIVO**

Continuación del anexo No. 1 – Parte 4... ↓

**REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO  
REMAC 4**



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC



REPÚBLICA DE COLOMBIA  
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
CERTIFICADO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD  
NAVES CON ARQUEO BRUTO INFERIOR A 150

Certificado No. \_\_\_\_\_

Expedido en virtud de las disposiciones de la [Resolución No. 499 del 20 de junio de 2018](#), 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 – Anexo 1 – Parte 2: "Norma Nacional de Gestión de la Seguridad - Norma NGS, para naves con arqueo bruto igual o superior a 150 – Norma NGS".

NOMBRE DE LA NAVE	NÚMERO DE MATRÍCULA	PUERTO DE MATRÍCULA	Número OMI o NIC	ARQUEO BRUTO	DISTINTIVO DE LLAMADA

- Catalogación (Grupo – Subgrupo) \_\_\_\_\_
- Nombre y dirección de la compañía \_\_\_\_\_  
(Véase el párrafo 1.1 del anexo No. 1 – Parte 2 (Norma NGS))

### SE CERTIFICA:

Que se ha efectuado una auditoría del Sistema de Gestión de la Seguridad de la nave y que este cumple las prescripciones del anexo 1 – Parte 2: "Norma Nacional de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto igual o superior a 150 – Norma NGS", después de haberse verificado que el Documento de cumplimiento de la compañía es aplicable a este tipo de nave.

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

El presente Certificado de gestión de la seguridad es válido hasta (dd/mm/aaaa), a reserva de la oportuna verificación periódica y de que el Documento de cumplimiento siga siendo válido.

<i>Lugar y fecha de expedición (dd/mm/aaaa)</i>	<i>(Firma funcionario debidamente autorizado)</i>
---	---

**DEFINITIVO**

Certificado No. \_\_\_\_\_

### REFRENDO DE VERIFICACIÓN INTERMEDIA Y DE VERIFICACIÓN ADICIONAL (CUANDO SE EXIJA)

SE CERTIFICA que, en la verificación periódica efectuada de conformidad con el párrafo 1.8 del anexo No. 1 – Parte 3: “Certificación y Verificación” del REMAC No. 4: “Actividades Marítimas”, en lo que respecta al Reglamento nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y prevención de la contaminación, se ha comprobado que el sistema de gestión de la seguridad cumple las prescripciones pertinentes de la Norma NSGS.

#### VERIFICACIÓN INTERMEDIA

*(Se realizará en el periodo comprendido entre la segunda y tercera fecha de vencimiento anual)*

Firmado: .....  
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

#### VERIFICACIÓN ADICIONAL\*

Firmado: .....  
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



**VERIFICACIÓN ADICIONAL\***

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC**

Firmado: .....  
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

**VERIFICACIÓN ADICIONAL\***

Firmado: .....  
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

\*Si Procede.

**DEFINITIVO**

Continuación del anexo No. 1 – Parte 4... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO **REMAC 4**





# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC



REPÚBLICA DE COLOMBIA  
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
CERTIFICADO PROVISIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD  
NAVES CON ARQUEO BRUTO INFERIOR A 150

Certificado No. \_\_\_\_\_

Expedido en virtud de las disposiciones de la [Resolución No. 499 del 20 de junio de 2018](#), 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 – Anexo 1 – Parte 1: "Norma Nacional de Gestión de la Seguridad - Norma NGS, para naves con arqueo bruto inferior a 150 – Norma NSGS".

NOMBRE DE LA NAVE	NÚMERO DE MATRÍCULA	PUERTO DE MATRÍCULA	Número OMI o NIC	ARQUEO BRUTO	DISTINTIVO DE LLAMADA

- Catalogación (Grupo – Subgrupo) \_\_\_\_\_
- Nombre y dirección de la compañía \_\_\_\_\_  
(Véase el párrafo 1.1 del anexo No. 1 – Parte 2 (Norma NGS))

**SE CERTIFICA:**

Que se han cumplido las prescripciones del párrafo 2.2 del Anexo No. 1 – Parte 3: "Certificación y Verificación" del REMAC No. 4: "Actividades Marítimas", en lo que respecta al Reglamento nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y prevención de la contaminación, y que el documento de cumplimiento / documento provisional de cumplimiento de la compañía corresponde a esta nave.

REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO  
**REMAC 4**



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

El presente Certificado provisional de gestión de la seguridad es válido hasta (dd/mm/aaaa), a reserva de que el documento de cumplimiento / documento provisional de cumplimiento siga siendo válido.

<i>Lugar y fecha de expedición (dd/mm/aaaa)</i>	<i>(Firma funcionario debidamente autorizado)</i>
---	---

**DEFINITIVO**

Continuación del anexo No. 1 – Parte 4... ↓

**REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO  
REMAC 4**



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC



### REPÚBLICA DE COLOMBIA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA CERTIFICADO PROVISIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD NAVES CON ARQUEO BRUTO IGUAL O SUPERIOR A 150

Certificado No. \_\_\_\_\_

Expedido en virtud de las disposiciones de la [Resolución No. 499 del 20 de junio de 2018](#), 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 – Anexo 1 – Parte 2: "Norma Nacional de Gestión de la Seguridad para naves con arqueo bruto igual o superior a 150 – Norma NSGS".

NOMBRE DE LA NAVE	NÚMERO DE MATRÍCULA	PUERTO DE MATRÍCULA	Número OMI o NIC	ARQUEO BRUTO	DISTINTIVO DE LLAMADA

- Catalogación (Grupo – Subgrupo) \_\_\_\_\_
- Nombre y dirección de la compañía \_\_\_\_\_  
(Véase el párrafo 1.1 del anexo No. 1 – Parte 2 (Norma NGS))

#### SE CERTIFICA:

Que se han cumplido las prescripciones del párrafo 2.2 del Anexo No. 1 – Parte 3: "Certificación y Verificación" del REMAC No. 4: "Actividades Marítimas", en lo que respecta al Reglamento nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y prevención de la contaminación, y que el documento de cumplimiento / documento provisional de cumplimiento de la compañía corresponde a esta nave.

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

El presente Certificado provisional de gestión de la seguridad es válido hasta (dd/mm/aaaa), a reserva de que el documento de cumplimiento / documento provisional de cumplimiento siga siendo válido.

Lugar y fecha de expedición (dd/mm/aaaa)	(Firma funcionario debidamente autorizado)
---	---

**DEFINITIVO**

(Anexo 4, emanado de la [Resolución 499 de 2018](#))



# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 2:** Certificado de autorización de capacidad máxima de transporte de combustible.

REPUBLICA DE COLOMBIA  
REPUBLIC OF COLOMBIA



No. \_\_\_\_\_

DIRECCION GENERAL MARITIMA  
GENERAL MARITIME DIRECTORATE

**CERTIFICADO DE AUTORIZACIÓN DE CAPACIDAD MÁXIMA DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE**  
AUTHORIZATION CERTIFICATE OF MAXIMUM FUEL CAPACITY TO BE TRANSPORTED

Nombre de la Nave <i>Name of the ship</i>	Estado de Abanderamiento <i>Flag of the ship</i>	Tonelaje de Arqueo Bruto <i>Gross Tonnage</i>	Tipo de Nave <i>Type of shipe</i>

De conformidad con lo estipulado en el Artículo No. 2 de la [Resolución No. 0520 DIMAR del 10 de diciembre/99](#) y con base en la siguiente información:

According to the staments of the Article No. 2 of the [Resolution No. 0520-DIMAR of December 10/99](#) and based on the following data:

- Capacidad de diseño para transporte de combustible  
*Designed capacity to transport fuel:*  Galones/Toneladas  
*Gallons/Tonnes*
- Cantidad de combustible que requiere la nave para cubrir la travesía de la ruta:  
*Quantity of fuel required by ship to be used during the Voyage on the lane:*  Galones/Toneladas  
*Gallons/Tonnes*
- Cantidad de combustible a ser transportado como Carga o para su actividad:  
*Quantity of fuel to be transported as cargo or to carry out it's activity:*  Galones/Toneladas  
*Gallons/Tonnes*

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

4. ¿Es posible el reaprovechamiento de combustible en el Puerto de destino?  SI  NO  
*Is it possible to reload fuel at the port of arrival?*  Yes  No

La Capitanía de Puerto de \_\_\_\_\_ durante la travesía prescrita en el Documento de Zarpe No. \_\_\_\_\_, autoriza a la nave de referencia, el transporte de:

*The Maritime Authority of the port of \_\_\_\_\_ during the voyage mentioned on the Sail Off Document No. \_\_\_\_\_ authorizes to the above mentioned ship, the transport of:*

- Galones/toneladas de \_\_\_\_\_ para ser utilizados como combustible de propulsión.  
*Gallons/tonnes of \_\_\_\_\_ to be used as fuel for propulsion of the ship*
- Galones/toneladas de \_\_\_\_\_ para ser transportados como carga.  
*Gallons/tonnes of \_\_\_\_\_ to be transported as cargo.*

Expedido en \_\_\_\_\_ a los \_\_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_  
*Issued at: \_\_\_\_\_ day: \_\_\_\_\_ Month: \_\_\_\_\_ Year: \_\_\_\_\_*

\_\_\_\_\_  
Firma del Capitán de Puerto  
*(Maritime Authority's Signature)*

*(Anexo A, emanado de la [Resolución 520 de 1999](#))*



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 3:** Certificado de registro de motor.

REPUBLICA DE COLOMBIA  
REPUBLIC OF COLOMBIA



No. \_\_\_\_\_

DIRECCION GENERAL MARITIMA  
GENERAL MARITIME DIRECTORATE

### CERTIFICADO DE REGISTRO DE MOTOR CERTIFICATE OF ENGINE REGISTRY

Marca del Motor <i>Engine Brand</i>	Número de Serie <i>Series Number</i>	Potencia (Kw/HP) <i>Power</i>	Tipo de Motor <i>Engine Type</i>

De conformidad con lo estipulado en el Artículo No. 2 de la [Resolución No. 0520 DIMAR del 10 de diciembre/99](#) y con base en la siguiente información:

*According to the statements of the Article No. 2 of the [Resolution No. 0520-DIMAR of December 10/99](#) and based on the following data:*

La Capitanía de Puerto de \_\_\_\_\_ certifica que el motor de referencia,

*The Maritime Authority of the port of \_\_\_\_\_ certifies that the propulsion engine mentioned above,*

Cuyo propietario es: \_\_\_\_\_

*Owned by: \_\_\_\_\_*

Ha sido debidamente registrado, de conformidad con las Normas de Marina Mercante Vigentes, siendo

*Has been duly registered, in compliance with the effective provisions of the Maritime law,*

El mismo asignado a ser utilizado a bordo de la nave denominada: \_\_\_\_\_

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

Being assigned to be installed on board the following ship.

La cual es tenor del Certificado de Matrícula No. \_\_\_\_\_  
Which hold the register certificate number.

Expedido en \_\_\_\_\_ a los \_\_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_  
Issued at: \_\_\_\_\_ day: \_\_\_\_\_ Month: \_\_\_\_\_ Year: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Firma del Capitán de Puerto  
(Maritime Authority's Signature)

(Anexo B, emanado de la [Resolución 520 de 1999](#))

**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 (Resolución MSC 228(82)-OMI).

El presente anexo puede ser consultado en el sitio web:  
[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/Resoluci%C3%B3n%20520%20de%201999%20-%20Completa%20%28Comprimida%29%2010\\_10\\_18.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/Resoluci%C3%B3n%20520%20de%201999%20-%20Completa%20%28Comprimida%29%2010_10_18.pdf)

(Anexo C, emanado de la [Resolución 520 de 1999](#))

**Anexo No. 5:** Tabla No. 1: Estación seca (Sector interior del canal – Sector exterior del canal)

**TABLA 1**  
**ESTACIÓN SECA**

SECTOR INTERIOR DEL CANAL		
CALADO	MARGEN SEGURIDAD (10%)	PROFUNDIDAD REQUERIDA
10,5	1,05	11,55
10,4	1,04	11,44
10,3	1,03	11,33
10,2	1,02	11,22
10,1	1,01	11,11

REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO  
**REMAC 4**



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

10	1	11,00
9,9	0,99	10,89
9,8	0,98	10,78
9,7	0,97	10,67
9,6	0,96	10,56
9,5	0,95	10,45
9,4	0,94	10,34
9,3	0,93	10,23
9,2	0,92	10,12
9,1	0,91	10,01
9	0,9	9,90
8,9	0,89	9,79
8,8	0,88	9,68
8,7	0,87	9,57
8,6	0,86	9,46
8,5	0,85	9,35
8,4	0,84	9,24
8,3	0,83	9,13
8,2	0,82	9,02
8,1	0,81	8,91
8	0,8	8,80

SECTOR EXTERIOR DEL CANAL		
CALADO	MARGEN SEGURIDAD (17%)	PROFUNDIDAD REQUERIDA
10,5	1,785	12,29
10,4	1,768	12,17
10,3	1,751	12,05
10,2	1,734	11,93
10,1	1,717	11,82
10	1,7	11,70
9,9	1,683	11,58
9,8	1,666	11,47
9,7	1,649	11,35
9,6	1,632	11,23
9,5	1,615	11,12

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

9,4	1,598	11,00
9,3	1,581	10,88
9,2	1,564	10,76
9,1	1,547	10,65
9	1,53	10,53
8,9	1,513	10,41
8,8	1,496	10,30
8,7	1,479	10,18
8,6	1,462	10,06
8,5	1,445	9,95
8,4	1,428	9,83
8,3	1,411	9,71
8,2	1,394	9,59
8,1	1,377	9,48
8	1,36	9,36

**Nota.** Medidas en metros.

(Tabla No. 1, emanada de la [Resolución 578 de 2015](#))

**Anexo No. 6.** Tabla No. 2: Estación húmeda (Sector interior del canal – Sector exterior del canal)

**TABLA 2**  
**ESTACIÓN HÚMEDA**

SECTOR INTERIOR DEL CANAL		
CALADO	MARGEN SEGURIDAD (12%)	PROFUNDIDAD REQUERIDA
10,5	1,26	11,76
10,4	1,248	11,648
10,3	1,236	11,536
10,2	1,224	11,424
10,1	1,212	11,312
10	1,2	11,20
9,9	1,188	11,088

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

9,8	1,176	10,976
9,7	1,164	10,864
9,6	1,152	10,752
9,5	1,14	10,64
9,4	1,128	10,528
9,3	1,116	10,416
9,2	1,104	10,304
9,1	1,092	10,192
9	1,08	10,08
8,9	1,068	9,968
8,8	1,056	9,856
8,7	1,044	9,755
8,6	1,032	9,632
8,5	1,02	9,52
8,4	1,008	9,408
8,3	0,996	9,296
8,2	0,984	9,184
8,1	0,972	9,072
8	0,96	8,96

SECTOR EXTERIOR DEL CANAL		
CALADO	MARGEN SEGURIDAD (15%)	PROFUNDIDAD REQUERIDA
10,5	1,575	12,08
10,4	1,56	11,96
10,3	1,55	11,85
10,2	1,53	11,73
10,1	1,52	11,62
10	1,50	11,50
9,9	1,49	11,39
9,8	1,47	11,27
9,7	1,46	11,16
9,6	1,44	11,04
9,5	1,43	10,93
9,4	1,41	10,81
9,3	1,40	10,70

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

9,2	1,38	10,58
9,1	1,365	10,47
9	1,35	10,35
8,9	1,335	10,24
8,8	1,32	10,12
8,7	1,305	10,01
8,6	1,29	9,89
8,5	1,275	9,78
8,4	1,26	9,66
8,3	1,25	9,55
8,2	1,23	9,43
8,1	1,22	9,32
8	1,2	9,20

**Nota.** Medidas en metros.

(Tabla No. 2, emanada de la [Resolución 578 de 2015](#))

**Anexo No. 7:** Equipamiento mínimo de naves de recreo y deportes náuticos.

EQUIPAMIENTO MÍNIMO DE NAVES DE RECREO Y DEPORTES NÁUTICOS			
EQUIPO	ESLORA (Resolución DIMAR 220/12, art. 5, numeral 20)		
	≤ 5 MTS	>5 MTS ≤ 24 MTS	>24 MTS
Pito, luces de navegación y demás señales visuales	Si	Si	Si
Silbato marino	Si	Si	No
Sistema de Fondeo (ver Nota 3)	Si	Si	Si
Botiquín: analgésicos, antidiarreico, antieméticos (para el mareo), crema para quemaduras, bloqueador solar, desinfectante, agua oxigenada, vendas, algodón, curitas, apósitos, gasas, esparadrapo, tijeras, ganchos	Si	Si	Si

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

de alfiler, pinzas, termómetro, entre otros.			
Remos: solo para naves que de acuerdo a su tamaño permitan su utilización práctica.	Si	No	No
Reflector de mano: exigible en navegación en aguas no Protegidas en adelante.	Si	Si	Si
Linterna	Si	Si	Si
Marcas de Identificación: Conforme a lo dispuesto en el artículo 1° de la <a href="#">Resolución DIMAR 520 de 1999</a> . 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, de manera que sea fácilmente visible.	Si	Si	Si
Bandera de Colombia	Si	Si	Si
Bichero	Si	Si	No
Espejo de lámina metálica pulida para hacer señales de emergencia, o Heliógrafo (instrumento para hacer señales telegráficas por medio de la reflexión de un rayo de sol en un espejo plano movable de diversas maneras).	Si	Si	Si
Binoculares: A partir de navegación costanera.	No	Si	Si
Bombas de achique	No	Si	Si
Achicador	Si	No	No
Extintores Portátiles: Multipropósito de 10 libras.	01	02	03
Bengalas de socorro: a partir de navegación costanera. Naves menores o iguales a 24 metros tendrán mínimo 4. Naves superiores a 24 metros mínimo 08, de las cuales al menos 02 con paracaídas.	No	Si	Si
Aros Salvavidas: naves menores o iguales a 5 metros 01 aro salvavidas. Naves menores o iguales a 24 metros 02 aros salvavidas. Naves mayores de 24 metros que naveguen en Aguas no Protegidas 02 aros salvavidas. Para Navegación Costanera o de Altura: 02 aros salvavidas, de los cuales 01 con luz de	Si	Si	Si

encendido automático. Todos deben tener driza de 27,5 metros x 1/4", guinalda y 04 bandas reflectivas equidistantes. Deben tener un diámetro exterior máximo de 800 mm y diámetro interior de mínimo 400 MM. Deben tener pintados con pintura permanente el nombre y matrícula de la nave.			
Chalecos Salvavidas: En número suficiente para el 100% del personal a bordo, incluyendo cantidad y tamaño de chalecos suficientes para niños. Para naves que operen en Aguas Protegidas y Aguas no Protegidas los chalecos salvavidas podrán ser Tipo II o III. Para navegación Costanera y de Altura Tipo I. Deben tener pintados con pintura permanente el nombre y matrícula de la nave y contar con cintas reflectivas en la parte superior tanto en pectorales como en la espalda.	Si	Si	Si
Balsas/botes de supervivencia: la capacidad de estas debe ser superior o igual a la sumatoria de tripulantes y pasajeros autorizados para la nave. Para naves que efectúen navegación en aguas no protegidas, se aceptará que sean de propulsión mecánica o remos, con un kit básico de supervivencia.	No	Si	Si
Número de Identificación del Casco (NIC): para naves de menos de 100 UAB.	Si	Si	Si
Plan de Mantenimiento: que comprenda casco y superestructura, maquinaria, equipo electrónico y de navegación.	Si	Si	Si
VHF base con llamada selectiva digital integrado con el GPS a bordo o una antena GPS: deben tener registrado el número MMSI expedido por DIMAR. Para las naves de menos de 5 m de eslora el equipo puede ser portátil.	Si	Si	Si
MF/HF base con llamada selectiva digital integrado con el GPS a bordo o una antena GPS: a partir de navegación costanera. Deben tener registrado el número MMSI expedido por DIMAR.	No	Si	Si

Fuente de energía eléctrica de emergencia (para equipos de radio y navegación)	No	Si	Si
Cartas y publicaciones náuticas: a partir de navegación costanera.	No	Si	Si
Compás de puntas: a partir de navegación costanera.	No	Si	Si
Regla o paralelas de 40cms: a partir de navegación costanera.	No	Si	Si
GPS	No	Si	Si
Radar de 9 Ghz: a partir de navegación costanera.	No	Si	Si
Reflector de radar: a partir de navegación costanera.	No	Si	Si
Ecosonda	No	Si	Si
Sistema de identificación automática (SIA o AIS): (ver Nota 1)	No	Si	Si
VMS: a partir de navegación de altura o si sale de la jurisdicción de una Capitanía, independiente del área por donde navegue.	Si	Si	Si
Sistema de retención y manejo de residuos oleosos, aguas sucias y basuras: deben contar con un tanque/recipientes para retener residuos líquidos y basura generadas a bordo. No están obligadas a instalar equipo filtrador de hidrocarburos.	Si	Si	Si
Procedimientos de remolque de emergencia	No	Si	Si
Compás Magnético o cualquier otro medio alternativo para determinar el rumbo: a partir de navegación en aguas no protegidas.	Si	Si	Si
Tablilla de desvíos del compás (caducidad 5 años) en navegación costanera y de altura.	No	No	Si
Juego de herramientas	No	Si	Si

**Nota 1.** Sistema de Identificación Automática (SIA o AIS). Si la nave es menor o igual a 5 metros de eslora y regularmente navega más allá de aguas no protegidas, debe tener el sistema.

**Nota 2.** Motos náuticas. Sólo se exigirá silbato marino y chaleco salvavidas.

**Nota 3.** Sistema de Fondeo. Para lanchas hasta 24 metros de eslora y demás naves de acuerdo a características de construcción y diseño.

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

(Anexo emanado de la [Resolución 659 de 2015](#))



**Anexo No. 8:** Zonificación de aguas marítimas.

**ZONIFICACIÓN**

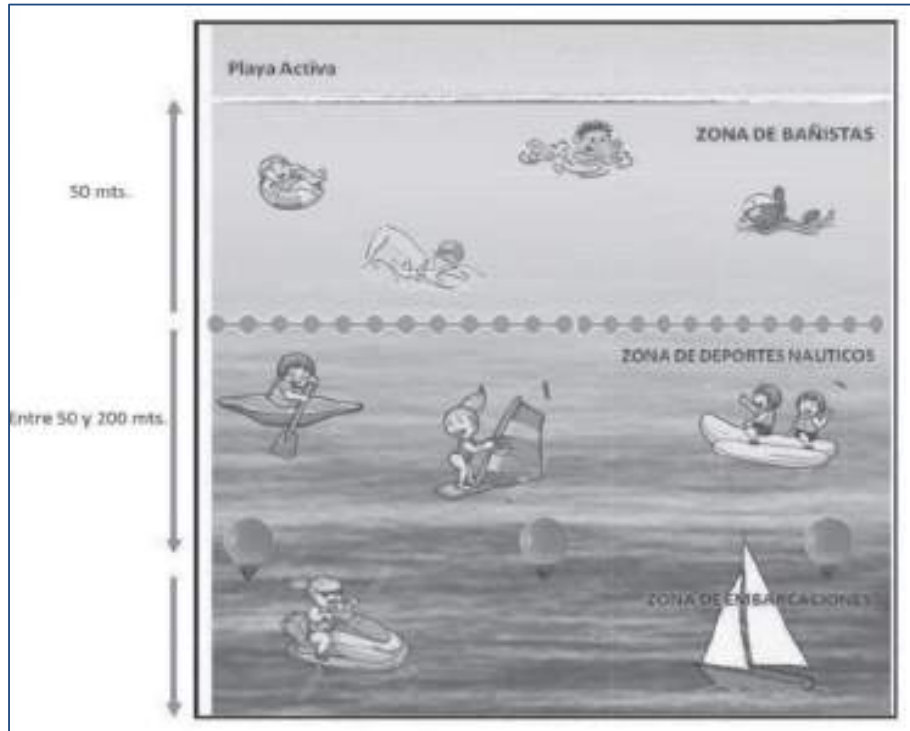
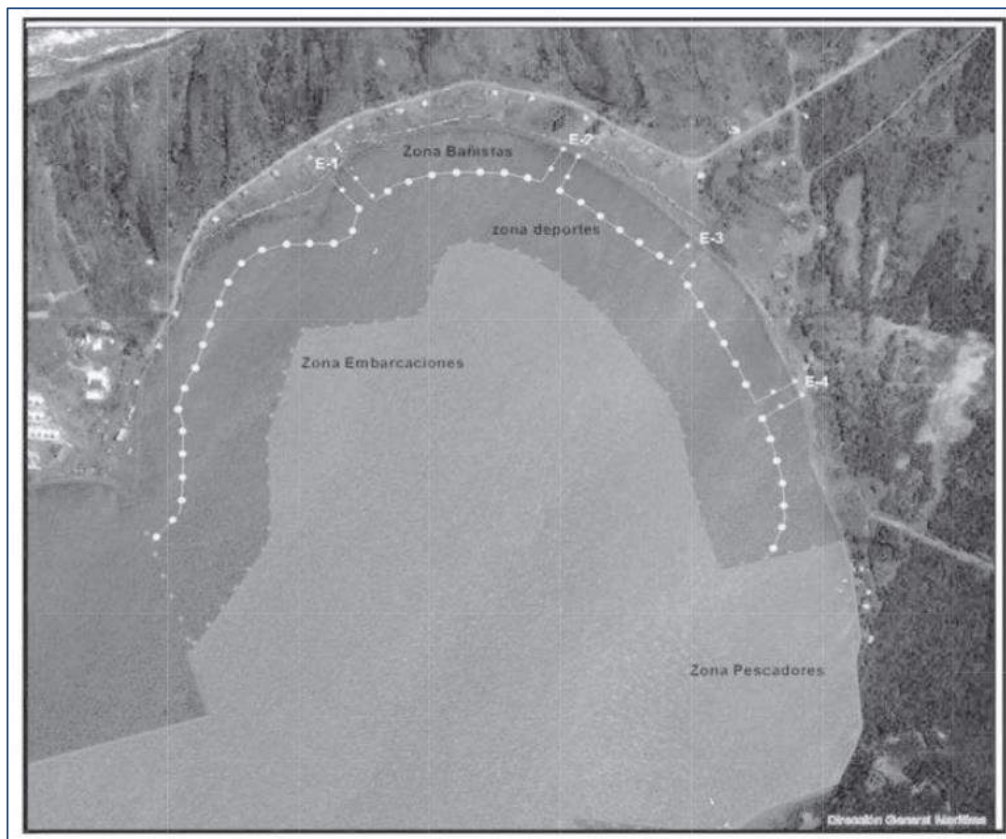


Tabla No. 1	
ZONIFICACIÓN DE AGUAS MARÍTIMAS	
ZONA DE BAÑISTAS	Franja inmediata y paralela a la zona activa, que inicia desde la línea de marea más baja sobre la playa, hasta el límite en distancia y profundidad, mar adentro, que garantice la seguridad de los bañistas.
ZONA DE OPERADORES NÁUTICOS	Franja inmediata y paralela a la zona de bañistas, mar adentro, destinada para la práctica de actividades acuáticas.
ZONA PARA TRÁNSITO DE EMBARCACIONES	Franja inmediata y paralela a la zona de deportes náuticos, mar adentro, apta para el tránsito de embarcaciones.

(Anexo A, emanado de la [Resolución 19 de 2015](#))

Anexo No. 9: Zonas de embarque y desembarque – Sector de Puerto Velero.

### ZONAS DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE - SECTOR PUERTO VELERO



#### Puntos de referencia:

- Zona de embarque E-1: Escuela de windsurf náutica velero.
- Zona de embarque E-2: Entre los Restaurantes Marisol y Playa Linda.
- Zona de embarque E-3: Restaurante Mirador de Velero.
- Zona de embarque E-4: Restaurante Capimar.

(Anexo B, emanado de la [Resolución 19 de 2015](#))

Anexo No. 10: Zonas de embarque y desembarque – Pescadores.

**ZONAS DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE - PESCADORES**



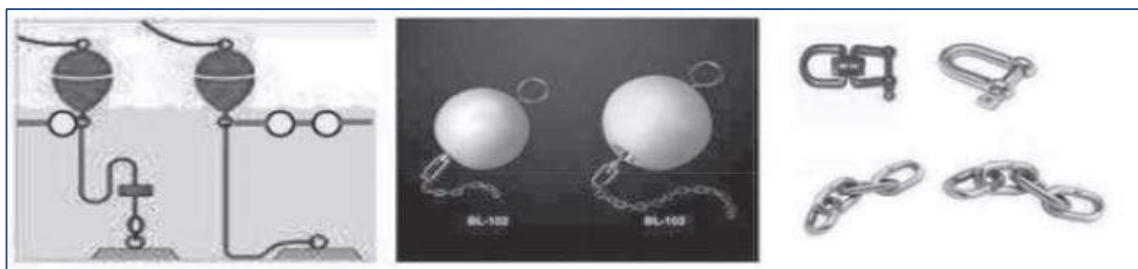
ESTE	NORTE	LATITUD	LONGITUD
896235,2081	1702414,485	10° 56' 45,303" N	75° 1' 36,338" W
896254,2581	1702252,348	10° 56' 40,029" N	75° 1' 35,694" W
896250,0248	1702182,498	10° 56' 37,756" N	75° 1' 35,826" W
896250,0248	1702110,531	10° 56' 35,414" N	75° 1' 35,818" W
896228,8581	1702047,031	10° 56' 33,345" N	75° 1' 36,509" W
896067,9911	1701979,297	10° 56' 31,125" N	75° 1' 41,799" W
896058,1177	1701937,29	10° 56' 29,757" N	75° 1' 42,120" W

(Anexo C, emanado de la [Resolución 19 de 2015](#))

Anexo No. 11: Sistema de boyado.

SISTEMA DE BOYADO

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS



Tren de Fondeo	Boyarines	Accesorios
Peso Muerto de 100 Kg. Con grillete giratorio y flotador para la fluctuación de la altura de la ola. Cadena de acero inoxidable.	Boyarines Secundarios Redondos de color BLANCO con un diámetro de 30 cm, para el canal de acceso.	Accesorios de Acero Inoxidable Grilletes Giratorios, Grilletes sencillos, cadenas y guayas etc.
Boyarines Principales Redondos de color ROJO con un diámetro de 50cm, para soporte del Tren de Fondeo	Boyarines Secundarios Redondos de color REFLECTIVO con un diámetro de 30cm, para delimitación de Zona de Deportes Náuticos.	Guayas de acero inoxidable de ½" para asegurar las boyas y grilletes para los amarres entre cada boya.

Ítem	Elemento	Material	Dimensión	Color	Uso	Observaciones
1	Boya	Polipropileno u otro material sintético	50cm	Roja Reflectiva	Principal	—
2	Boya	Polipropileno u otro material sintético	30cm	Blanca	Secundarias	—
3	Boya	Polipropileno	30cm	Salmón	Secundarias	

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

# REMAC

		u otro material sintético		Reflectiva		
4	Guaya	Acero inoxidable	Tramos de a1 mts.	N/A	Unión entre boyas secundarias	¼" diámetro
5	Cadena	Acero inoxidable	Dependiendo de la profundidad	N/A	Amarre peso muerto y boya principal	½" calibre
6	Grillete giratorio	Acero inoxidable	3/8" tamaño	N/A	Unión entre boyas, guayas y cadena	—
7	Grilletes	Acero inoxidable	3/8" tamaño	N/A	Unión general de los elementos	—



(Anexo D, emanado de la [Resolución 19 de 2015](#))

### Anexo No. 12: Equipamiento de las naves y artefactos navales.

EQUIPAMIENTO ESTABLECIDO		ARQUEO BRUTO						
		≤25	>25≤50	>50≤150	>150≤300	>300	≥400	≥500
1	Marcas de Identificación (Nota 38)	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2
2	Francoabordo y Líneas de Carga (Nota 23)	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2
3	Sistema de Fondeo (Ver Nota 30 para lanchas)	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1
4	Propulsión (Nota 29 para lanchas)	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1
5	Sistema de prevención de la corrosión tanques de lastre	~	~	~	~	~	~	Q1, Q2
6	Medios de remolque de emergencia para buques tanque	~	~	~	~	~	~	P
7	Procedimientos de remolque de emergencia (Nota 8) (Nota 45)	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2
8	Medios de acceso a espacios de carga y otros espacios (Nota 46)	~	~	~	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
9	Manual de acceso a la estructura del buque (Planos de medios de acceso)	~	~	~	~	~	~	S
10	Experimento de inclinación (Nota 39)	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2
11	Cuadernillo de estabilidad (Nota 27)	~	~	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
12	Dobles fondos (Buques de Pasaje y que no sean buques Tanque)	~	~	~	~	~	~	S
13	Mampara estanco (Nota 20)	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2
14	Mampara de colisión (Nota 20)	~	~	I, IV	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
15	Carrilla control de averías	~	~	~	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
16	Planos y cuadernillos de control de averías	~	~	~	~	~	~	S
A	17 Sistema de achique de sentinas	Q1	Q1	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
	18 Bombas motorizadas para colector de achique	~	~	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
	19 Sistema de vigilancia y notificación de la apertura y cierre de puertas para buque de Pasaje	~	~	~	~	~	~	S
	20 Sistema de detección de inundaciones para buque de Pasaje	~	~	~	I	I	I	I
	21 Detectores de nivel de agua en bodegas de carga con una única bodega	~	~	~	~	Q1	Q1	S, Q1
	22 Válvulas de seguridad contra explosiones del cárter (cilindro >100mm - vol-0.6m <sup>3</sup> -) en motores de combustión interna	~	~	~	Q1	Q1	Q1	S, Q1
	23 Dispositivos de parada para máquinas con sistemas turbosalimentados y altas revoluciones	~	~	~	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
	24 Características/Maniobrabilidad del Buque/Curva Evolutiva	~	~	~	~	~	~	Q1, 5
	25 Sistema de gobierno principal y Sistema de gobierno auxiliar	~	~	~	~	~	S, Q1, Z	S, Q1, Z
	26 Válvulas de desahogo del sistema hidráulico	~	~	~	Q1	Q1	Q1	S, Q1
	27 Sistema de comunicaciones internas (Puente-Máquinas-Servomotor) (Nota 37)	~	~	~	Q1	Q1	Q1	S, Q1
	28 Indicadores de funcionamiento de dispositivos de aparato de gobierno	~	~	VII	VII	VII	VII	S, Q1
	29 Control de las máquinas telemandadas desde el puente de navegación	~	~	~	~	~	Q1	S, Q1
	30 Dispositivo de parada de emergencia de máquinas telemandadas desde el puente de navegación	~	~	~	~	~	~	S, Q1

Continuación del anexo No. 12... ↓

EQUIPAMIENTO ESTABLECIDO	ARQUEO BRUTO							
	≤ 25	>25 ≤ 50	>50 ≤ 150	>150 ≤ 300	>300	≥ 400		≥ 500
1	Calderas de vapor y sistemas de alimentación de calderas	~	~	~	~	~	~	S, Q1, Q2
2	Sistemas de tuberías de vapor	~	~	~	~	~	~	S, Q1, Q2
3	Medios para evitar sobrepresiones en los sistemas de aire comprimido	~	~	~	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
4	Sistemas de ventilación en los espacios de máquinas	~	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
5	Dispositivo de alarma para maquinistas	~	~	~	~	Q1	Q1	S, Q1
6	Instalaciones eléctricas	~	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
7	Fuente de energía eléctrica principal y red de alumbrado	~	Q1	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
8	Fuente de energía eléctrica de emergencia para buque de Pasaje	~	U	I	I	I	I	S
9	Fuente de energía eléctrica de emergencia otros buques	~	~	~	Q1	Q1	Q1	S, Q1, Q2
10	Medios de arranque automático de los grupos electrogenos de emergencia	~	~	Q1	Q1	Q1	Q1	S, Q1
11	Sistema de alarmas de motores: temperatura, lubricación, etc	~	~	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
12	Prescripciones para máquinas, calderas e instalaciones eléctricas	~	~	~	~	~	~	S
13	Tablero de alarmas de luces de navegación y posición (Nota 20)	~	~	~	Q1	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
14	Tanques de combustible líquido, hidrocarburos, lubricantes y otros	~	~	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
15	Válvulas de cierre rápido de tanques de combustible-remotas (Nota 35)	~	~	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
16	Indicadores de nivel de combustible	~	~	~	~	~	~	S, Q1
B 17	Tuberías de combustible	~	~	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
18	Sistema de encamisado con recolector de fugas para tuberías exteriores de abastecimiento de combustible a presión (Nota 23)	~	~	I	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2
19	Protección de superficies con altas temperaturas (Nota 44)	~	~	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
20	Dispositivo de alarma de alta temperatura	~	~	~	~	~	~	S, Q1
21	Medidas relativas a los combustibles gaseosos utilizados para fines domésticos (Nota 26)	~	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1
22	Elementos diversos de las fuentes de ignición e inflamabilidad	~	~	~	~	~	~	S
23	Zonas de carga de los buques Tanque	~	~	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2, S
24	Zona de carga donde se transporte gas propano (Nota 33)	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2
25	Respiración de los tanques de carga	~	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2, S
26	Sistema de ventilación en las cámaras de bombas de carga	~	~	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2, S
27	Medidor portátil de oxígeno y de vapores inflamables	~	~	~	~	~	P1, P2	P1, P2, S
28	Medidas relativas a la medición de gases en espacios del doble casco y del doble fondo	~	~	~	~	~	~	P1, P2, S
29	Sistema y equipo fijo de detección de gases de hidrocarburos en espacios de doble casco	~	~	~	~	~	~	S
30	Protección de las cámaras de bombas de carga en los buques Tanque	~	~	~	~	~	~	S

Continuación del anexo No. 12... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

EQUIPAMIENTO ESTABLECIDO		ARQUEO BRUTO						
		≤ 25	>25 ≤ 50	>50 ≤ 150	>150 ≤ 300	>300	≥ 400	≥ 500
1	Medios que limitan la posibilidad de propagación de un incendio	-	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
2	Medios que limitan la posibilidad de producción de humo y toxicidad	-	-	-	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
3	Detección y alarma contra incendio	-	-	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
4	Sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios para buque de Pasaje	-	-	U	U	U	U	S, U
5	Patrullas de incendio para buque de Pasaje	-	-	U	U	U	U	S, U
6	Aparato radiotelefónico portátil bidireccional para buque de Pasaje	-	-	U	U	U	U	S, U
7	Sistema de señalización de alarmas contra incendio en buque de Pasaje	-	-	U	U	U	U	S, U
8	Control de la propagación de humo	-	-	-	-	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
9	Sistema de extracción de humo para buque de Pasaje	-	-	U	U	U	U	S, U
10	Contención del incendio	-	-	U	U	U	U	S, U
11	Lucha contra incendio	-	-	-	Q1	Q1	Q1	S, Q1
12	Sistema de extinción de incendios para artefactos navales	P1	P1	P1	P1	P1	P1	P1
13	Sistema de suministro de agua	-	-	Q1	Q1	Q1	Q1	S, Q1
14	Válvulas de aislamiento y válvulas de desahogo	-	-	-	-	-	-	S
15	Bocas contra incendio	-	-	Q1	Q1	Q1	Q1	S, Q1
16	Bocas contra incendio para buque de Pasaje	-	-	U	U	U	U	S, U
17	Conexión internacional a tierra de contra incendio	-	-	-	-	-	-	S
18	Sistema de suministro de agua contra incendio de emergencia	-	-	U	U, Q1	U, Q1	U, Q1	S, Q1
19	Extintores portátiles (Nota 3)	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2
20	Sistemas fijos de extinción de incendios (Nota 4)	-	-	Q1	Q1	Q1	Q1	S, Q1
21	Medios de extinción de incendios en los espacios de máquinas (Nota 4)	-	-	Q1	Q1	Q1	Q1	S, Q1
22	Dispositivos de extinción de incendios en puestos de control, espacios de alojamiento y espacios de servicio	-	-	-	-	U	U	S, Q1
23	Protección contra incendio de los tanques de carga	-	-	-	-	-	-	P1, P2, S
24	Protección de las cámaras de bombas de carga en buques Tanque (Nota 4)	-	-	-	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2, S
25	Equipo de bombero	-	-	-	-	U	Q1	S, Q1
26	Integridad estructural (Válvulas de presión y vacío) de tanques de carga en buques Tanque	-	-	-	-	-	-	P1, P2, S
27	Alarmas de alto nivel o sobrellenado	-	-	-	-	-	-	S, P1, P2
28	Notificaciones para tripulación y pasajeros (alarma general y megafono)	-	-	Q1, P1	Q1, P1	Q1, P1	Q1, P1	S, Q1
29	Medios de evacuación	-	-	-	-	-	-	S

Continuación del anexo No. 12... ↓



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

EQUIPAMIENTO ESTABLECIDO	ARQUEO BRUTO						
	≤ 25	>25 ≤ 50	>50 ≤ 150	>150 ≤ 300	>300	≥ 400	≥ 500
1 Señalización de vías de evacuación (Nota 36)	U	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1, Q2	S, Q1, Q2
2 Aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (EEBD)	-	-	-	-	-	-	S, Q1
3 Libro de instrucciones para mantenimiento e Inspecciones. Equipo contra incendio	-	-	-	Q1	Q1	Q1	S, Q1, Q2
4 Manual de Formación Contra incendio	-	-	-	Q1	Q1	Q1	S, Q1, Q2
5 Plano de seguridad y contra incendio	-	-	-	Q1	Q1	Q1, P1	S, Q1, P1
6 Procedimientos de purga y/o desgasificación de los tanques de carga	-	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2, S
7 Instalaciones para helicópteros	-	-	-	-	-	-	S
8 Respondedores de radar (Nota 6)	-	-	-	-	Z	Z	S, Z
9 Bengalas de socorro (Nota 28)	Z	Z	U, Z	I, Z	I, Z	I, Z	S
10 Embarcaciones de supervivencia (Nota 31)	-	-	U, Z	Z	Z	Z, Q1	S, Z
11 Sistema de comunicaciones bidireccional, Alarma general y megáfono	-	-	U, Z	Q1	Q1	Q1, Q2	S, Q1, Q2
12 Aros salvavidas (Nota 7)	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S
13 Chalecos salvavidas (Nota 19)	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
14 Trajes de inmersión y trajes anti-exposición	-	-	-	-	-	-	S
15 Cuadro de obligaciones e instrucciones para casos de emergencia	-	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
16 Instrucciones de orden operacional en embarcaciones de supervivencia	-	-	U, Z	Z	Z	Z, Q1	S, Z
17 Dotación de la embarcación de supervivencia y supervisión	-	-	U, Z	Z	Z	Z	S, Z
18 Medios para efectuar la reunión y el embarco en las embarcaciones de supervivencia	-	-	U, Z	Z	Z	Z	S, Z
19 Puestos de puesta a flote	-	-	U, Z	Z	Z	Z	S, Z
20 Estiba de las embarcaciones de supervivencia (Nota 47)	-	-	U, Z	Z	Z	Z, Q1	S, Z
21 Estiba de los botes de rescate	-	-	-	-	-	-	S
22 Estiba de los sistema de evacuación marinos	-	-	-	-	-	-	S
23 Dispositivos de puesta a flote y embarco	-	-	U, Z	Z	Z	Z	S, Z
24 Medios de embarco en los botes de rescate y de puesta a flote y recuperación de estos	-	-	-	-	-	-	S
25 Aparatos lanzacables (por lo menos uno)	-	VII	VII	VII	Z	Z	S, Z
26 Formación y ejercicios periódicos para casos de emergencia (Nota 8)	-	Q1, P1	Q1, P1	Q1, P1	Q1, P1	Q1, P1	S, Q1, Q2
27 Dispositivos personales de salvamento para buque de Pasaje	-	-	-	I	I	I	S
28 Zonas de aterrizaje y evacuación para helicópteros en buque de Pasaje	-	-	-	-	-	-	S
29 Apoyo a toma de decisiones y Planes de emergencia buque de Pasaje	-	-	-	-	-	-	S
30 Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate buques de Pasaje	-	-	-	-	-	-	S

Continuación del anexo No. 12... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

EQUIPAMIENTO ESTABLECIDO	ARQUEO BRUTO						
	≤ 25	>25 ≤ 50	>50 ≤ 150	>150 ≤ 300	>300	≥ 400	≥ 500
1 Manual de formación y ayudas de formación a bordo (Nota 8)	-	Q1, P1	Q1, P1	Q1, P1	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
2 Plan de mantenimiento (Nota 8)	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
3 VHF portátil con llamada selectiva digital (Nota 40)	L	II	II	-	-	-	-
4 VHF Base con llamada selectiva digital integrado con el GPS a bordo o una antena GPS (Nota 41)	Q1	Q1, P1	Q1, P1	Q1, P1	Q1, P1	Q1, P1	Q1, P1
5 MF/HF con llamada selectiva digital integrado con el GPS a bordo o una antena GPS (Nota 40)	-	-	Z	Z	Z	Z	Z
6 Radiobaliza (EPIRB)				Z	Z	Z	Z
7 Panel de alarma de socorro	-	-	-	-	-	-	S
8 Fuente de energía eléctrica y de emergencia - Equipos de radio	-	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1	S, Q1
9 Registros radiceletricos	-	-	-	Z	Z	Z	S, Z
10 Interfase para suministrar posición, fecha y hora a equipos de radiocomunicaciones	-	-	-	-	S	S	S
11 Receptor de Navtex	-	-	-	-	S	S	S
12 VMS	K	K	K	K	K	K	K
13 LRIT	-	-	-	-	S	S	S
14 Compas magnético	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1
15 Girocompas o girocompas digital (posicionador/transmisor/seguidor digital)	-	-	-	-	Q1	Q1	S, Q1
16 Taxímetro, Alidada o Pelorus	-	-	-	K	K	K	S, K
17 Cartas y publicaciones náuticas	-	Z	Z	Z	Z	Z	S, Z
18 GPS (Nota 42)	-	Z	Z	Z	Z	Z	S, Z
19 Reflector de radar	-	Z	Z	Z	Z	Z	S, Z
20 Compas magnético de respeto	-	-	-	-	K	K	S, K
21 Lámpara Aldís	-	-	-	-	-	-	S
22 Sistema de alarma de guardia del Puente	-	-	-	-	-	-	S
23 Ecosonda	-	Z	U, Z	U, Z	I, Z	I, Z	S, Z
24 Radar de 9 Ghz	-	-	-	-	Z	Z	S, Z
25 Ayuda de puente electrónica	-	-	-	-	K	K	S, K
26 Dispositivo medidor de velocidad y distancia	-	-	-	-	K	K	S, K
27 Dispositivo transmisor de señal de rumbo	-	-	-	-	K	K	S, K
28 Sistema de Identificación Automático - SIA (Nota 43)	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1	S, Z
29 Repetidor de Rumbo	-	-	-	-	-	-	S, Q1
30 Repetidor de Marcaciones	-	-	-	-	-	-	S, Q1

Continuación del anexo No. 12... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

EQUIPAMIENTO ESTABLECIDO		ARQUEO BRUTO						
		≤ 25	>25 ≤ 50	>50 ≤ 150	>150 ≤ 300	>300	≥ 400	≥ 500
1	Radar de 3 GHz	-	-	-	-	-	-	S
2	Ayuda de punto de radar automática	-	-	-	-	-	-	S
3	Indicador ángulo pala del timón	-	-	-	-	-	-	S,Q1
4	Sistema regulador del rumbo o derrota (Piloto Automático)	-	-	-	-	-	-	S
5	Indicador de la velocidad de giro	-	-	-	-	-	-	S
6	Dispositivo medidor de la distancia	-	-	-	-	-	-	S
7	Cartas electrónicas digitales	-	-	-	-	-	-	S
8	Registrador de datos de la travesía (RDT)	-	-	-	-	-	-	S
9	Código internacional de señales	-	-	-	-	Z	Z	S,Q1
10	Manual IAMSAR Volumen III	-	-	-	-	Z	Z	S
11	Visibilidad en el puente de navegación (Nota 48)	-	-	Q1	Q1	Q1	Q1	S,Q1
12	Escala de práctico o de acceso	-	-	-	-	-	-	S
13	Demarcos (sailing directions), aviso a los navegantes, lista de faros, tabla de mareas.	-	-	-	Z	Z	Z	S,Q1
14	Diario de navegación. Bitácora	-	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1	S,Q1
15	Señales de salvamento en puente	-	Z	Z	Z	Z	Z	S, Q1
F 16	ISMVCS- NGS (Nota 10)	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	S, Q1, Q2
17	Número de identificación del Buque (Nota 21)	Q1	Q1	Q1	S, Q1	S, Q1	S	S
18	Número de identificación del Propietario	-	-	-	S	S	S	S
19	Registro Sinóptico Continuo	-	-	-	-	-	-	S
20	Sistema de alarma de protección del buque	-	-	-	-	-	-	S
21	Sistema de manejo de aguas aceitosas: tuberías, válvulas, tanques de retención (Nota 24)	-	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	M	M	M
22	Equipo filtrador de hidrocarburos	-	-	-	P1	P1	M, Q1	M, Q1
23	Libro registro de hidrocarburos Parte I	-	-	-	P1	P1	M, Q1	M, Q1
24	Doble Casco (Resolución 022 de 2013)	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2	M, P1, P2	M, P1, P2
25	Protección del fondo de los cuartos de bomba	-	-	-	-	-	M, P1, P2	M, P1, P2
26	Limitaciones de tamaño y disposición de los tanques de carga	-	-	-	-	-	M, P1, P2	M, P1, P2
27	Estabilidad intacta	-	-	-	-	-	M, P1, P2	M, P1, P2
28	Compartimentación y estabilidad después de avería	-	-	-	-	-	M, P1, P2	M, P1, P2
29	Tanques de decantación	-	-	-	P1, P2	P1, P2	M, P1, P2	M, P1, P2
30	Colector de descarga	-	-	-	M, P1	M, P1	M, P1	M, P1
31	Sistema de monitoreo y control de descarga de Hidrocarburos	-	-	-	P1	P1	M, P1	M, P1, P2

Continuación del anexo No. 12... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

EQUIPAMIENTO ESTABLECIDO		ARQUEO BRUTO						
		≤ 25	>25 ≤ 50	>50 ≤ 150	>150 ≤ 300	>300	≥ 400	≥ 500
1	Detector interfaz de agua/hidrocarburo	-	-	-	-	-	M, P1	M, P1, P2
2	Libro registro de hidrocarburos Parte II	-	P1	P1	P1, P2	P1, P2	P1, P2	M, P1, P2
3	Plan de emergencia de abordaje en caso de contaminación por hidrocarburos (Sopep)	-	P1	P1	P1, P2	P1, P2	M, Q1, P2	M, Q1, P2
4	Dispositivos atrapa chispas en tubos de escape de motores de combustión interna	-	-	-	P1, P2	P1, P2	Q1, P2	Q1, Q2
5	Prueba Hidrostática de Mangueras y Tuberías	-	-	-	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2
6	Elementos de control de derrames de hidrocarburos en Barcazas (Nota 34)	P1	P1	P1	P1, P2	P1, P2	M, P1, P2	M, P1, P2
7	Requerimientos especiales para plataformas fijas o flotantes (Nota 11)	-	-	-	-	-	(Ver Nota 11)	(Ver Nota 11)
8	Prevención de la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel (Nota 16)	-	-	-	P1, P2	P1, P2	M, P1, P2	M, P1, P2
9	Prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas en bultos (Nota 14)	-	-	III	III	III	M, III	M, III
10	Prevención de la contaminación por aguas sucias (Nota 12)	-	-	-	-	-	M, Q1	M, Q1
11	Conexión universal de descarga de residuos de hidrocarburos	-	-	-	P1	Q1	M, Q1	M, Q1, Q2
12	Prevención de la contaminación por basuras. Plan de gestión, libro de registros y rótulos	-	U	U	Q1	Q1	Q1	Q1
13	Pito, luces de navegación y demás señales visuales	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2
14	Cálculo de Arqueo (Nota 15)	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2
15	Aguas de lastre y sedimentos en buques (Nota 18)	-	-	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2
16	Silbato marino	Q1	Q1	-	-	-	-	-
17	Boa quin (Nota 22)	Q1	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2
18	Camilla rígida				I	I	I	I
19	Remos marcados con el nombre y matrícula de la embarcación.	Q1x	-	-	-	-	-	-
20	Reflector de mano (Nota 49)	Q1	Q1	-	-	-	-	-
21	Linterna (Nota 9)	Q1	Q1	-	-	-	-	-
22	Bichero	Q1	Q1	-	-	-	-	-
23	Casco y calzado cerrado (Nota 32)	Q1, Q2	-	-	-	-	-	-
24	España de lámina metálica pulida	Q1	Q1	-	-	-	-	-
25	Biniculares	Z	Z	Z	Z	Z	Z	Z
26	Juego de herramientas	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	-	-	-	-
27	Bandera colombiana	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1	Q1
28	Inspección en dique seco: calibración láminas casco de acero (Nota 25)	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2
29	Inspección Obra Viva (Nota 25)	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2
30	Planos de líneas de formas, escanti honorado, arreglo general, capacidades de tanques, tuberías y sondas	-	-	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2	Q1, Q2

Continuación del anexo No. 12... ↓

**CONVENCIONES Y NOTAS EXPLICATIVAS DEL ANEXO No. 12**

I	Todo el grupo de naves de pasaje.
II	Todo el grupo de naves de transporte mixto.
III	Todo el grupo de carga.
VII	Todo el grupo de remolcadores.
K	Navegación de altura y tráfico internacional.
L	Naves pesca de bajura en aguas protegidas y no protegidas.
M	Igual que para buques de tráfico internacional, de acuerdo a MARPOL.
O	Cálculo de francobordo.
P1	Artefactos navales tanqueros.
P2	Naves anqueras.
Q1	Todos los grupos de naves (I, II, III, IV, VI, VII, VIII, IX)
Q1x	Solo para lanchas.
Q2	Todos los artefactos navales.
R	Naves iguales o mayores a 50 U.A.B.
S	Igual para buques de tráfico internacional, de acuerdo al SOLAS.
U	Naves que transportan más de 36 pasajeros.
Y	Menor a 50 U.A.B.
Z	Naves que realicen navegación costanera o de altura.

**Nota 1:** Los anteriores requisitos se aplicarán a embarcaciones de tráfico nacional y a las de tráfico internacional no cobijadas por los Convenios. Las demás embarcaciones se les aplicarán los Convenios de la OMI.

**Nota 2:** Sistemas de extinción de incendios para artefactos navales serán determinados por una compañía especialidad y avalada por DIMAR. No obstante véase Nota 3.

**Nota 3:**

- Motos marinas 01 de 2.5 lbs multipropósito.
- Lanchas de pasajeros 02 de lbs multipropósito.
- Lanchas de recreo 01 de 10 lbs multipropósito.

- Buques menores de 25 UAB 01 de 10 lbs multipropósito y 01 de 10 lbs para el espacio de máquinas (Espacios reducidos), 01 que puede ser CO<sub>2</sub> o Solkaflam o en su defecto multipropósito.
- Naves de tipo lancha 25 a 50 UAB: 02 de 10 lbs multipropósito y 01 de 10 lbs mínimo para el espacio de máquinas de CO<sub>2</sub> o Solkaflam, o en su defecto multipropósito.
- Naves tipo buque de 25 a 50 un extinguidor de 10 lbs cada 12 m lineales o por espacio, y por cada espacio de máquina 01 de 10 lbs mínimo de CO<sub>2</sub> o Solkaflam o en su defecto multipropósito.
- De 50 en adelante de acuerdo al criterio anterior o por diseño de construcción al concepto de una organización reconocida.
- A los artefactos navales tanqueros los extinguidores deben ser de sistema de espuma mecánica de alta expansión con especificación AFFF.
- Los extinguidores deben estar debidamente marcados con el nombre de la embarcación, con pintura permanente.
- La carga de respeto se exigirá solo para navegación de altura.

**Nota 4:** Para naves entre 50 y 400 UAB, se podrá sustituir por sistemas satélites o de extinción portátil, y deberán tener como mínimo dos trajes de bombero.

**Nota 5:** Las naves de menos de 300 UAB llevarán un aparato portátil de VHF de GMDSS. En las naves de 300 UAB y menores de 500 UAB, deberán llevar dos aparatos portátiles de VHF de GMDSS y en los de UAB igual o mayor a 500, deberán llevar 3.

**Nota 6:** Las naves de 500 UAB o más, deberán llevar dos respondedores de radar. Naves de menos de 500 UAB deberán llevar 1.

**Nota 7:** Para naves de menores de 25 UAB 02 aros salvavidas dotados con rabiza. Naves entre 25 y 50 UAB que operen en aguas no protegidas 02 aros salvavidas con rabiza. Para embarcaciones de 50 UAB o más que operen únicamente en aguas protegidas y no protegidas: Dos con rabiza y dos con luz de encendido automático. Para navegación costanera o de altura: Dos con rabiza, dos con luz de encendido automático y dos con MOB. Para embarcaciones de menos de 36 pasajeros o inferior a 50 UAB que operen únicamente en aguas protegidas: Dos con rabiza. Todos deben ser cabo de 30 metros y 04 bandas reflectivas equidistantes. Deben estar pintados con pintura

permanente el nombre y matrícula de la nave. Los sujetadores de las guirnaldas deben ser reflectivos.

**Nota 8:** Puede estar comprendido en el IGS/NGS.

**Nota 9:** Solo para navegación en aguas protegidas y pesca de bajura.

**Nota 10:** Conforme Resolución número 214 de 2012.

**Nota 11:** Se aplican los mismos requerimientos que para naves de carga general de 400 UAB o más.

**Nota 12:** Aplica a embarcaciones que transportan más de 15 personas y a buques de 400 UAB o más.

**Nota 13:** Las sustancias que deterioren la capa de ozono (otras diferentes a Hidroclorofluorocarbonadas) están prohibidas en los buques construidos en o después del 19 de mayo del 2005. Los equipos que contienen Hidrofluorocarbonados, estarán prohibidos a bordo, a partir del 01 de enero de 2020.

**Nota 14:** Conforme al Código IMDG (Mercancías peligrosas)

**Nota 15:** Cálculo de arqueo para embarcaciones de 24 m o más de eslora, se hará utilizando el método establecido por el Convenio ITC69. Para naves de menos de 24 m, se hará mediante la utilización del Método Moorson. Se exceptúan del cálculo del arqueo, las naves y artefactos navales con eslora inferior a 5 metros. Las naves cuyo cálculo lo suministre el fabricante, una sociedad de clasificación reconocida por Colombia o el anterior Estado de Registro.

**Nota 16:** Exigible solo para Quimiqueros y gaseros.

**Nota 17.** Aplica a naves que transportan más de 2000 toneladas métricas de hidrocarburos como carga.

**Nota 18.** De acuerdo a lo estipulado en la Resolución número 477 de 2012.

**Nota 19.** El número suficiente para el 100° de la tripulación y pasajeros. Para el grupo de pasaje y recreo deberán contar con un 10% de chalecos para niños

sobre el total de pasajeros. Para embarcaciones que operen en aguas protegidas y aguas no protegidas, los chalecos salvavidas podrán ser de tipo II o III. Para la navegación costanera y de altura tipo I, deben estar marcados con pintura permanente el nombre y matrícula de la embarcación, y contar con cintas reflexivas en la parte superior tanto en pectorales como en espalda.

**Nota 20.** Se exige todas las naves y artefactos navales construidos en madera.

**Nota 21.** Número OMI se exige a las naves con UAB igual o superior a 100, excepto artefactos navales. Naves de recreo o deportivas, y naves construidas en madera. Naves con UAB inferior a 100 contarán con el Número de Identificación del Casco, NIC, excepto las construidas en madera. Para artefactos navales se exigirá el NIC. El marcado se hace de acuerdo a lo estipulado en la Resolución 174 de 2003.

**Nota 22.** Equipamiento: Vendas, curitas, apósitos esterilizados, gasa esterilizada, esparadrapo, tijeras, impermeables, crema antiséptica, pinzas, algodón, agua oxigenada, termómetro, calderil o sulfato de plata.

**Nota 23.** Cálculo del francobordo para embarcaciones de 24 m o más se hará de conformidad con lo establecido por el Convenio de Líneas de Carga de 1966. Para menos de 24 m la línea de francobordo mínimo suministrada deberá estar marcada en color de contraste alrededor de todo el caso de la embarcación; su medida deberá ser tomada a la altura del centro de la embarcación (L) desde el canto de la borda, hasta el borde superior de la línea de identificación; ésta línea deberá tener una anchura de 25 mm (1 pulgada).

**Nota 24.** Las embarcaciones que por norma no estén obligadas a instalar equipo filtrador de hidrocarburos, deberán tener un tanque, válvulas y tuberías para retener todas las aguas aceitosas que se generen a bordo durante la navegación. Las naves que por su área de navegación y tiempo de duración de cada viaje, si no exceden las 72 horas, podrán contar con un tanque de retención de aguas aceitosas, y al término de su viaje deberán entregarlo en instalaciones de recepción debidamente certificadas. Procedimiento que deberá estar en su manual NGS. A partir de 300 UAB deberán cumplir con la conexión universal para descarga a tierra.



**Nota 25.** La obra viva de las embarcaciones de pasaje, deberán ser inspeccionadas anualmente. La obra viva de las demás embarcaciones deberá ser inspeccionada entre el segundo y tercer año. Los artefactos navales, se registrarán por lo dispuesto en la Resolución 518 de 2000. Son obligatorias en cada inspección, la calibración de las láminas de mayor desgaste.

**Nota 26.** Se aplicará solamente a las naves que tengan los equipos de preparación de alimentos calientes a bordo. Deberán estar en un área claramente señalada (No Fumar) apartados de los lugares habitables, alojamiento, tomas de aire, los espacios de máquinas y otras áreas de trabajo cerradas. Su disposición deberá tener en cuenta la posibilidad de que, si se producen fugas de vapores, se evite que éstos penetren en los espacios de alojamiento, espacios de máquinas i demás lugares de trabajo, por las entradas u otras aberturas de los mamparos, o por los conductos de ventilación. La manguera o ducto utilizada, debe ser intrínsecamente segura y resistente a la acción de objetos cortopunzantes. Así mismo, el recorrido de la manguera o ducto debe estar alejado de fuentes de ignición.

**Nota 27.** No aplica a naves de recreo o deportivas.

**Nota 28.** Naves menores de 25 UAB tendrán mínimo 2. Entre 25 o 50 UAB tendrán mínimo 3. DE 50 a 150 UAB tendrán mínimo 4. De 150 a 300 UAB tendrán mínimo 8; y mayor a 300 UAB tendrán 12. Exigible a las de pasaje a partir de aguas no protegidas si transportan más de 100 pasajeros.

**Nota 29.** Para lanchas que hagan navegación en aguas protegidas, un motor. En aguas no protegidas o costaneros, dos motores fuera de borda. Si la nave es construida en serie, se tomarán las especificaciones de potencia establecidas por el fabricante. Para las naves de construcción artesanal, se aplicará el mismo criterio. Si se requiere realizar un cambio para colocarle a la nave una potencia superior o inferior, el armador deberá sustentar su solicitud con el correspondiente concepto técnico.

Continuación del anexo No. 12... ↓

### Nota 30.

#### Sistema de Fondeo para Lanchas hasta 24 metros de eslora.

ESLORA (Metros)	ANCLA (Kg)	CADENA Diámetro (mm)	CADENA/CABO (Longitud mínima)	CABO Diámetro (mm)
<3	3.5	6	No obligatoria	10
5	6	6	No obligatoria	10
7	10	6	1 eslora	10
9	14	8	1 eslora	12
12	20	8	1 eslora	12
15	33	10	1 eslora	14
18	46	10	1 eslora	14
21	58	12	1 eslora	16
24	75	12	1 eslora	16

Demás naves de acuerdo a características de construcción y diseño.

**Nota 31.** Para aguas protegidas y aguas no protegidas, las naves de pasaje deberán tener mínimo un bote de rescate, una balsa salvavidas y artefactos flotantes contruidos en materiales piroretardante e intrínsecamente flotantes para dar cabida al 100% del número de personas que vayan a bordo. No se aceptarán artefactos flotantes contruidos de manera artesanal en PVC, y deben estar en plataformas inclinadas que permitan su fácil lanzamiento al agua. Las embarcaciones que navegan en costanera y de altura, solo se aceptarán botes/balsas de propulsión, remos y un kit de supervivencia básico, que den cabida al 100% de las personas a bordo. Para el caso de lanchas se examinará el uso de bote/balsa y se aceptarán aros y chalecos salvavidas.

**Nota 32.** Para la práctica de deportes náuticos que lo ameriten. El casco debe ser con revestimiento exterior de plástico endurecido que brinde cobertura a toda la cabeza, permitir amplio campo visual, contar con orificios de ventilación y drenaje de agua, capacidad de absorción de golpes y mantener su integridad, disponer de correas de sujeción ajustable de cuatro puntos, contar con boyancia positiva.

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

Para el caso de actividades competitivas, el casco deberá ser de mayor nivel de absorción de impactos y debe incluir, además, protección de barbilla y boca. El calzado debe estar diseñado para soportar el agua de mar, contar con fácil drenaje y agarre para superficies húmedas y que cubra todo el pie.

**Nota 33.** Solo podrán transporta gas propano en cilindros las naves catalogadas como de transporte mixto y barcazas, debiendo estar en un área claramente señalada (NO Fumar) apartados de los lugares habitables, alojamiento, tomas de aire, los espacios de máquinas y otras áreas de trabajo cerradas.

Su disposición deberá tener en cuenta la posibilidad de que, si se producen fugas de vapores, se evite que estos penetren en los espacios de alojamiento, espacios de máquinas y demás lugares de trabajo, por las entradas u otras aberturas de los mamparos, o por los conductos de ventilación. Los buques de carga podrán llevar cilindros de gas como carga general o contenedorizada, cumpliendo con lo establecido en el Código IMDG clase 2.1.

**Nota 34.**

ELEMENTO	ARQUEO DE REGISTRO BRUTO				
	Características	≤500	>500 ≤1500	>1500 ≤3000	>3000
Barrera Flotante de Contención		2 Esloras	2 esloras	2 esloras	2 esloras
Barreras Absorbentes material oleofilico (Chorizos)	10 Cm Ø x 100 Cm Long	100 Mts	200 Mts	300 Mts	400 Mts
Paños absorbentes material oleofilico	40 Cm x 50 Cm	200 Unidades	250 Unidades	300 unidades	400 Unidades
Tela absorbente en rolos material oleofilico		90 Mts	150 Mts	200 Mts	350 Mts

Material absorbente (Particulado/Granulado)		100 Mts	150 Mts	200 Kg	300 Kg
Trapo (Waipe)		100 Mts	150 Mts	200 Kg	300 Kg
Escobas		3 Unid.	4 Unid.	5 Unid.	6 Unid.
Cepillos pestañas de caucho		3 Unid.	4 Unid.	5 Unid.	6 Unid.
Palas anti chispas		3 Unid.	4 Unid.	5 Unid.	6 Unid.
Traperos		3 Unid.	4 Unid.	5 Unid.	6 Unid.
Recipientes para basura (Canecas plásticas aprox. 50 Gal/190Lts, con tapa)		2 Unid.	3 Unid.	4 Unid.	5 Unid.
Bolsas plásticas para basura	70 Cm x 100 Cm	20 Unid.	30 Unid.	40 Unid.	50 Unid.
Guantes de PVC/Nitrilo puño largo		3 Pares	4 Pares	5 Pares	6 Pares
Jabón desengrasante biodegradable		20 Gal	30 Gal	40 Gal	50 Gal
Cabos de amarre	En buen estado				

**Nota 35.** Todo tanque fijo de combustible ubicado en el interior de la nave y con un volumen mayor a 133 galones, deberá estar dotado de un grifo o válvula en el mismo tanque, susceptible de ser cerrado fuera del espacio que se trate si existe la posibilidad de incendio.

**Nota 36.** Se aplicará teniendo en cuenta el tipo de construcción (pasillos, puente, división entre los compartimientos) de la nave.

**Nota 37.** No aplica para las naves en donde sus máquinas no tengan la posibilidad de ser atendidas, su control se lleve en el puente, igualmente si por el tamaño de la nave esté cerca el cuarto de máquinas al puente. En tales casos deberá tener un sistema de intercomunicación interna entre máquinas y puente.

**Nota 38.** Conforme [Resolución número 520 de 1999](#), artículo 1º, 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, de manera que sea fácilmente visible y de tamaño proporcional a la eslora de la nave.

**Nota 39.** Exigible con eslora igual o superior a 12 m. Se requerirá en el momento de la construcción y cuando se presenten modificaciones a la estructura que afecte la estabilidad. A las naves de pasaje de más de una cubierta, se verificarán los cálculos en la inspección anual.

**Nota 40.** Los equipos que cuenten con la característica de llamada selectiva digital deben tener registrado el número MMSI expedido por DIMAR.

**Nota 41.** Los equipos que cuenten con la característica de llamada selectiva digital deben tener registrado el número MMSI expedido por DIMAR. Obligatorio para todas las de pasaje, excepto motos náuticas y naves de menos de 5 m de eslora, y que no se aplique un sistema (batería) de energía que alimente el equipo. Para las naves que cuenten con un VHF base en buen estado, pero sin llamada selectiva, podrán presentar la alternativa de un radio portátil VHF con llamada selectiva digital.

**Nota 42.** Si el GPS tiene interface de salida (NMEA), puede interconectarlo al radio VHF y HF. En caso contrario, los equipos VHF y HF deberán tener antena GPS.

**Nota 43.** Excepto motos náuticas y naves de menos de 5 m de eslora, y que no se les aplique un sistema (Batería) de energía que alimente el equipo.

**Nota 44.** Aplicable a motores, generadores, turbinas, calderas cuyas tuberías de escape deben ser protegidas con material aislante que no sea asbesto. Igualmente se prohíbe la instalación de materiales que contengan asbesto.

**Nota 45.** Se prohíbe realizar operaciones de remolque a naves diferentes del grupo de remolcadores con permiso de operación vigente excepto en situaciones de emergencia.

**Nota 46.** Todo espacio dispondrá de medios de acceso que permitan durante la vida útil del buque, inspecciones generales y minuciosas, y mediaciones de espesor de las estructuras del buque que llevarán a cabo DIMAR o la compañía, además para realizar un mantenimiento adecuado a la maquinaria.

**Nota 47.** Exigible para cuando tengan embarcaciones de supervivencia.

**Nota 48.** La vista de la superficie del mar desde el puente, no deberá quedar oculta por la carga a más del doble de la eslora o de 500 m de vista. Ningún sector ciego debido a la carga, el equipo de manipulación de la carga u otras obstrucciones fuera del puente, no deberá exceder a 10° a cada costado. Los sectores ciegos en cada costado no deben exceder de 5°.

**Nota 49.** Exigible a partir de navegación en aguas no protegidas en adelante.

*(Anexo A, emanado de la [Resolución 220 de 2012](#)). Nota. Este anexo fue modificado por el artículo 6° de la [Resolución 415 de 2014](#), la que a su vez fue modificada por el artículo 5° de la [Resolución 659 de 2015](#), en lo pertinente al Anexo A.*

## Anexo No. 13: Certificados estatutarios.

CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS / ÁREA DE NAVEGACIÓN		GRUPO I - DE PASAJE												OBSERVACIONES				
		ARQUEO BRUTO																
		≤ 150			>150-200			>200			≥ 2400				≥ 2500			
		A	P	B	A	P	B	A	P	B	A	P	B	A	P	B	C	
No.:	Certificados Permanentes																	
1	Certificado de matrícula	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	Documento de inscripción	X																
3	Certificado de arqueo - ITQ/SA	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	Certificado de dotación mínima de seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	Certificado de número mínimo de pasajeros	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	Certificado de Registro de Motor	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
No.:	Certificados Definitivos																	
1	Certificado de francobordo	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	Certificado de seguridad para buque de Pasaje	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	Certificado de Gestión de la Seguridad	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	Documento de Cumplimiento de Gestión de Seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	Certificado de prevención de la contaminación por hidrocarburos	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	Certificado de prevención de la contaminación por aguas sucias	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	Certificado de prevención de la contaminación por basuras	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	Certificado de Cumplimiento sistema registrado de datos de la travesía	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X
9	Certificado de protección del buque	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X
10	Registro Sinopsis Continuo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X

Continuación del anexo No. 13... ↓

# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

## REMAC

CERTIFICACIONES Y DOCUMENTOS / AREA DE NAVEGACION		GRUPO I. DE TRANSPORTE MIXTO												OBSERVACIONES				
		ARQUEO BRUTO																
		≤ 150			>150 ≤ 300			>300			≥ 400				≥ 500			
		A	P	C	A	P	C	A	P	C	A	P	C	A	P	C		
(No.)	Certificados Permanentes																	
1	Certificado de matrícula	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	La potencia de las máquinas propulsoras principales debe aparecer en CM
2	Certificado de arqueo - ITCMR	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Presio cálculo de arqueo según ITCMR
3	Certificado de dotación mínima de seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A las lanchas no se les exige este certificado, pero en la matrícula debe aparecer el número mínimo de tripulantes
4	Certificado de número máximo de pasajeros	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
5	Certificado de Registro de Motor	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
(No.)	Certificados Definitivos																	
1	Certificado de francobordo	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Aplica para embarcaciones de más de 24 metros de eslora previo cálculo de francobordo y asignación de líneas de carga.
2	Certificado de seguridad de construcción	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
3	Certificado de seguridad del equipo	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
4	Certificado de seguridad radioeléctrica	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
5	Certificado de seguridad	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	inventario de Elementos y Equipo incluye seguridad de construcción, inspección de equipo contraincendio, de seguridad radioeléctrica, de maquinaria y de equipo de seguridad. Prevención de la contaminación. Gestión de la seguridad del buque.
6	Certificado de Gestión de la Seguridad	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
7	Documento de Cumplimiento de Gestión de Seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	La embarcación debe llevar una copia a bordo.
8	Certificado de prevención de la contaminación por hidrocarburos	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Suplemento A, para embarcaciones de menos de 400 TMB, se les emitirá Certificado de cumplimiento
9	Certificado de prevención de la contaminación por aguas sucias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	Además aplica para embarcaciones que lleven más de 15 personas a bordo.
10	Certificado de prevención de la contaminación por basuras	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	De acepta Documento de Cumplimiento de contaminación por basuras.
11	Certificado de Cumplimiento sistema registrador de datos de la travesía	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	
12	Certificado de protección del buque	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	Sólo Tráfico Internacional
13	Registro Sinérgico Continuo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	Sólo Tráfico Internacional

Continuación del anexo No. 13... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

### REMAC 4



# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS (ÁREA DE NAVEGACIÓN)	GRUPO B.- TE CARGA												OBSERVACIONES				
	ARQUEO BRUTO																
	≤150			>150-300			>300			≥400				≥600			
	A	P	B	C	A	P	B	C	A	P	B	C	A	P	B	C	
No. Certificados Permanentes																	
1 Certificado de matrícula	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2 Certificado de arqueo - (TCB)	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3 Certificado de dotación mínima de seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4 Certificado de Registro de Motor	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
No. Certificados Definitivos																	
1 Certificado de francobordo	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2 Certificado de seguridad de construcción	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3 Certificado de seguridad del equipo	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4 Certificado de seguridad radioeléctrica	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5 Certificado de Seguridad	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6 Certificado de Gestión de la Seguridad	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7 Documento de Cumplimiento de Gestión de Seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8 Certificado de prevención de la contaminación por hidrocarburos	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9 Certificado de prevención de la contaminación por aguas sucias	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10 Certificado de prevención de la contaminación por basuras	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11 Certificado de Cumplimiento sistema registrador de datos de la travesía	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X
12 Certificado de protección del buque	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X
13 Registro Sinopsis Continuo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X

Continuación del anexo No. 13... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

## REMAC

CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS / ÁREA DE NAVEGACIÓN		GRUPO 16- TANQUEROS (PETROLEROS, GASEROS, QUÍMICOS)												OBSERVACIONES			
		ARQUEO BRUTO															
		<150			>150-300			>300			>400				>500		
Nº	Certificados Permanentes	A	P	C	A	P	C	A	P	C	A	P	C	A	P	C	
1	Certificado de matrícula	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	La potencia de los motores propulsivos principales debe ajustarse en KM
2	Certificado de arqueo - ITCSM	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Previo cálculo de arqueo según ITCSM
3	Certificado de dotación mínima de seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
4	Certificado de Registro de Motor	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Nº	Certificados Definitivos																
1	Certificado de francabordo	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Aplica para embarcaciones de más de 24 metros de eslora previo cálculo de francabordo y asignación de líneas de carga
2	Certificado de seguridad de construcción	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
3	Certificado de seguridad del equipo	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
4	Certificado de seguridad radioeléctrica	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
5	Certificado de seguridad	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Inventario de elementos y equipo. Incluye seguridad de construcción, inspección de equipos, control de calidad, de seguridad radioeléctrica, de equipamiento y de equipo de seguridad. Prevención de la contaminación y Gestión de Seguridad del buque.
6	Certificado de Gestión de la Seguridad	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
7	Documento de Cumplimiento de Gestión de Seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	La Embarcación debe llevar una copia idéntica
8	Certificado de prevención de la contaminación por hidrocarburos	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
9	Certificado de prevención de la contaminación por SML	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Aplica a todos los buques que transporten sustancias nocivas líquidas o gaseas, líquidos inflamables y corrosivos.
10	Certificado de prevención de la contaminación por aguas sucias	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
11	Certificado de prevención de la contaminación por basuras	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	Se acepta Documento de Cumplimiento de contaminación por basuras
12	Certificado de Cumplimiento sistema registrador de datos de la travesía	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
13	Certificado de aptitud para transporte de Hidrocarburos, gases licuados, SML, etc.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Soporte de Certificado de aptitud (hidrocarburos): Certificado prueba hidrostática del tanquero utilizado en la operación.
14	Certificado de seguro CLC	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Para embarcaciones que transporten más de 200 toneladas de hidrocarburos a tanque
15	Certificado de protección del buque	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Sólo Tráfico Internacional
16	Registro Sinóptico Continuo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Sólo Tráfico Internacional

Continuación del anexo No. 13... ↓

GRUPO V- ARTEFACTOS MÓVILES													
CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS / ÁREA DE NAVEGACIÓN	ARQUEO BRUTO											OBSERVACIONES	
	≤ 150		> 1505 300		> 300		≥ 400		≥ 500				
	AP	AMP	B	C	AP	AMP	B	C	AP	AMP	B		C
<b>No. Certificados Permanentes</b>													
1													El documento de inscripción se expedirá a los meses de 25 UAB que no realicen transporte marítimo.
2													Previo Cálculo de Arqueo según ITC 69
3													Solamente se determina la tripulación mínima a los artefactos navales tanqueros, teniendo en cuenta además que para los meses de 150 UAB, este dato se registra únicamente en el certificado de matrícula.
<b>No. Certificados Definitivos</b>													
1													Ver Nos. 518 de 2000, además aplica para naves de más de 24 metros de eslora previo cálculo de francobordo y asignación de líneas de carga.
2													
3													Inventario de Elementos y Equipo Incluye Prevención por la contaminación, Seguridad de Construcción, inspección de equipo control remoto, de Seguridad Radioeléctrica, de maquinaria y de equipo de seguridad.
4													
5													La Embarcación debe llevar una copia abordo
6													Solamente para los artefactos navales que transporten hidrocarburos no se exige formal B, porque dentro del inventario de elementos y equipos se relacionan los elementos de prevención por contaminación.
7													Para las naves que transporten más de 2000 toneladas de hidrocarburos como carga.
8													Soporte de Certificado de aptitud (Hidrocarburos): Certificado prueba hidráulica de mangueras volcadas en la operación.

Continuación del anexo No. 13... ↓

CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS / ÁREA DE NAVEGACIÓN		GRUPO VI DE PESCA												OBSERVACIONES								
		ARQUEO BRUTO																				
		<100			>150/200			>300			>400				>500							
No.		A	P	M	B	C	A	P	M	B	C	A	P	M	B	C	A	P	M	B	C	
No. Certificados Permanentes																						
1	Certificado de matrícula	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	La potencia de las máquinas propulsoras principales deben aparecer en XIII
2	Certificado de Arqueo - ITC 89	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Previo Cálculo de Arqueo según ITC 89
3	Certificado de dotación mínima de seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Si las naves de menos de 150 GAB no se les expedirá este certificado, pero el número mínimo de tripulantes así como demás personal a bordo debe aparecer registrado en el certificado de matrícula
4	Certificado de Registro de Motor	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
No. Certificados Definitivos																						
1	Certificado de francobordo	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Aplica para embarcaciones de más de 24 metros de eslora previo cálculo de francobordo y autorización de libranza de carga
2	Certificado de seguridad de construcción	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
3	Certificado de seguridad del equipo	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
4	Certificado de seguridad radioeléctrica	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
5	Certificado de seguridad	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Inventario de elementos y equipo incluye seguridad de construcción, inspección de equipo contenedor, de seguridad radioeléctrica, de maquinaria y de equipo de seguridad. Prevención de la contaminación. Gestión de seguridad del buque.
6	Certificado de Gestión de la Seguridad	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
7	Documento de Cumplimiento de Gestión de Seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	La nave debe llevar un copy a bordo
8	Certificado de prevención de la contaminación por hidrocarburos	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
9	Certificado de prevención de la contaminación por aguas sucias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Además aplica para las naves que lleven más de 15 personas a bordo
10	Certificado de prevención de la contaminación por basuras	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Se acepta Documento de Cumplimiento de contaminación por basuras
11	Certificado de Cumplimiento del sistema registrador de datos de la travesía	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Continuación del anexo No. 13... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS / ÁREA DE NAVEGACIÓN		GRUPO VI- REMOLCADORES												OBSERVACIONES									
		ARQUEO BRUTO																					
		≤150			>150C 300			>300			2400				≥500								
No.	Certificados Peruanos	A	P	B	C	A	P	B	C	A	P	B	C	A	P	B	C	A	P	B	C		
1	Certificado de matrícula	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	La potencia de los motores propulsores principales deben aparecer en IOM. El dato de potencia dependiendo del cubito se incluirá en la matrícula.
2	Certificado de casco-ITC 88	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Previa cálculo de casco según ITC 88
3	Certificado de duración mínima de seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
4	Certificado de Registro de Motor	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
5	Certificado de potencia de motores principales	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Permanentemente hacia todos los motores se sufran cambios representativos.
Certificados Definitivos																							
1	Certificado de francobordo	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Aplica para embarcaciones de más de 24 metros de eslora previo cálculo de francobordo
2	Certificado de seguridad de construcción	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
3	Certificado de seguridad del equipo	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
4	Certificado de seguridad radioeléctrica	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
5	Certificado de aptitud para buques de apoyo y/o suministro mar adentro	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	X	Aplica cuando el remolcador pretenda prestar estos servicios
6	Certificado de seguridad	X	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Inventario de elementos y equipo incluye seguridad de construcción, inspección de equipos, mantenimiento, de seguridad radioeléctrica, de anclaje y de equipo de seguridad. Prevención de la contaminación.
7	Certificado de Gestión de la Seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
8	Documento de Cumplimiento de Gestión de Seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	La nave debe llevar una copia a bordo
9	Certificado de prevención de la contaminación por hidrocarburos	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Suplemento A para naves con arqueo bruto superior a 400.
10	Certificado de prevención de la contaminación por aguas sucias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Para naves de menos de 400 UAB, se les emite Documento de Cumplimiento. Además aplica para embarcaciones que lleven más de 15 personas a bordo
11	Certificado de prevención de la contaminación por basuras	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Se acepta Documento de Cumplimiento de contaminación por basuras.
12	Certificado de protección del buque	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	Sólo Tráfico Internacional
13	Registro Satepico Continuo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	Sólo Tráfico Internacional
14	Certificado de Cumplimiento sistema registrador de datos de la travesía	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
15	Certificado (roland) poll	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Adicionalmente tener en cuenta Norma de Remolcadores

Continuación del anexo No. 13... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

GRUPO VIII - DE RECREO DEPORTIVO																	
CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS / ÁREA DE NAVEGACIÓN	ARQUEO BRUTO												OBSERVACIONES				
	≤150			>150-300			>300			≥400				≥500			
	A	P	C	A	P	C	A	P	C	A	P	C		A	P	C	
Nº	Certificados Permanentes																
1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	La presencia de las máquinas propuloras principales deben aparecer en KW. El dato de pasajeros dependiendo del subgrupo se incluirá en la matrícula.
2	X																Sólo para bicicletas, kayaks, tablas de windsurf, gaseros y motos a remo.
3	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Previo cálculo de arqueo según IT, 59.
4	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A las naves de menos de 50 UAB no se les expedirá este certificado, pero el número mínimo de tripulantes deberá aparecer registrado en el certificado de matrícula.
5	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Nº	Certificados Definitivos																
1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Las naves >250 UAB deben llevar el Suplemento P. Para las naves de tráfico internacional >750 UAB, llevar plan de inspección de motores y apujos.
2	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Para las embarcaciones de menos de 400 UAB, se les emite Documento de cumplimiento.
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	Además aplica para embarcaciones que lleven más de 15 personas a bordo. Se excluyen las lanchas que hagan tráfico con duración menor a dos horas.
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	Se acepta Documento de Cumplimiento de contaminación por basuras.
5	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	Sólo tráfico internacional.

Continuación del anexo No. 13... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS / ÁREA DE NAVEGACIÓN		GRUPO D- SERVICIOS ESPECIALES												OBSERVACIONES								
		ARQUEO BRUTO																				
		≤ 100			100 < 300			300 < 400			≥ 400				≥ 500							
		A	P	B	C	A	P	B	C	A	P	B	C	A	P	B	C	A	P	B	C	
<b>Certificados permanentes</b>																						
1	Certificado de matrícula	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	La Potencia de los mástines propulsores principales deben aparecer en KW. El dato de pasajeros dependiendo del subgrupo se incluirá en la matrícula.
2	Certificado de buques - (TC)M	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Previo cálculo de arcos según (TC)M.
3	Certificado de dotación mínimo de seguridad.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	En las naves de menos de 50 LML no se les expedirá este certificado, pero el número mínimo de tripulantes deberá aparecer registrado en el certificado de matrícula.
4	Certificado de número máximo de pasajeros	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Aplica cuando se transporten más de 12 personas a bordo fuera de la tripulación.
5	Certificado de Reparo de Motor	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
<b>Certificados Definitivos</b>																						
1	Certificado de Varanoble	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Aplica para Naves de más de 24 metros de Eslora Previo Cálculo de Francoborda y asentamiento de líneas de carga.
2	Certificado de seguridad de construcción	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
3	Certificado de seguridad del equipo	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
4	Certificado de seguridad eléctrica	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
5	Certificado de seguridad	X	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Indicará Prevención de la contaminación y Gestión de la Seguridad del buque.
6	Certificado de seguridad al zona ciudades marítimas de perfección mar adentro	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
7	Certificado de aptitud para buques de apoyo y/o suministro mar adentro	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
8	Certificado de Gestión de la Seguridad	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Inventario de elementos y equipo indica seguridad de construcción, Inspección de equipo de comunicación, de seguridad radioeléctrica, de maquinaria y de equipo de seguridad. Prevención de la contaminación. Gestión de Seguridad del buque.
9	Documento de Cumplimiento de Gestión de la Seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Las embarcaciones deben llevar una copia al bordo.
10	Certificado de prevención de la contaminación por hidrocarburos	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
11	Certificado de prevención de la contaminación por aguas sucias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	Aplica para naves que lleven más de 15 pasajeros a bordo.
12	Certificado de prevención de la contaminación por basuras	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	Se acepta Documento de Cumplimiento de contaminación por basuras.
13	Certificado de Cumplimiento sistema registrador de datos de la travesía	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	
14	Certificado de protección del buque	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	Sólo Tráfico internacional
15	Registro Sinóptico Continuo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	Sólo Tráfico internacional

(Anexo B, emanado de la [Resolución 220 de 2012](#)) Nota. Este anexo fue modificado por el artículo 6° de la [Resolución 415 de 2014](#).

Anexo No. 14: Grupos y subgrupos.

GRUPO	CÓDIGO	SUBGRUPO
I. Pasaje	10	Crucero
	23	Lancha
II. Transporte Mixto	5	Buque
	16	Ferry
	23	Lancha
III. Carga	7	Carga general
	8	Carga rodada
	18	Granelero
	23	Lancha
	38	Porta Contenedores
	40	Refrigerada
	14	Especiales (Sobredimensionadas)
IV. Tanqueros	17	Gasero
	32	Petrolero
	39	Quimiquero
V. Artefactos Navales	3	Barcaza
	32	Petrolero
	17	Gasero
	39	Quimiquero
	12	Dique flotante
	13	Draga
	19	Grúa flotante
	43	Unidad para cargue de tanqueros (TLU)
	26	Muelle flotante
	35	Plataforma de producción, almacenamiento y/o descarga
	33	Plataforma Autoelevadora
36	Plataforma estabilizada por columnas	
37	Plataforma sumergible	
VI. Pesca	15	Factoría
	48	Pesca de bajura
	30	Pesca artesanal
	31	Pesca industrial



<b>VII. Remolcadores</b>	11	De bahía
	9	De costa
	29	Oceánico
	51	Empujador
	52	Integrado a barcaza
<b>VIII. Recreo o Deportivas*</b>	4	Bicicleta marina
	25	Moto marina
	27	Multicasco
	22	Kayak
	23	Lancha
	28	Naves a remo
	44	Velero
	45	Yate
	46	Zodiac
	20	Gusano
	53	Tabla de windsurf
<b>IX. Servicios Especiales</b>	41	Servicios portuarios
	2	Asistencia médica
	13	Draga
	21	Investigación científica
	24	Lancha de pilotos
	54	Buque de apoyo
	6	Buque de suministro costa afuera
	34	Plataforma de almacenamiento
	35	Plataforma de producción, almacenamiento y/o descarga
	1	Arrastre de carga flotante
	47	Capacidad e instrucción académica
	49	Servicios gubernamentales
	50	Servicios no gubernamentales

\*Las naves de recreo o deportivas que realicen actividad comercial, se les aplicará el esquema de inspección y certificación del grupo de pasaje.

(Anexo C, emanado de la [Resolución 415 de 2014](#).)

**Anexo No. 15:** Equipamiento mínimo de naves de recreo y deportes náuticos.

### EQUIPAMIENTO MÍNIMO DE NAVES DE RECREO Y DEPORTES NÁUTICOS<sup>2</sup>

EQUIPAMIENTO MÍNIMO DE NAVES DE RECREO Y DEPORTES NÁUTICOS			
EQUIPO	ESLORA (Resolución DIMAR 220/12, art. 5, numeral 20)		
	≤ 5 MTS	>5 MTS ≤ 24 MTS	>24 MTS
<b>Pito, luces de navegación y demás señales visuales</b>	Si	Si	Si
<b>Silbato marino</b>	Si	Si	No
<b>Sistema de Fondeo (ver Nota 3)</b>	Si	Si	Si
<b>Botiquín:</b> 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.	Si	Si	Si
<b>Remos:</b> solo para naves que de acuerdo a su tamaño permitan su utilización práctica.	Si	No	No
<b>Reflector de mano:</b> exigible en navegación en aguas no Protegidas en adelante.	Si	Si	Si
<b>Linterna</b>	Si	Si	Si
<b>Marcas de Identificación:</b> Conforme a lo dispuesto en el artículo 1° de la <a href="#">Resolución DIMAR 520 de 1999</a> . 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	Si	Si	Si

<sup>2</sup> Modificación introducida por el artículo 5° de la [Resolución 659 de 2015](#), sobre Equipamiento Mínimo de Naves y Artefactos Navales, la cual fue establecida como anexo D del Reglamento Nacional de Catalogación, Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana.

de la nave, de manera que sea fácilmente visible.			
<b>Bandera de Colombia</b>	Si	Si	Si
<b>Bichero</b>	Si	Si	No
<b>Espejo de lámina metálica pulida para hacer señales de emergencia, o Heliógrafo</b> (instrumento para hacer señales telegráficas por medio de la reflexión de un rayo de sol en un espejo plano movable de diversas maneras).	Si	Si	Si
<b>Binoculares:</b> A partir de navegación costanera.	No	Si	Si
<b>Bombas de achique</b>	No	Si	Si
<b>Achicador</b>	Si	No	No
<b>Extintores Portátiles:</b> Multipropósito de 10 libras.	01	02	03
<b>Bengalas de socorro:</b> a partir de navegación costanera. Naves menores o iguales a 24 metros tendrán mínimo 4. Naves superiores a 24 metros mínimo 08, de las cuales al menos 02 con paracaídas.	No	Si	Si
<b>Aros Salvavidas:</b> naves menores o iguales a 5 metros 01 aro salvavidas. Naves menores o iguales a 24 metros 02 aros salvavidas. Naves mayores de 24 metros que naveguen en Aguas no Protegidas 02 aros salvavidas. Para Navegación Costanera o de Altura: 02 aros salvavidas, de los cuales 01 con luz de encendido automático. Todos deben tener driza de 27,5 metros x 1/4", guirnalda y 04 bandas reflectivas equidistantes. Deben tener un diámetro exterior máximo de 800 mm y diámetro interior de mínimo 400 MM. Deben tener pintados con pintura permanente el nombre y matrícula de la nave.	Si	Si	Si
<b>Chalecos Salvavidas:</b> En número suficiente para el 100% del personal a bordo, incluyendo cantidad y tamaño de	Si	Si	Si

chalecos suficientes para niños. Para naves que operen en Aguas Protegidas y Aguas no Protegidas los chalecos salvavidas podrán ser Tipo II o III. Para navegación Costanera y de Altura Tipo I. Deben tener pintados con pintura permanente el nombre y matrícula de la nave y contar con cintas reflectivas en la parte superior tanto en pectorales como en la espalda.			
<b>Balsas/botes de supervivencia:</b> la capacidad de estas debe ser superior o igual a la sumatoria de tripulantes y pasajeros autorizados para la nave. Para naves que efectúen navegación en aguas no protegidas, se aceptará que sean de propulsión mecánica o remos, con un kit básico de supervivencia.	No	Si	Si
<b>Número de Identificación del Casco (NIC):</b> para naves de menos de 100 UAB.	Si	Si	Si
<b>Plan de Mantenimiento:</b> que comprenda casco y superestructura, maquinaria, equipo electrónico y de navegación.	Si	Si	Si
<b>VHF base con llamada selectiva digital integrado con el GPS a bordo o una antena GPS:</b> deben tener registrado el número MMSI expedido por DIMAR. Para las naves de menos de 5 m de eslora el equipo puede ser portátil.	Si	Si	Si
<b>MF/HF base con llamada selectiva digital integrado con el GPS a bordo o una antena GPS:</b> a partir de navegación costanera. Deben tener registrado el número MMSI expedido por DIMAR.	No	Si	Si
<b>Fuente de energía eléctrica de emergencia (para equipos de radio y navegación)</b>	No	Si	Si
<b>Cartas y publicaciones náuticas:</b> a partir de navegación costanera.	No	Si	Si
<b>Compás de puntas:</b> a partir de navegación costanera.	No	Si	Si

<b>Regla o paralelas de 40cms:</b> a partir de navegación costanera.	No	Si	Si
<b>GPS</b>	No	Si	Si
<b>Radar de 9 Ghz:</b> a partir de navegación costanera.	No	Si	Si
<b>Reflector de radar:</b> a partir de navegación costanera.	No	Si	Si
<b>Ecosonda</b>	No	Si	Si
<b>Sistema de identificación automática (SIA o AIS):</b> (ver Nota 1)	No	Si	Si
<b>VMS:</b> a partir de navegación de altura o si sale de la jurisdicción de una Capitanía, independiente del área por donde navegue.	Si	Si	Si
<b>Sistema de retención y manejo de residuos oleosos, aguas sucias y basuras:</b> deben contar con un tanque/recipientes para retener residuos líquidos y basura generadas a bordo. No están obligadas a instalar equipo filtrador de hidrocarburos.	Si	Si	Si
<b>Procedimientos de remolque de emergencia</b>	No	Si	Si
<b>Compás Magnético o cualquier otro medio alternativo para determinar el rumbo:</b> a partir de navegación en aguas no protegidas.	Si	Si	Si
<b>Tablilla de desvíos del compás</b> (caducidad 5 años) en navegación costanera y de altura.	No	No	Si
<b>Juego de herramientas</b>	No	Si	Si

**Nota 1: Sistema de Identificación Automática (SIA o AIS).** Si la nave es menor o igual a 5 metros de eslora y regularmente navega más allá de aguas no protegidas, debe tener el sistema.

**Nota 2: Motos náuticas.** Sólo se exigirá silbato marino y chaleco salvavidas.

**Nota 3. Sistema de Fondeo.** Para lanchas hasta 24 metros de eslora y demás naves de acuerdo a características de construcción y diseño.

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

# REMAC

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

(Anexo emanado de la [Resolución 659 de 2015](#))



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 16:** Certificado Nacional de Francobordo para Artefactos Navales.



**REPÚBLICA DE COLOMBIA  
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
CERTIFICADO NACIONAL DE FRANCOBORDO PARA ARTEFACTOS NAVALES**

Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988, con la autoridad conferida por el Gobierno de Colombia:

Avalado por: \_\_\_\_\_ Lugar y fecha: \_\_\_\_\_  
(Arquitecto o Ingeniero Naval)

NOMBRE DEL ARTEFACTO	MATRÍCULA	ESLORA (M)	MANGA (M)	T.R.B	T.R.N	MATERIAL DEL CASCO

Francobordo asignado como: Artefacto Nuevo \_\_\_\_ o Artefacto existente \_\_\_\_

	A	B	B CON FRANCOBORDO REDUCIDO	B CON FRANCOBORDO AUMENTADO
TIPO DE ARTEFACTO				

**Francobordo Medio desde la línea de cubierta**

Tropical \_\_\_\_\_ mm (T)

Madera Tropical \_\_\_\_\_ mm (T)

**Trazado de la línea de carga**

Borde superior de la línea que sirve de base de la V.

\_\_\_\_\_ mm por encima de (T)

**REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO  
REMAC 4**



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

Reducción en agua dulce para todos los francobordo, diferentes del de madera \_\_\_\_ mm.

Para el francobordo para madera \_\_\_\_ mm.

El borde superior de la marca de la línea de cubierta, desde el cual se miden estos francobordos está a \_\_\_\_ mm de la cubierta \_\_\_\_ en el costado.

### SE CERTIFICA:

1. Que el artefacto ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 del Convenio.
2. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que han sido asignados los francobordo y se han marcado las líneas de carga anteriormente indicadas, de conformidad con los dispuestos en el Convenio.
3. Que el presente certificado se encuentra limitado al área de operación de \_\_\_\_\_, a una distancia máxima de la costa de \_\_\_\_\_ millas y a las condiciones de viento y altura de la solas número \_\_\_\_\_ de acuerdo a la Escala Beaufort.

El presente certificado es válido hasta \_\_\_\_\_ a condición de que se realicen los reconocimientos anuales, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 1) c) del Convenio.

\_\_\_\_\_  
Firma del Arquitecto o Ingeniero Naval

\_\_\_\_\_  
Firma del Capitán de Puerto

### NOTA:

1. Cuando un buque parte de un puerto situado en un río o en aguas interiores, puede exceder el calado máximo en un valor correspondiente al peso del combustible y las provisiones necesarias para el consumo entre el punto de zarpe y la salida al mar.

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



### REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES

Se CERTIFICA que en el reconocimiento anual efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 1) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

	RECONOCIMIENTO ANUAL			
	1° AÑO	2° AÑO	3° AÑO	4° AÑO
FIRMA ARQUIT. O ING. NAVAL				
LUGAR, FECHA Y SELLO				

De conformidad con los siguientes artículos del Protocolo de 1988, relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, cumple con las prescripciones pertinentes de los mismos:

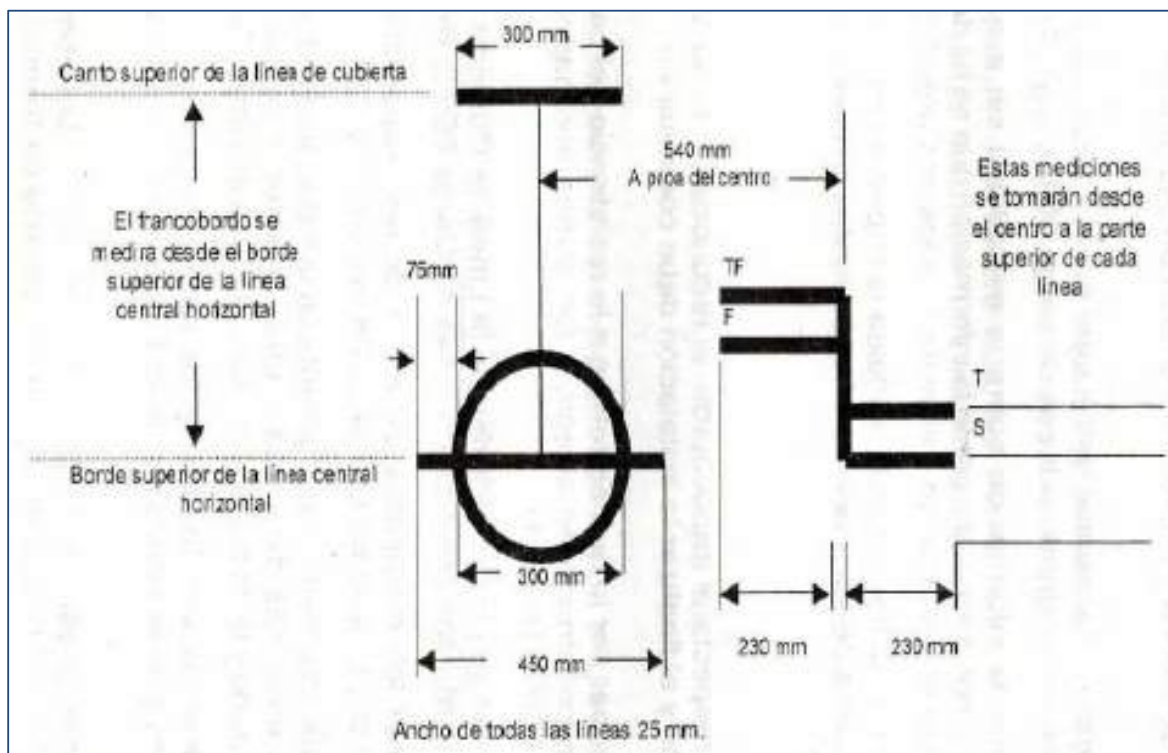
1. De conformidad con el artículo 19 8) c).
2. Refrendo para prorrogar el certificado si su validez es inferior a cinco años, cuando el artículo 19 3) sea aplicable.
3. Refrendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, el artículo 19 4) sea aplicable.
4. Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto de reconocimiento o por un periodo de gracia, cuando el artículo 19 5) ó 19 6) sea aplicable.
5. Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando el artículo 19 8) sea aplicable.

ARTÍCULO APLICABLE	REFRENDOS ANUALES				
	Art. 19 8) c)	Art. 19 3)	Art. 19 4)	Art. 19 5) (Y 6)	Art. 19 8)
FIRMA FUNCIONARIO					
LUGAR, FECHA Y SELLO					

(Anexo A, emanado de la [Resolución 518 de 2000](#))

Anexo No. 17: Marcas de francobordo y arqueo.

**MARCAS DE FRANCOBORDO Y ARQUEO**



La marca se colocará en ambos costados del buque en la mitad de la eslora según se define en el Reglamento de Líneas de Carga. Las líneas se marcarán permanentemente por medio de granetazos centrales, cincelado o cordón de soldadura.

- TF: Línea de carga en agua dulce tropical.
- F: Línea de carga de verano en agua dulce.
- T: Línea de carga tropical.
- S: Línea de carga de verano.

(Anexo B, emanado de la [Resolución 518 de 2000](#))

**Anexo No. 18:** Directrices para efectuar la inspección inicial.

### DIRECTRICES PARA EFECTUAR LA INSPECCIÓN INICIAL

1. El examen de planos y proyectos deberá consistir en:
  - a. Examinar la resistencia estructural en el calado correspondiente al francobordo asignado (Líneas de Carga 66/88, regla 1).
  - b. Examinar la información sobre la estabilidad sin avería y, cuando proceda, con avería, así como la información que se ha de proporcionar al capitán sobre la carga y el lastre (Líneas de Carga 66/88, Regla 10).
  - c. Determinar el francobordo, incluida la especificación y el examen de condiciones de asignación de francobordo (Líneas de Carga, Reglas 11 a 45).
  
2. Por lo que respecta al francobordo, el reconocimiento durante la fase de construcción y al finalizar la instalación debe constituir en:
  - a. Comprobar por lo que se refiere a la resistencia del casco, el buque ha sido construido en arreglo a los planos aprobados (Líneas de Carga 66/88, Regla 1).
  - b. Confirmar que las posiciones de la Línea de Cubierta y la marca de francobordo son correctas (Líneas de Carga 66/88, Reglas 4 a 9)
  - c. Examinar los mamparos extremos de las superestructuras y sus aberturas (Línea de Carga 66/88, Reglas 11 y 12).
  - d. Examinar los medios que garanticen la estanqueidad a la intemperie de las escotillas de carga y otras aberturas de las cubiertas de francobordo y de la superestructura (Líneas de Carga, Reglas 13 a 18).
  - e. Examinar los ventiladores y los tubos de aireación, incluidas sus brazolas y dispositivos de cierre (Líneas de Carga 66/88, Reglas 19 y 20).
  - f. Examinar la estanqueidad de los cierres de las aberturas de los costados del buque debajo de la cubierta de francobordo (Líneas de Carga 66/88, Regla 21).

- g. Examinar los imbornales, aspiraciones y descargas (Líneas de Carga 66/88, Regla 22).
  - h. Examinar los portillos y las tapas ciegas (Líneas de Carga 66/88, Regla 23).
  - i. Examinar las amuradas y la provisión de portas de desagüe, prestando bastante atención a los portas de desagüe que lleven batientes abatibles (Líneas de Carga 66/88, Regla 24).
  - j. Examinar las barandillas, pasarelas, pasillos y demás medios de protección de la tripulación que permitan el acceso a los alojamientos de la tripulación y otros espacios de trabajo. (Líneas de Carga 66/88, Regla 25).
  - k. Examinar, cuando proceda, las prescripciones especiales aplicables a artefactos navales autorizados a hacerse a la mar con francobordo reducido (Líneas de Carga 66/88, Regla 26).
  - l. Comprobar, cuando proceda, los accesorios y dispositivos para las coberturas de madera (Líneas de Carga 66/88, Reglas 42 a 45).
3. Por lo que respecta al francobordo, la comprobación de que se llevan a bordo los certificados, etc., deben consistir en:
- a. Comprobar que se le ha facilitado al capitán información sobre la carga y el lastre (Líneas de Carga 66/88, Regla 10).
4. Por lo que respecta al francobordo, conclusión de la inspección inicial, debe consistir en:
- a. Una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, emitir el concepto favorable o desfavorable, de la inspección mediante oficio.

(Anexo C, emanado de la [Resolución 518 de 2000](#))

**Anexo No. 19:** Directrices de renovación.

**DIRECTRICES PARA LA RENOVACIÓN**

1. Por lo que respecta al francobordo, el examen de los actuales certificados y demás registros deben consistir en:
  - a. Las disposiciones del numeral 1, de la lista de directrices para reconocimiento anual, salvo en lo que se refiere a la validez del certificado de francobordo.
2. Por lo que respecta al francobordo, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
  - a. Las disposiciones del numeral 2.
  - b. Examinar el casco con el fin de asegurarse de que su resistencia es suficiente para el calado correspondiente al francobordo asignado (Líneas de Carga 66/88, Regla 1).
3. Por lo que respecta al francobordo, la conclusión del reconocimiento de la renovación deberá consistir en:
  - a. Una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el certificado de francobordo correspondiente, o proceder de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 3 b), de la lista de directrices para reconocimiento anual.

(Anexo D, emanado de la [Resolución 518 de 2000](#))



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 19-A:** Directrices para la inspección anual.

### DIRECTRICES PARA LA INSPECCIÓN ANUAL

1. Por lo que respecta al francobordo, el examen de certificados actuales y demás registros deben consistir en:
  - a. Comprobar la validez del certificado de francobordo.
  - b. Comprobar si ha sido instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente.
  - c. Comprobar que se dispone de la información sobre la estabilidad y, cuando proceda, sobre la carga y el lastre. (Líneas de Carga 66/88, Regla 10)
  
2. Por lo que respecta al francobordo, el reconocimiento anual debe consistir en:
  - a. Comprobar, en general, que no se ha deteriorado la resistencia del casco (Líneas de Carga, Regla 1).
  - b. Comprobar las posiciones de la línea de cubierta y la línea de máxima carga y, si es necesario, hacer que se marquen y pinten de nuevo (Líneas de Carga 66/88, Reglas 4 a 9).
  - c. Comprobar que ni el casco ni las superestructuras han sufrido modificaciones que influyan en los cálculos para determinar la posición de la línea de máxima carga (Líneas de Carga 66/88, Reglas 11 a 45).
  - d. Examinar los mamparos extremos de las superestructuras y sus aberturas (Líneas de Carga, Reglas 11 y 12).
  - e. Examinar los medios que garanticen la estanqueidad a la intemperie de las escotillas de carga y otras aberturas en las cubiertas de francobordo y de la superestructura (Líneas de Carga 66/88, Reglas 13 a 18).
  - f. Examinar los ventiladores y tubos de aireación, incluidas sus brazolas y dispositivos de cierre (Líneas de Carga 66/88, Reglas 19 y 20).

### REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

- g. Examinar la estanqueidad de los cierres de las aberturas en los costados de buque por debajo de la cubierta de francobordo (Líneas de Carga 66/88, Regla 21).
  - h. Examinar los imbornales, aspiraciones y descargas (Líneas de Carga 66/88, Regla 22).
  - i. Examinar los portillos y las tapas ciegas (Líneas de Carga 66/88, Regla 23).
  - j. Examinar las amuradas y la provisión de puertas de desagüe, prestando especial atención a las puertas de desagüe que lleven batientes abatibles (Línea de Carga 66/88, Regla 24).
  - k. Examinar las barandillas, pasarelas, pasillos y demás medios de protección de la tripulación que permitan el acceso a los alojamientos de la tripulación y otros espacios de trabajo. (Líneas de Carga 66/88, Regla 25).
  - l. Examinar, cuando proceda, las prescripciones especiales aplicables a los artefactos navales autorizados a hacerse a la mar con francobordo reducido. (Líneas de Carga 66/88, Regla 26).
  - m. Comprobar, cuando proceda, los accesorios y dispositivos para la cubertada de madera. (Líneas de Carga 66/88, Reglas 42 a 45).
3. Por lo que respecta al francobordo, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:
- a. Una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el certificado de francobordo.
  - b. Si el reconocimiento muestra que el estado del artefacto naval o de su equipo no es satisfactorio, se deberá tomar las medidas pertinentes correctivas inmediatamente, así como notificar a la Dirección General Marítima inmediatamente para impedir la operación del mismo hasta que se realicen las correcciones pertinentes. En los casos que no se tomen las medidas correctivas, se retirará el certificado pertinente y se notificará a la Dirección General Marítima, con el propósito de cancelar el certificado de francobordo.

(Anexo E, emanado de la [Resolución 518 de 2000](#))



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**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.

El presente anexo puede ser consultado en la Sede Central de la Dirección General Marítima.

*(Anexo A, emanado de la [Resolución 118 de 2004](#))*

**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.

El presente anexo puede ser consultado en la Sede Central de la Dirección General Marítima.

*(Anexo B, emanado de la [Resolución 118 de 2004](#))*

**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.

El presente anexo puede ser consultado en la Sede Central de la Dirección General Marítima.

*(Anexo A, emanado de la [Resolución 121 de 2004](#))*

**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.

El presente anexo puede ser consultado en la Sede Central de la Dirección General Marítima.

*(Anexo B, emanado de la [Resolución 121 de 2004](#))*





## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 24 – Parte 1:** Procedimiento para la aprobación de equipos que sean parte del sistema de posicionamiento automático de naves pesqueras.

### PROCEDIMIENTOS PARA LA APROBACIÓN DE EQUIPOS QUE SEAN PARTE DEL SISTEMA DE POSICIONAMIENTO AUTOMÁTICO DE NAVES PESQUERAS

#### I. GENERALIDADES.

1. La Dirección General Marítima extenderá el correspondiente certificado de Aprobación de Equipo luego que se cumplan los trámites y procedimientos señalados en el presente documento que en lo esencial consistirá en la verificación y demostración de que el equipo o dispositivo cumple los requisitos señalados en la Resolución No. 0228-DIMAR de fecha 09 de diciembre de 2002, publicado en el Diario Oficial del 22 de Diciembre de 2002.
2. La aprobación del equipo debe ser solicitada por el fabricante o la empresa a cargo del diseño o desarrollo, a través de un representante en Colombia. La calidad de representante se acreditará mediante un poder otorgado por el fabricante que lo autorice para gestionar la aprobación del equipo ante la Autoridad Marítima Colombiana.
3. Para la aprobación del equipo se consideran las siguientes opciones:
  - a. Mediante la convalidación de certificados de aprobación extendidos por otras administraciones, autoridades o entidades competentes que empleen sistemas de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite de naves similar al exigido en Colombia.
  - b. Mediante pruebas a un equipo presentado por el fabricante, diseñador o su representante.

**II. APROBACIÓN POR CONVALIDACION DE CERTIFICADOS DE APROBACIÓN EXTENDIDOS POR OTRAS ADMINISTRACIONES.**

1. El solicitante deberá presentar:
  - a. Carta – solicitud, según formato del anexo No. 24 – Parte 3.
  - b. Poder del representante en Colombia protocolizado.
  - c. Copia o fotocopia protocolizada de certificados de aprobación de por lo menos una administración de origen del equipo.
  - d. Copia del informe de pruebas (Test Report) o de control de calidad efectuado al equipo prototipo o del Certificado de Conformidad extendido por un laboratorio o entidad técnica a solicitud del fabricante.
  - e. Certificado de Aprobación (Type Approval) o de aceptación extendido por la administración del sistema satelital que emplea el equipo o dispositivo de posicionamiento automático
  - f. Manual de operación y folleto descriptivo del equipo.
  - g. Certificado de que el equipo cumple cada uno de los requisitos establecidos en los artículos 4.2.3.6.2.1, 4.2.3.6.2.2 y 4.2.3.6.2.3, dispuestos en la sección 2 del capítulo 6 del título 3, del presente REMAC.
  - h. Protocolos de Comunicación de:
    - a) Reporte Básico.
    - b) Reportes de excepción (falla, apertura, encendido, apagado, etc.)
2. La Dirección General Marítima se reserva el derecho de solicitar mayores antecedentes para comprobar que un equipo o dispositivo satisface las normas mínimas y haga posible su aprobación.

**III. APROBACIÓN MEDIANTE PRUEBAS A UN EQUIPO PROTOTIPO.**

1. El solicitante deberá presentar:
  - a. Carta-solicitud según el formato del anexo No. 24 – Parte 3.
  - b. Memoria descriptiva y diagrama de circuitos del equipo.
  - c. Equipo prototipo completo en condiciones de funcionar.
  - d. Certificación de que cumple todos los requisitos señalados en los artículos 4.2.3.6.2.1, 4.2.3.6.2.2 y 4.2.3.6.2.3, dispuestos en la sección 2 del capítulo 6

- del título 3, del presente REMAC.
- e. Protocolos de Comunicación de:
- a) Reporte Básico.
  - b) Reportes de excepción (falla, apertura, encendido, apagado, etc.)
2. La Dirección General Marítima, utilizando las capacidades propias y de la Armada Nacional, dispondrá las pruebas y estudios que estime pertinentes para comprobar que el equipo satisface las normas de construcción y funcionamientos prescritos.
3. Si la Dirección General Marítima estima necesario efectuar determinadas pruebas o mediciones al Equipo en un laboratorio especializado, o bien pruebas prácticas de funcionamiento a bordo de un buque, le indicara al interesado las pruebas a realizar. El laboratorio deberá ser una entidad reconocida y competente y su informe se agregara a los antecedentes del trámite de aprobación.
4. Si se determina efectuar pruebas prácticas de funcionamiento a un equipo instalándolo a bordo de un buque, el interesado efectuara las gestiones y coordinaciones necesarias ante algún armador para instalar el equipo en uno de sus buques. La Dirección General Marítima, en su calidad de Administradora del Sistema de Posicionamiento Automático, determinará las pruebas a realizar, el tiempo de duración y evaluará los resultados para los efectos de aprobación del equipo.
5. Todos los gastos que se originen como consecuencia de las pruebas indicadas precedentemente, serán de cargo del solicitante.

(Anexo A, emanado de la [Resolución 038 de 2003](#))



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 24 – Parte 2:** Procedimiento para la aprobación de la Instalación del dispositivo del sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite.

### PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE LA INSTALACIÓN DE DISPOSITIVO DEL SISTEMA DE POSICIONAMIENTO Y SEGUIMIENTO DE RUTA POR SATÉLITE

#### I. GENERALIDADES.

1. Para la aprobación de la instalación del Sistema de Posicionamiento Automático, se comprobará que el emplazamiento de los equipos o dispositivos, incluidos los accesorios necesarios para el funcionamiento, sean instalados de forma que puedan satisfacer las prescripciones funcionales señaladas en la [Resolución 038 de 2003](#) (Compilada en el presente REMAC), y con las prescripciones generales relativas a las ayudas náuticas electrónicas, y al equipo radioeléctrico de a bordo, especificadas en la Resolución de la Organización Marítima Internacional (OMI) A. 694 (17), especialmente las siguientes:
  - a. Interferencia y compatibilidad de electromagnética con otros aparatos de comunicaciones y náuticas que se llevan a bordo.
  - b. Durabilidad y resistencia a las condiciones ambientales que es dable encontrar a bordo
  - c. Precauciones de seguridad en especial lo relacionado con descargas eléctricas y radiaciones que puedan afectar a las personas
  - d. Instalado de modo que resulte fácilmente accesible a fines de inspecciones y mantenimiento.
  - e. Marcado y etiquetado (en su posición normal de instalación, el equipo llevará marcado en un lugar visible de su parte externa: la identificación del fabricante, del modelo o tipo utilizado para su homologación y del número de serie de la unidad).

#### II. PROCEDIMIENTOS.

1. Antes de proceder a la instalación. El usuario deberá presentar una carta dirigida al Señor Director General Marítimo, solicitando la aprobación del proyecto de instalación del sistema de posicionamiento automático para

### REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

- buques de pesca, acompañada de la siguiente información.
- a. Nombre del buque y distintivo de llamada.
  - b. Nombre del Armador.
  - c. Nombre de la entidad técnica que efectuar la instalación.
  - d. Detalle de los equipos que se instalaran (marca, modelo, número de serie) y número de aprobación DIMAR.
  - e. Lugar (puerto) y fecha en que se solicita efectuar la instalación.
  - f. Plano de ubicación de los equipos, incluyendo diagrama de interconexión a las fuentes de energía eléctrica y a las antenas. En el plano se indicara la ubicación de la(s) fuente(s) de energía eléctrica principal, de emergencia (si la hubiere), y de reserva del buque, o si está conectado a una fuente independiente, indicando su capacidad en el Ah.
  - g. Planos de antenas, uno con vista desde arriba y otro con vista horizontal, indicando la ubicación de la antena satelital respecto a las otras antenas, mástiles u otros elementos de la superestructura del buque que pueden efectuar su ángulo de radiación.
2. La solicitud de aprobación de los planos de instalación se podrán presentar por nave o tipo de naves de características similares.
  3. La aprobación de la instalación del sistema de posicionamiento automático se comunicara por escrito al usuario, quedando a partir de ese momento autorizado para efectuar los trabajos de instalación abordo.
  4. Completada la instalación, el usuario lo comunicara a la Autoridad Marítima y solicitar la inspección respectiva. Si esta resulta satisfactoria, se dará por aprobada la instalación y se incluirá el sistema de posicionamiento automático como "equipo adicional" en el Certificado de Equipos de Comunicaciones expedido por la Dirección General Marítima.

(Anexo B, emanado de la [Resolución 038 de 2003](#))

Continuación del anexo No. 24... ↓



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 24 – Parte 3:** Solicitud de certificación de dispositivos para el sistema de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite.

### SOLICITUD DE CERTIFICACIÓN DE DISPOSITIVOS PARA EL SISTEMA DE POSICIONAMIENTO Y SEGUIMIENTO DE RUTA POR SATÉLITE

 <p>MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL ARMADA NACIONAL</p>  <p>DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA www.dimar.mil.co</p>	
<p><b>SOLICITUD CERTIFICADO DE APROBACIÓN DISPOSITIVO DE POSICIONAMIENTO Y SEGUIMIENTO DE RUTA POR SATELITE</b></p> <p>Fecha: _____</p>	
1. Nombre del Fabricante.	2. Tipo de Solicitud <input type="checkbox"/> Prueba Prototipo <input type="checkbox"/> Convalidación Otros Certificados
3. Dirección del Fabricante (Nomenclatura y ciudad).	4. Teléfono del Fabricante (Teléfono, Fax, Télex, etc)
5. Representante Legal	6. Teléfono Representante Legal
7. Identificación del Equipo a aprobar.	8. Tipo del Equipo
9. Marca del Equipo	10. Modelo del Equipo
11. Documentos anexos (Cítese el número de ejemplares)	
11a. Memoria Descriptiva del equipo	11b. Informe de Pruebas
11c. Aprobación Otras Administraciones	11d. Protocolos de Comunicación entregados.
12. Certificación Requisitos Exigidos Título II Resolución No. _____ -Marzo de 2003	
Generación Automática de Reportes _____	
Transmisión Automática de Reportes _____	
Inviolabilidad y Reserva de Datos _____	
Transmisión Bidireccional _____	
Margen de error en distancia _____	
Cobertura _____	
Integralidad de los componentes _____	
Generación y Transmisión de mensaje de encendido o apagado. _____	
<p>_____</p> <p>FIRMA REPRESENTANTE LEGAL</p>	

(Anexo C, emanado de la [Resolución 038 de 2003](#))



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 25<sup>3</sup> – Parte 1:** Tablas para determinar la capacidad mínima de *bollard pull* durante el servicio de asistencia, por jurisdicción.

### TABLAS PARA DETERMINAR LA CAPACIDAD MÍNIMA DE *BOLLARD PULL* DURANTE EL SERVICIO DE ASISTENCIA, POR JURISDICCIÓN

Para determinar la capacidad de *bollard pull* requerida durante el servicio de asistencia en maniobras de practicaje, se establecen tablas particulares por cada jurisdicción acuerdo la Eslora dada en metros según el Tipo de buque, considerando las condiciones meteomarinas promedio en cada jurisdicción como datos de entrada a las fórmulas del Capítulo Cinco del libro "TUG USE IN PORT" Segunda Edición, Autor 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 un rango de eslora de buque, cruzando el renglón del rango hacia la derecha hasta la columna del tipo de buque, en donde se encontrará el valor del *bollard pull* (BP) y el número mínimo de remolcadores (NMR) necesario para la asistencia de esa nave. 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. El valor total de *bollard pull* obtenido, puede distribuirse entre dos o más remolcadores, pero esta decisión debe estar basada en la experiencia operacional en cada jurisdicción.
3. Si se requiere conocer la potencia estimada marcha atrás de un remolcador convencional, puede estimarse en un 60% (sesenta por ciento) de la potencia en marcha adelante. (TUG USE IN PORT, Segunda Edición 2003, 2.3 Conventional Types of Tugs 2.3.2 "propulsion and reducers – propeller efficiency and maneuverability")
4. A los remolcadores que presten asistencia en maniobras de practicaje en instalaciones portuarias con profundidades menores a cinco (5) metros, se

<sup>3</sup> El anexo No. 25 del presente REMAC fue modificado de manera integral por el artículo 2° de la [Resolución 685 del 16 de agosto de 2018](#). La normatividad reglamentaria anterior era la contenida en la [Resolución 138 del 2005](#).

les considerará con un 10% más del *bollard pull* registrado en el respectivo certificado.

Para el caso de remolcadores que presten asistencia en Terminales con Monoboyas o Tolú, remitirse a las tablas expuestas en el anexo No. 25 – Parte 7 del presente REMAC.

### PUERTO DE BARRANQUILLA

BUQUE / ESLORA	GRANELERO		GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		TANQUERO		TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CONTAINERO		CONTAINERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR
(m)												
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	181	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 O		CONTAINER CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
	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	53	2	45	1	75	2	64	2	56	2	47	1
> 200 ≤ 220					80	2	68	2	84	2	72	2	64	2	54	2
> 220 ≤ 240					93	2	79	2	93	2	79	2	72	2	61	2
> 240 ≤ 260					100	3	85	2	100	3	85	2	79	2	68	2
> 260 ≤ 280					108	3	92	2	109	3	93	2	91	2	77	2
> 280 ≤ 300					120	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	3	137	3

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

### PUERTO DE CARTAGENA

BUQUE / ESLORA	RO - RO		RO - RO CON PROPULSO R TRANSVER SAL		GRANELERO		GRANELER O CON PROPULSO R TRANSVER SAL		CRUCERO		CRUCERO CON PROPULSOR TRANSVERSA L		TANQUERO		TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		CONTAIN RO		CONTAINER O CON PROPULSOR TRANSVERSA L	
	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR
(m)																				
E ≤ 80	11	1	10	1	18	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	2	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	2	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					76	2	65	2	81	2	50	1	79	2	67	2	65	2	55	2
> 220 ≤ 240					95	2	81	2	95	2	50	1	96	2	82	2	76	2	64	2
> 240 ≤ 260					111	3	95	2	110	3	50	1	113	3	96	2	83	2	71	2
> 260 ≤ 280					121	3	103	3	117	3	50	1	126	3	107	3	96	2	82	2
> 280 ≤ 300					136	3	115	3	144	3	50	1	146	3	124	3	115	3	97	2
> 300 ≤ 320									164	4	60	1	173	4	147	3	123	3	105	3
> 320 ≤ 340									178	4	60	1	200	4	170	4	131	3	111	3
> 340 ≤ 360													227	4	193	4	138	3	118	3
> 360 ≤ 380																	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		CONTAINERO		CONTAINERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL		
	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	
(m)																					
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	25	1	21	1	
> 100 ≤ 120	38	1	32	1	29	1	25	1	36	1	30	1	35	1	30	1	34	1	28	1	
> 120 ≤ 140	55	2	47	1	43	1	37	1	46	1	39	1	45	1	38	1	48	1	41	1	
> 140 ≤ 160	73	2	62	2	50	2	43	1	67	2	40	1	58	2	49	1	65	2	56	2	
> 160 ≤ 180	97	2	82	2	57	2	48	1	70	2	40	1	78	2	66	2	82	2	69	2	
> 180 ≤ 200	102	3	87	2	76	2	65	2	94	2	40	1	95	2	81	2	98	2	83	2	
> 200 ≤ 220					110	3	93	2	111	3	50	1	112	3	95	2	111	3	94	2	
> 220 ≤ 240					127	3	108	3	128	3	50	1	143	3	122	3	124	3	105	3	
> 240 ≤ 260					146	3	124	3	145	3	50	1	173	4	147	3	139	3	118	3	
> 260 ≤ 280					177	4	150	4	104	3	50	1	189	4	161	4	154	4	131	3	
> 280 ≤ 300					199	4	169	4	182	4	50	1	213	4	181	4	183	4	155	4	
> 300 ≤ 320									208	4	60	1	234	4	199	4	197	4	168	4	
> 320 ≤ 340									215	4	60	1	255	4	217	5	212	4	180	4	
> 340 ≤ 360													275	4	234	5	226	4	192	4	
> 360 ≤ 380																	245	4	208	4	
> 380 ≤ 400																	267	4	227	4	
> 400 ≤ 420																	289	4	246	4	

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

### PUERTO BRISA

BUQUE / ESLORA	GRANELERO		GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
	BP	NMR	BP	NMR
(m)				
E ≤ 80	9	1	7	1
> 80 ≤ 100	16	1	14	1
> 100 ≤ 120	24	1	20	1
> 120 ≤ 140	33	1	28	1
> 140 ≤ 160	40	1	34	1
> 160 ≤ 180	46	1	39	1
> 180 ≤ 200	59	2	50	2
> 200 ≤ 220	81	2	68	2
> 220 ≤ 240	91	2	77	2
> 240 ≤ 260	98	2	83	2
> 260 ≤ 280	106	3	90	2
> 280 ≤ 300	114	3	97	2

### PUERTO ZUÑIGA

BUQUE / ESLORA	GRANELERO		GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL	
	BP	NMR	BP	NMR
(m)				
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	3	86	2
> 200 ≤ 220	147	3	125	3
> 220 ≤ 240	172	4	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	
	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR	BP	NMR
(m)												
E ≤ 80	4	1	3	1	4	1	3	1	7	1	6	1
> 80 ≤ 100	7	1	6	1	8	1	7	1	12	1	10	1
> 100 ≤ 120	10	1	8	1	12	1	10	1	17	1	15	1
> 120 ≤ 140	15	1	13	1	15	1	13	1	22	1	19	1
> 140 ≤ 160	18	1	15	1	20	1	17	1	28	1	23	1
> 160 ≤ 180	21	1	18	1	27	1	23	1	33	1	28	1
> 180 ≤ 200	25	1	22	1	30	1	26	1	39	1	33	1
> 200 ≤ 220	33	1	28	1	33	1	28	1	45	1	38	1
> 220 ≤ 240	37	1	31	1	37	1	31	1	51	2	43	1
> 240 ≤ 260	40	1	34	1	40	1	34	1	57	2	48	1
> 260 ≤ 280	43	1	36	1	44	1	37	1	67	2	57	2
> 280 ≤ 300	46	1	39	1	51	2	43	1	70	2	59	2
> 300 ≤ 320					61	2	52	2	74	2	63	2
> 320 ≤ 340					70	2	60	2	79	2	67	2
> 340 ≤ 360					80	2	68	2	83	2	71	2
> 360 ≤ 380									91	2	77	2

(Anexo B, emanado de la [Resolución 685 de 2018](#))

**Anexo No. 25 – Parte 2:** Procedimiento para determinar la Capacidad de Tracción a Punto Fijo (Bollard Pull).

### **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.

La prueba para determinar la capacidad de tracción a punto fijo debe realizarse bajo supervisión de un funcionario de la Autoridad Marítima, quien asistirá a la reunión previa de seguridad y autorizará el inicio de la prueba.

1. El Armador o el Capitán del remolcador debe presentar una propuesta de programa de prueba indicando los siguientes aspectos: información del lugar donde se efectuarán las pruebas, especialmente en lo referido a viento, corrientes y mareas, equipos que se utilizarán y los medios para registrar las mediciones efectuadas, las condiciones de calado, asiento y carga del remolcador.
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. El Inspector de la Autoridad Marítima debe verificar que la línea utilizada para esta prueba, cuente con su certificado de Carga de Rotura Mínima (CRM) con mínimo dos (02) veces la capacidad de bollard pull del remolcador.
4. El Inspector de la Autoridad Marítima debe verificar que todos los instrumentos a utilizar en la prueba cuenten con sus respectivos certificados de "carga segura de trabajo" SWL y de calibración. Del mismo modo verificará que 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 seleccionara 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, 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 efectuara 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; igualmente si no es posible realizar la prueba de bollard pull dentro de los límites recomendados de viento y corriente en cualquier dirección, profundidad, calado, asiento y distancia, el Armador o el capitán del remolcador dentro de la propuesta de programa de prueba deberán presentar para la aprobación de la Capitanía de Puerto en jurisdicción los detalles técnicos que indiquen como se realizará la prueba de manera segura y que correcciones o reducciones se tendrán en cuenta para determinar la tracción estática continua. En todo caso el armador o el capitán del remolcador deberán ser advertidos que esta distancia reducida podría afectar los resultados de la prueba.

14. Se establecerá 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.



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

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.
23. Una vez realizada la prueba, el Inspector de la Autoridad Marítima remitirá el respectivo informe a la Subdirección de Marina Mercante, anexando el formato establecido en el Apéndice "A" – Informe de condiciones y resultado de la prueba de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull).

(Anexo C, emanado de la [Resolución 685 de 2018](#))

**Anexo No. 25 – Parte 2 – Apéndice 1:** Informe de condiciones y resultados de la prueba de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull)

### 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 de Matrícula	Número OMI	Arqueo Bruto	Letras de Llamada	Eslora / Manga

Lugar y fecha de la prueba: \_\_\_\_\_





## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

### 2. INVENTARIO DE LA MAQUINARIA

#### 2.1. MOTOR PROPULSOR

Marca:  Modelo:   
Kw x Motor:  Cantidad:   
Nro. de Serie:  RPM durante la prueba:

#### 2.2. REDUCTOR

Marca:  Modelo:   
Cantidad:  Reducción:

#### 2.3. LINEA PROPULSORA

Nro. de ejes:  Nro. Toberas:   
Nro. Hélices:  Nro. Palas:   
Paso:  Diámetro:

#### 2.4. 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:

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

Dirección de la corriente:  Velocidad en nudos:

Temperatura del aire °C:  Temperatura del agua °C:

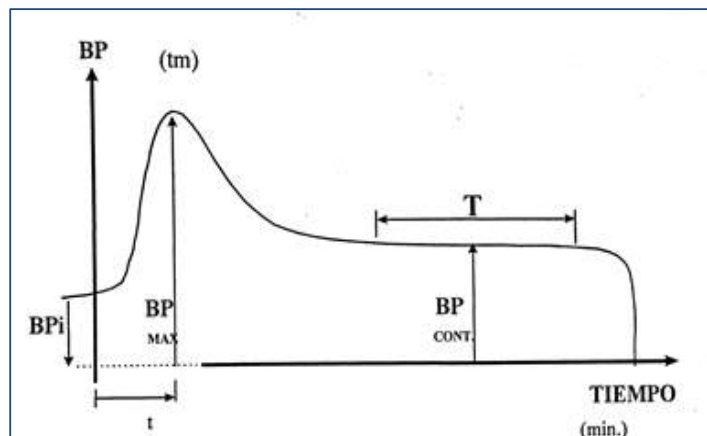
Profundidad donde se realiza la prueba en metros:  Sociedad de Clasificación:

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)



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

### 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:

\_\_\_\_\_  
 Empresa que realiza la prueba

\_\_\_\_\_  
 Representante empresa del Remolcador /  
 Capitán del Remolcador

\_\_\_\_\_  
 Casa Clasificadora

\_\_\_\_\_  
 Funcionario Capitanía de Puerto

(Anexo C – Apéndice 1, emanado de la [Resolución 685 de 2018](#))



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 25 – Parte 3:** Criterios y consideraciones técnicas para prestación del servicio de Escolta.

### CRITERIOS Y CONSIDERACIONES TÉCNICAS PARA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE ESCOLTA

Para las jurisdicciones donde está establecido el servicio de asistencia en maniobras de practica, 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.



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

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 contaminación marina por hidrocarburos, y/o sustancias y mercancías nocivas y/o peligrosas en las áreas principales y adyacentes a los canales de acceso, debido a encallamientos o colisiones causados por falla técnica o por error humano en las naves y/o artefactos navales evaluados como de alto riesgo con base en los criterios técnicos.
  - b. Reducir el riesgo de taponamiento de los canales de acceso debido a encallamientos en las áreas consideradas como críticas o de maniobrabilidad restringida, lo anterior respecto a las dimensiones y/o condiciones de maniobrabilidad de las naves y/o artefactos navales evaluados como de alto riesgo con base en los criterios técnicos.
  - 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. Para la determinación de realización de la 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 de pasaje.
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, para lo anterior se podrán considerar las evaluaciones técnicas basadas en simulaciones realizadas por organizaciones reconocidas, que igualmente validen la no realización de la escolta.

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 hacer el correspondiente monitoreo y verificación de la escolta.

(Anexo D, emanado de la [Resolución 685 de 2018](#))

**Anexo No. 25 – Parte 4:** Directrices de seguridad.

**DIRECTRICES DE SEGURIDAD**

Los remolcadores catalogados como tal, que prestan sus servicios y/o hacen tránsito en jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional y a los cuales aplique en cada caso, deben cumplir, además de las normas de seguridad preexistentes, con las siguientes directrices de seguridad:

1. El remolcador debe estar dotado con dos sistemas diferentes e independientes de comunicación disponibles, entre el puente y la sala de máquinas.
2. Todo el personal de abordaje debe estar dotado como mínimo con los siguientes elementos de protección personal: overol, guantes, botas, gafas, casco, chaleco con cintas reflectivas, tapa oídos, entre otros.
3. 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 de tamaño mínimo 3'x5'.
  - 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.

4. Para los remolcadores que les aplique, se deben mantener líneas de remolque en buen estado, ser inspeccionadas por el personal de abordaje antes de cada maniobra de remolque o asistencia y a intervalos máximo de tres meses. Cada línea deberá tener una hoja de vida que indique la posición o lugar de la maniobra, clase de maniobra, duración de la maniobra, terminal o muelle, nombre y firma del Capitán del remolcador; esto, con el propósito de determinar la vida útil de cada línea y su oportuno reemplazo. Este registro debe llevarse de conformidad con el formato del Anexo "F".
5. 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 de tiro de bolardo - TBP y para el cabo de fibra sintética, debe ser como mínimo, dos coma cinco (2,5) veces la capacidad de *bollard pull* del remolcador.
6. El Capitán del remolcador exigirá que la línea de remolque sea 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. Al respecto se debe exigir la confirmación del capitán de la nave y del piloto práctico.
7. 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 a combustible líquido.
  - c. durante toda la maniobra, no se deben ejecutar trabajos de rasqueteo, soldadura, corte o 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 apagar 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.
8. 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 de que estas áreas no sean visiblemente identificables, el capitán del remolcador debe coordinar con el Piloto práctico, quien a su vez coordinará con el Capitán de la nave asistida, el desarrollo de las maniobras de empuje.
9. Mantener los esquemas de defensas del remolcador completos y en buen estado.
10. 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 en exceso de dos nudos, el buque que navegue con la corriente a favor tendrá prioridad sobre aquél que navegue con la corriente en contra.
  - b. 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.

(Anexo E, emanado de la [Resolución 685 de 2018](#))



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

### Anexo No. 25 – Parte 5: Registro de operación con líneas de remolque.

#### Registro de operación con líneas de remolque

Remolcador: \_\_\_\_\_ Fecha / Firma del Capitán: \_\_\_\_\_ Fecha de inspección: \_\_\_\_\_

Línea principal para (R) / (A) Carga de ruptura: \_\_\_\_\_

Línea secundaria para (R) / (A) Fecha / Hora Línea conectada: \_\_\_\_\_ Posición (Lugar): \_\_\_\_\_

Línea principal de (R) / (A): (L) Fecha / Hora Línea desconectada: \_\_\_\_\_ Posición (Lugar): \_\_\_\_\_  
(M)

Línea secundaria de (R) / (A): (L)  
(M)

Nave/AN Remolcado /Asistido: \_\_\_\_\_

#### Información de Operación (Anotación de verificación física de la(s) línea(s) en uso: dos veces al día)

PUNTO DE ORIGEN	PUNTO DE DESTINO	Duración de uso de la guaya/cabo (total días y horas)	Hora de Verificación visual de la Línea	Longitud de la guaya/cabo (metros)	CONDICIONES AMBIENTALES	Longitud de la guaya/cabo Ajustada (+/- metros)	Observaciones

(R) Remolque

(L)  
Lubricación

Nota: Marque con una (X) sobre las siglas (R)/(A) según el servicio para el cual se está utilizando la línea, y sobre las siglas (L)/(M) según el trabajo realizado a la línea

(A) Asistencia

(M) Mantenimiento

(Anexo F, emanado de la [Resolución 685 de 2018](#))

Anexo No. 25 – Parte 6: Matriz de capacidades técnicas del Remolcador.

**MATRIZ DE CAPACIDADES TÉCNICAS DEL REMOLCADOR**

SERVICIOS		EQUIPOS REQUERIDOS			
<b>I. SERVICIOS PORTUARIOS – SERVICIOS DE ASISTENCIA EN MANIOBRAS DE PRACTICAJE</b>	a. Principal de asistencia	Cabo de maniobra		Winche y bita de remolque	Bitas y cornamuzas por ambos costados
	b. Escolta	Cabo de maniobra		Gancho, winche de remolque con liberación remota	Bitas y cornamuzas por ambos costados
	c. Auxiliares y complementarios	Cabo de maniobra			Bitas y cornamuzas por ambos costados
<b>II. SERVICIOS DE REMOLQUE</b>	a. Barcaceo	Bitas y cornamuzas por ambos costados	Cabos de remolque o cables de amarre		Aparejos de remolque
	b. Remolque en aguas protegidas	Bitas en H o gancho o winche de remolque	Cabo de remolque o cable de remolque		
	c. Remolque en aguas no protegidas	Bitas en H o gancho o winche de remolque con liberación remota	Cabo de remolque o cable de remolque		
	d. Remolque costanero	Bitas en H o gancho o winche de remolque con liberación remota	Línea de remolque	Guía para línea de remolque	Aparejos de remolque

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

	e. Remolque oceánico o de altura	Bitas de remolque, gancho y winche de remolque con liberación remota	Línea de remolque	Guía para línea de remolque	Aparejos de remolque
<b>III. SERVICIOS DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS</b>	a. Búsqueda y Rescate	Radar banda x bote de rescate	Escala de piloto o redes de desembarco	Dispositivo de izada de camilla	Capacidad de alojamiento de heridos y/o rescatados.
	b. Combate de incendios	Apéndice "1" Sistemas externos de lucha contra incendios			
	c. Recepción de slops en operaciones de control derrame de hidrocarburos y/o sustancias nocivas o peligrosas	Capacidad para operar barreras de contención de derrames	Equipos recolectores de sustancias derramadas	Tanque almacenamiento sustancia recogida	Material absorbente
	d. Maniobra con barreras, transporte y uso de equipos en operaciones complementarias en control de derrame hidrocarburos y/o sustancias nocivas o peligrosas	Capacidad para operar barreras de contención de derrames	Barreras de contención	Capacidad para apoyar con equipos recolectores de sustancias derramadas	Material absorbente
<b>IV. SERVICIOS DESALVAMENTO</b>	a. Reflotamiento, o remoción de naves y artefactos navales	Grua	Capacidad de carga sobre cubierta	Capacidad de apoyo a buzos	Capacidad de remolque
	b. Desencallamiento de naves y artefactos navales	Bitas en gancho/winche de remolque con liberación remota	Capacidad de apoyo a buzos	Aparejos de remolque	
	c. Remolque de naves y artefactos navales averiados	Capacidad de remolque oceánico			

<b>V. SERVICIOS DE APOYO EN DRAGADO, MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES SUBMARINAS Y MANEJO DE ANCLAS Y MUERTOS DE BOYAS</b>	a. Apoyo en Dragado	Bitas y cornamuzas por ambos costados	Capacidad de carga sobre cubierta	Capacidad de alojamiento extra	
	b. Apoyo en mantenimiento de instalaciones submarinas	Equipo para tendido de tubería	Gura y capacidad de carga sobre cubierta	Bitas y cornamuzas por ambos costados	Capacidad de alojamiento extra
	c. Manejo de anclas y muertos de boyas	Winche y/o grúa	Capacidad de carga sobre cubierta	Aparejos de cubierta y grilletería	-
<b>VI. SERVICIOS DE APOYO LOGISTICO Y OPERACIONAL COSTA AFUERA PRESTADO POR REMOLCADORES</b>	a. Apoyo costa afuera	Capacidad de almacenamiento de víveres	Capacidad de abastecimiento de agua potable	Capacidad de almacenamiento de equipos	Posicionamiento dinámico
	b. Suministro costa afuera	Capacidad para suministrar agua potable	Capacidad de alojamiento extra	Capacidad de recepción de residuos líquidos o sólidos	Capacidad de suministro de combustible o materiales

(Anexo G, emanado de la [Resolución 685 de 2018](#))

**Anexo No. 25 – Parte 6 – Apéndice 1:** Sistemas externos de lucha contra incendios.

#### SISTEMAS EXTERNOS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS

Acuerdo a sus características técnicas y el servicio indicado en el permiso de operación, un remolcador puede estar habilitado para atender emergencias, específicamente el Servicio de Combate de Incendios, según se indica en la siguiente tabla:

Sistema de Combate Incendio externo (Fire Fighting - FiFi)									
Sistema	Numero mínimo de Monitores	Forma de control Monitores	Numero mínimo de Bombas	Forma de control Bombas	Capacidad mínima Bombas (m <sup>3</sup> /h)	Alcance vertical (m)	Alcance horizontal (m)	Número mínimo 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 Casa Clasificadora o 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.
9. Para los remolcadores con sistemas FiFi $\frac{1}{2}$ , 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.

(Anexo G – Apéndice 1, emanado de la [Resolución 685 de 2018](#))

**Anexo No. 25 – Parte 7:** Tablas para determinar la capacidad mínima de Bollard Pull durante el servicio de asistencia en Tolú y amarre a Monoboyas y Multiboyas.

**TABLAS PARA DETERMINAR LA CAPACIDAD MÍNIMA DE BOLLAR PULL DURANTE EL SERVICIO DE ASISTENCIA EN TOLÚ Y AMARRE A MONOBOYAS Y MULTIBOYAS**

**Criterios de entrada e interpretación.**

1. La entrada a las tablas se hace por un rango de eslora de buque, cruzando el renglón del rango hacia la derecha hasta la columna del tipo de buque, en donde se encontrará el valor del *bollard pull* necesario para la asistencia de esa nave.
2. El valor total de *bollard pull* obtenido, puede distribuirse entre dos o más remolcadores, pero esta decisión debe estar basada en la experiencia operacional en cada jurisdicción.
3. Si se requiere conocer la potencia estimada marcha atrás de un remolcador convencional, puede estimarse en un 60% (sesenta por ciento) de la potencia en marcha avante. (TUG USE IN PORT, Segunda Edición 2003, 2.3 Conventional Types of Tugs 2.3.2 "propulsion and reducers – propeller efficiency and maneuverability".

MONOBOYAS

TIPO DE BUQUE			TANQUERO/ GRANELERO
ESLORA en metros			TBP
60	α	65	14
65	α	70	15
70	α	75	16
75	α	80	17
80	α	85	18
85	α	90	19
90	α	95	21
95	α	100	22
100	α	105	23
105	α	110	24
110	α	115	25
115	α	120	27
120	α	125	28
125	α	130	29
130	α	135	30
135	α	140	31
140	α	145	32
145	α	150	34
150	α	155	35



155	α	160	36
160	α	165	37
165	α	170	38
170	α	175	40
175	α	180	41
180	α	185	42
185	α	190	43
190	α	195	45
195	α	200	46
203	α	205	47
205	α	210	48
210	α	215	50
215	α	220	51
220	α	225	52
225	α	230	53
230	α	235	54
235	α	240	56
240	α	245	57
245	α	250	58
250	α	255	59
255	α	260	61
260	α	265	62
265	α	270	63

270	α	275	65
<b>IPO DE BUQUE</b>			<b>TANQUERO / GRANELERO</b>
<b>ESLORA en metros</b>			<b>TBP</b>
275	α	280	66
280	α	285	67
285	α	290	68
290	α	295	70
295	α	300	71
300	α	305	72
305	α	310	77
310	α	315	80
315	α	320	83
320	α	325	86
325	α	330	90
330	α	335	96
335	α	340	103
340	α	345	110
345	α	350	118
350	α	355	120
355	α	360	121
360	α	365	123
365	α	370	125
370	α	375	126

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

375	α	380	128
380	α	385	130
385	α	390	131
390	α	395	133
395	α	400	135

### TOLÚ

TIPO DE BUQUE			GRANELERO	CARGA GENERAL
ESLORA en metros			TBP	
60	α	65	6	6
65	α	70	6	6
70	α	75	7	7
75	α	80	7	7
80	α	85	8	8
85	α	90	8	8
90	α	95	9	9
95	α	100	9	9
100	α	105	10	10
105	α	110	10	10
110	α	115	11	11
115	α	120	11	11
120	α	125	12	12
125	α	130	12	12

130	α	135	13	13
135	α	140	13	13
140	α	145	14	14
145	α	150	14	14
150	α	155	15	15
155	α	160	16	16
160	α	165	16	17
165	α	170	17	17
170	α	175	18	18
175	α	180	18	19
180	α	185	19	19
185	α	190	20	20
190	α	195	20	21
195	α	200	21	22
200	α	205	22	22
205	α	210	22	23
210	α	215	23	24
215	α	220	24	24
220	α	225	25	25
225	α	230	25	26
230	α	235	26	27
235	α	240	26	27
240	α	245	27	28

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

245	a	250	27	28
250	a	255	28	29
255	a	260	28	29
260	a	265	29	30
265	a	270	29	31

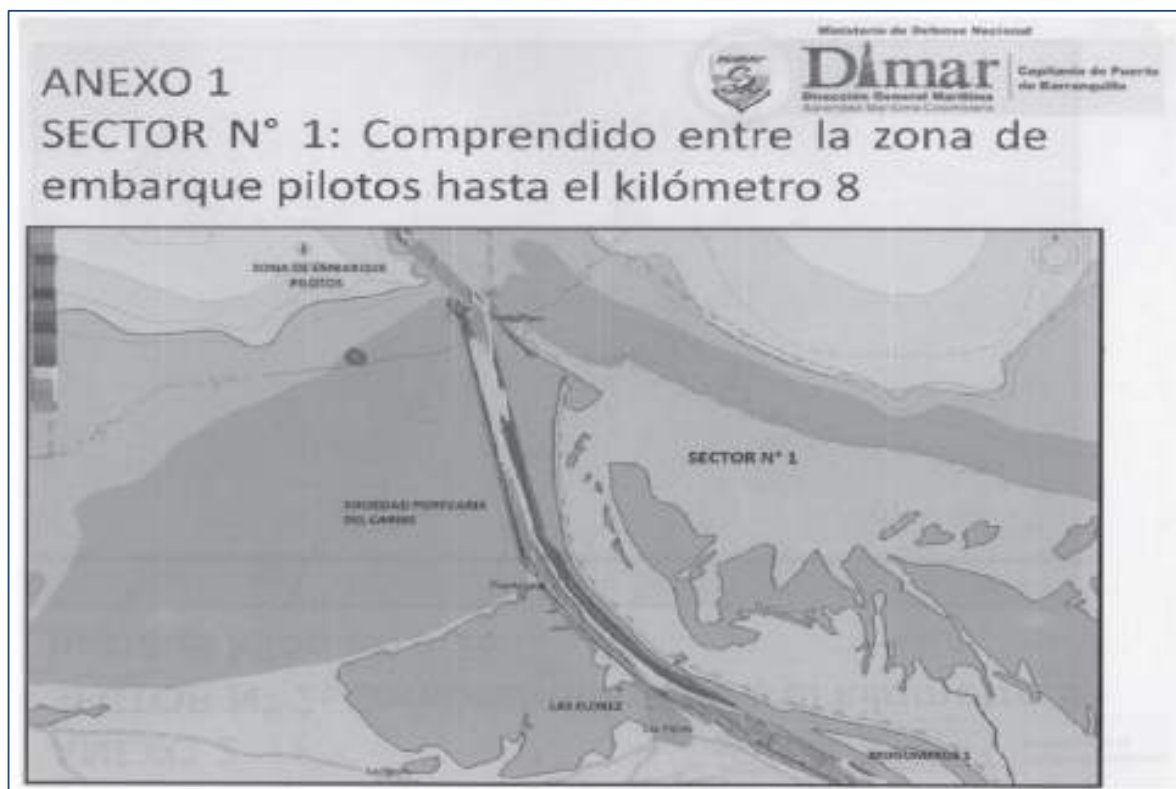
TIPO DE BUQUE		GRANELERO	CARGA GENERAL	
ESLORA en metros		TBP		
270	a	275	30	31
275	a	280	31	32
280	a	285	31	32
285	a	290	32	33
290	a	295	32	33
295	a	300	33	34
300	a	305	33	34
305	a	310	34	35
310	a	315	34	36
315	a	320	35	36
320	a	325	35	37
325	a	330	36	37
330	a	335	37	38
335	a	340	37	38
340	a	345	38	39

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

345	a	350	38	40
350	a	355	39	40
355	a	360	39	41
360	a	365	40	41
365	a	370	40	42
370	a	375	41	42
375	a	380	41	43
380	a	385	42	44
385	a	390	43	44
390	a	395	43	45
395	a	400	44	45

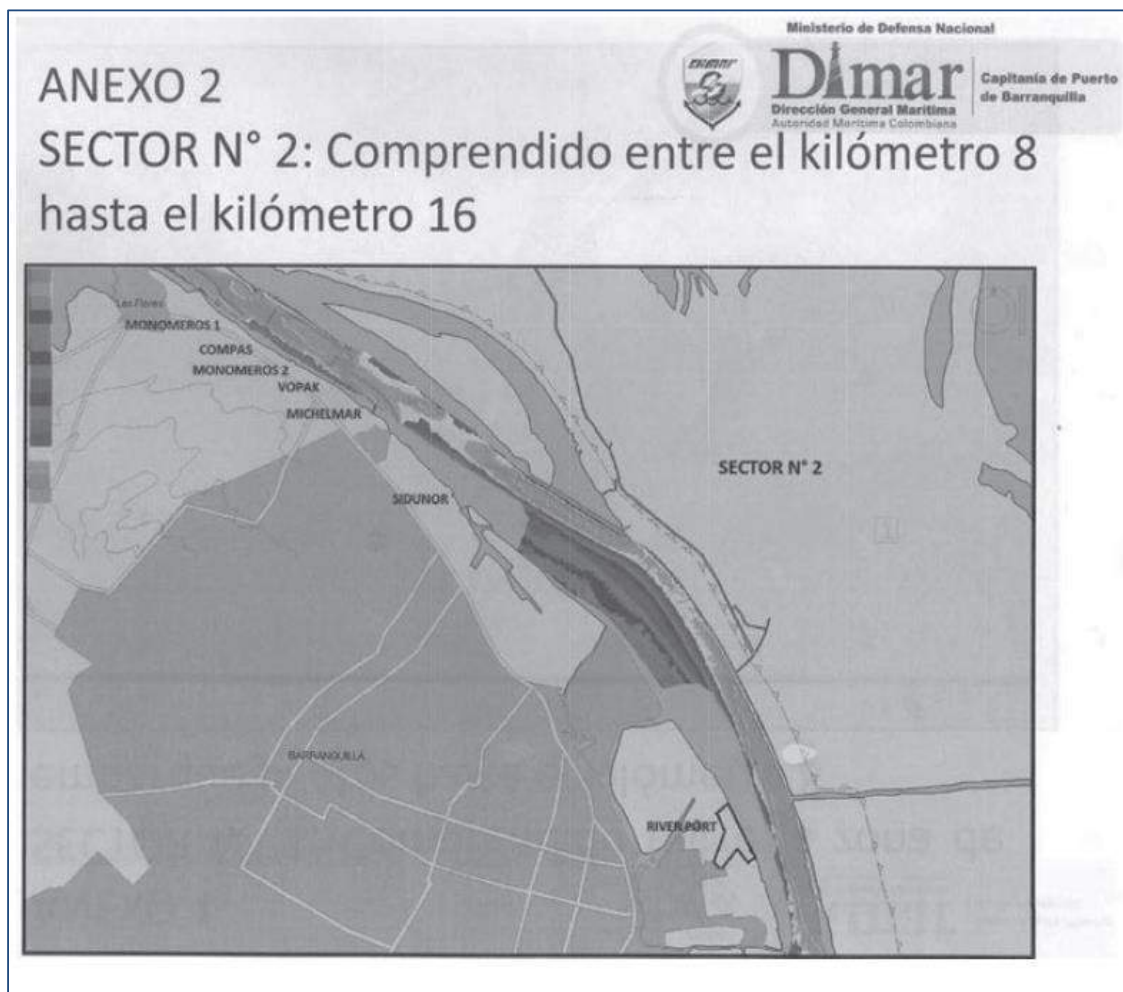
(Anexo F, emanado de la [Resolución 685 de 2018](#))

**Anexo No. 26:** Sector No. 1 – Comprendido entre la zona de embarque de pilotos hasta el kilómetro 8.



(Anexo No. 1, emanado de la [Resolución 020 de 2015](#))

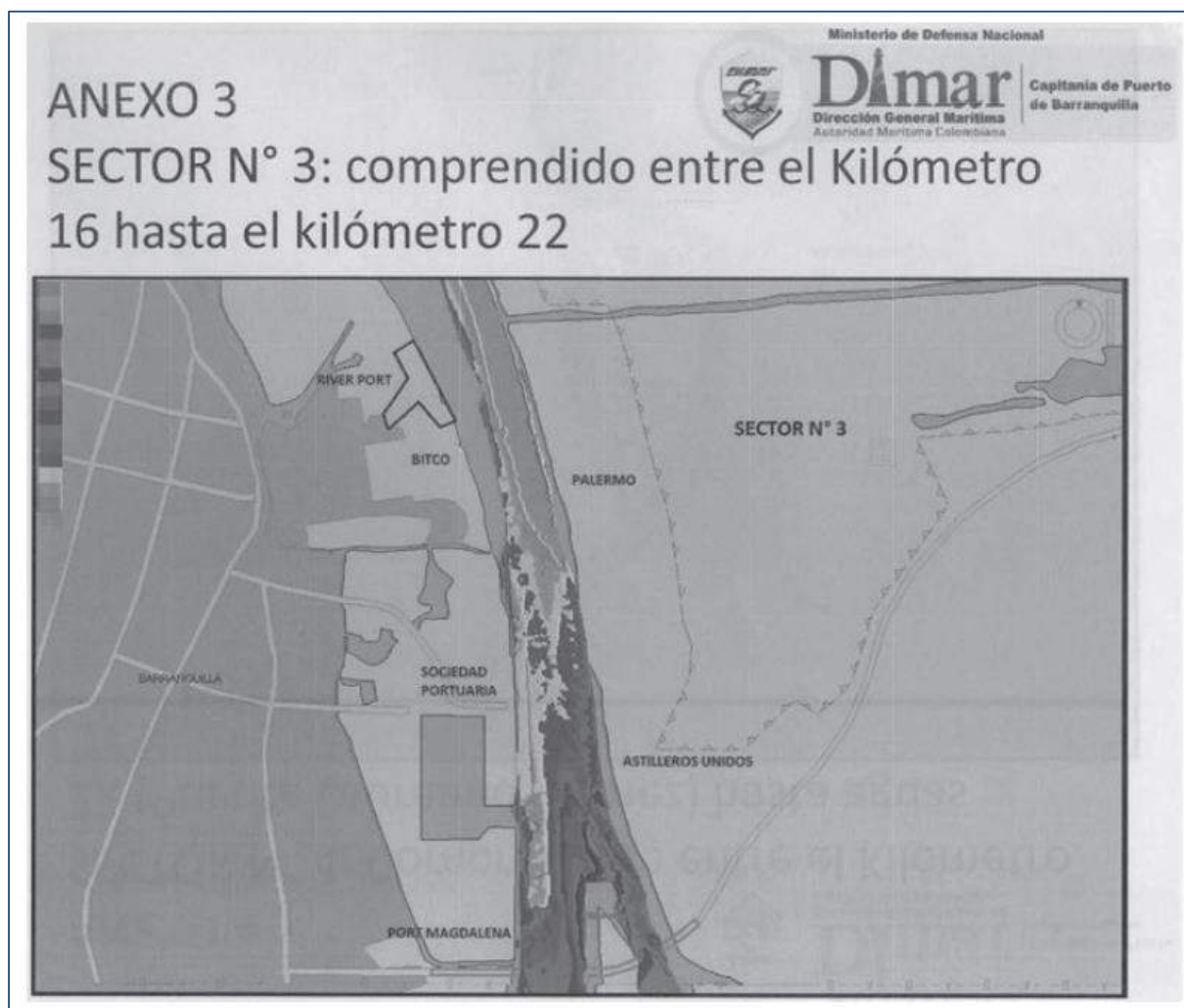
**Anexo No. 27:** Sector No. 2 - Comprendido entre el kilómetro 8 hasta el kilómetro 16.



(Anexo No. 2, emanado de la [Resolución 020 de 2015](#))

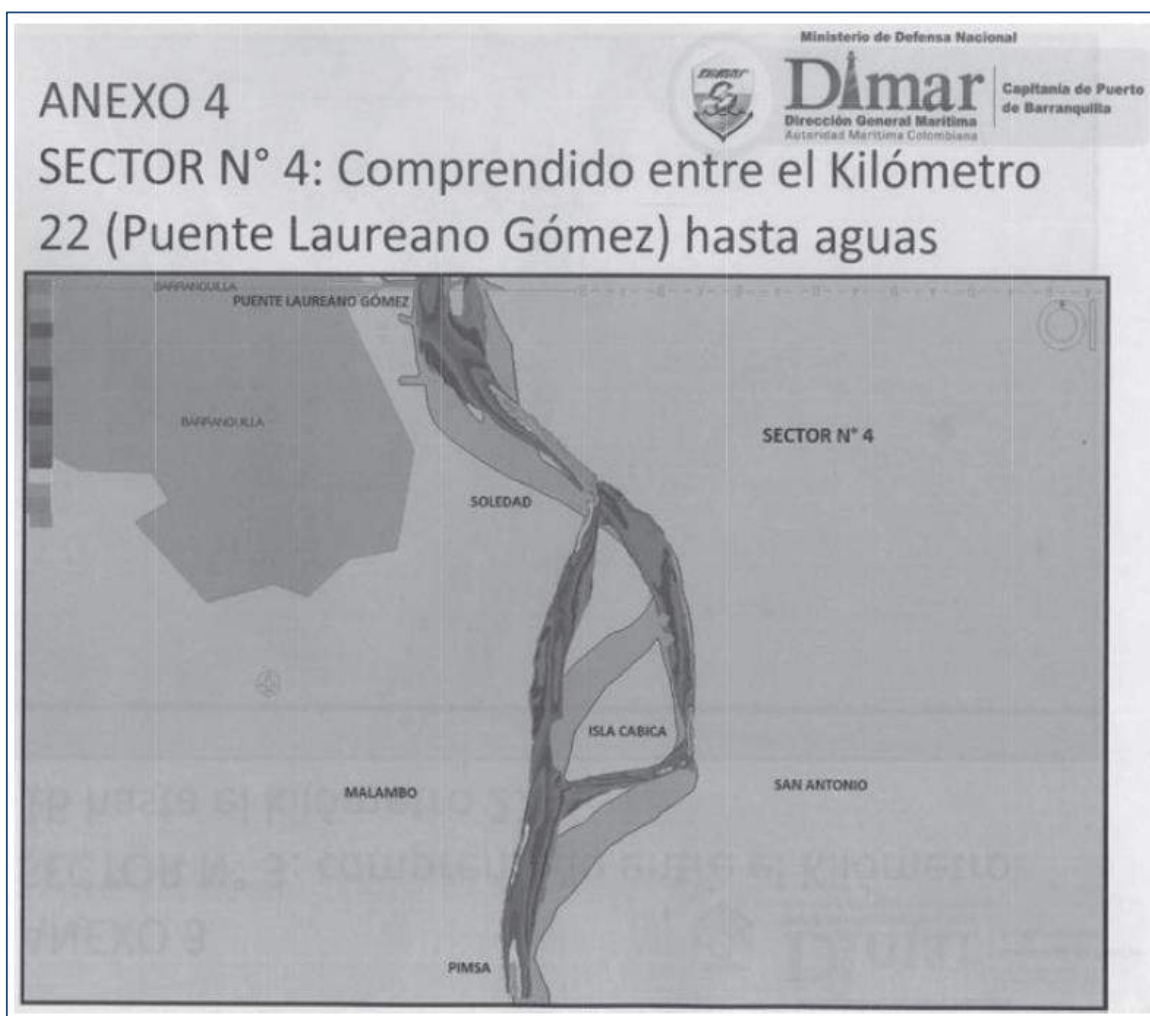


**Anexo No. 28:** Sector No. 3 - Comprendido entre el kilómetro 16 hasta el kilómetro 22.



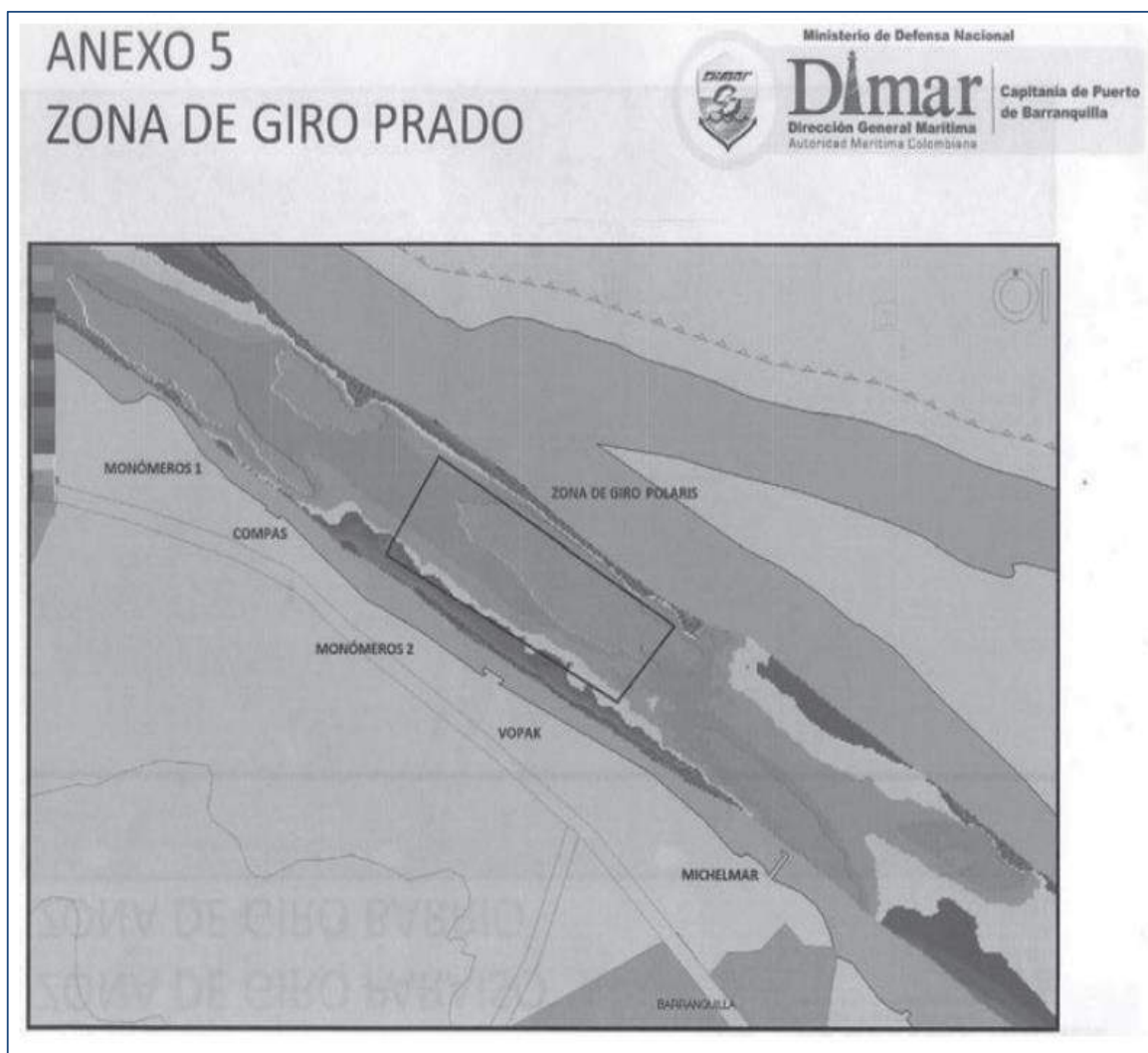
(Anexo No. 3, emanado de la [Resolución 020 de 2015](#))

**Anexo No. 29:** Sector No. 4 – Comprendido entre el kilómetro 22 (Puente Laureano Gómez) hasta aguas arriba.



(Anexo No. 4, emanado de la [Resolución 020 de 2015](#))

Anexo No. 30: Zona de giro prado.



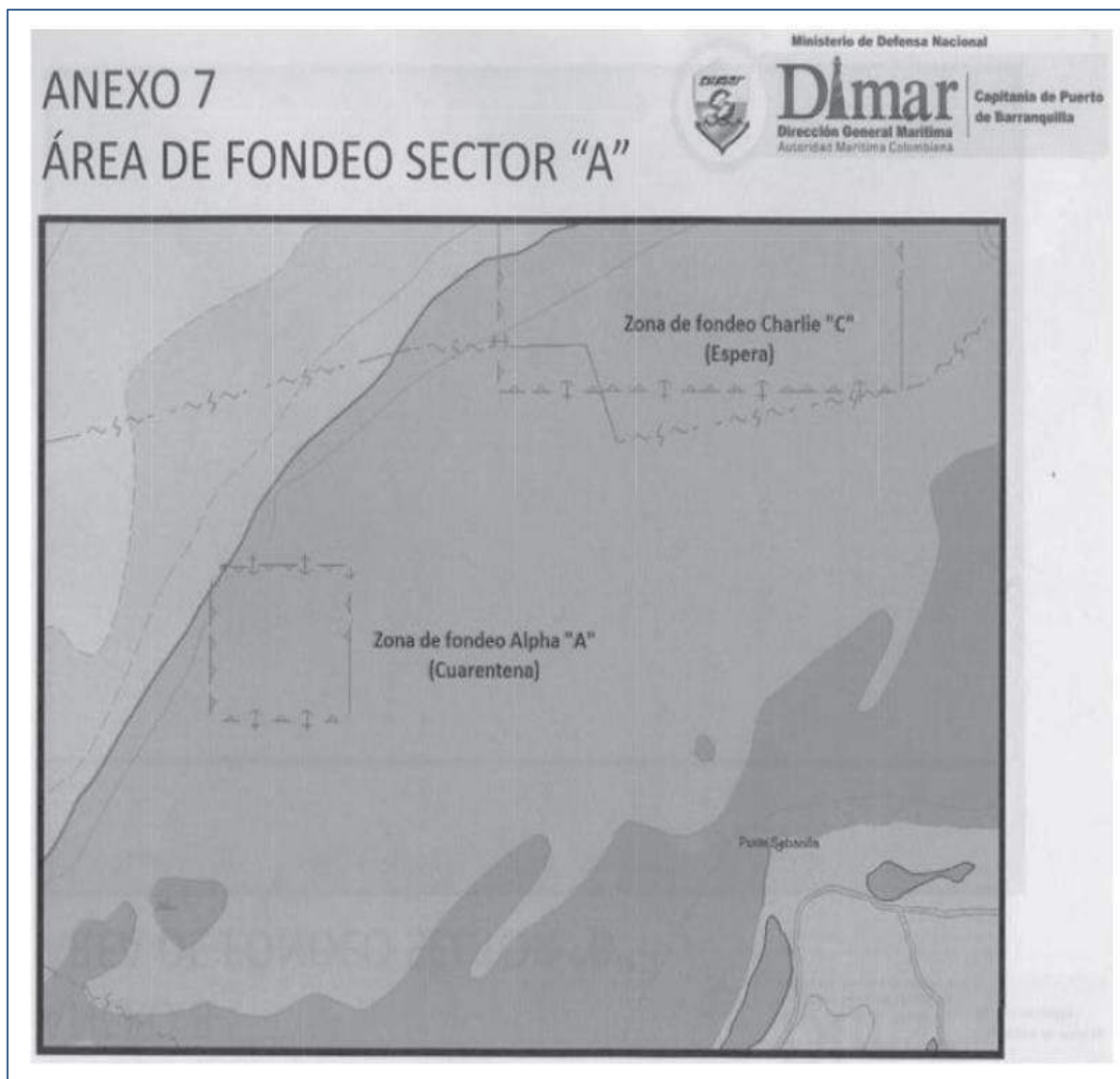
(Anexo No. 5, emanado de la [Resolución 020 de 2015](#))

Anexo No. 31: Zona de giro paraíso y zona de giro barrio.



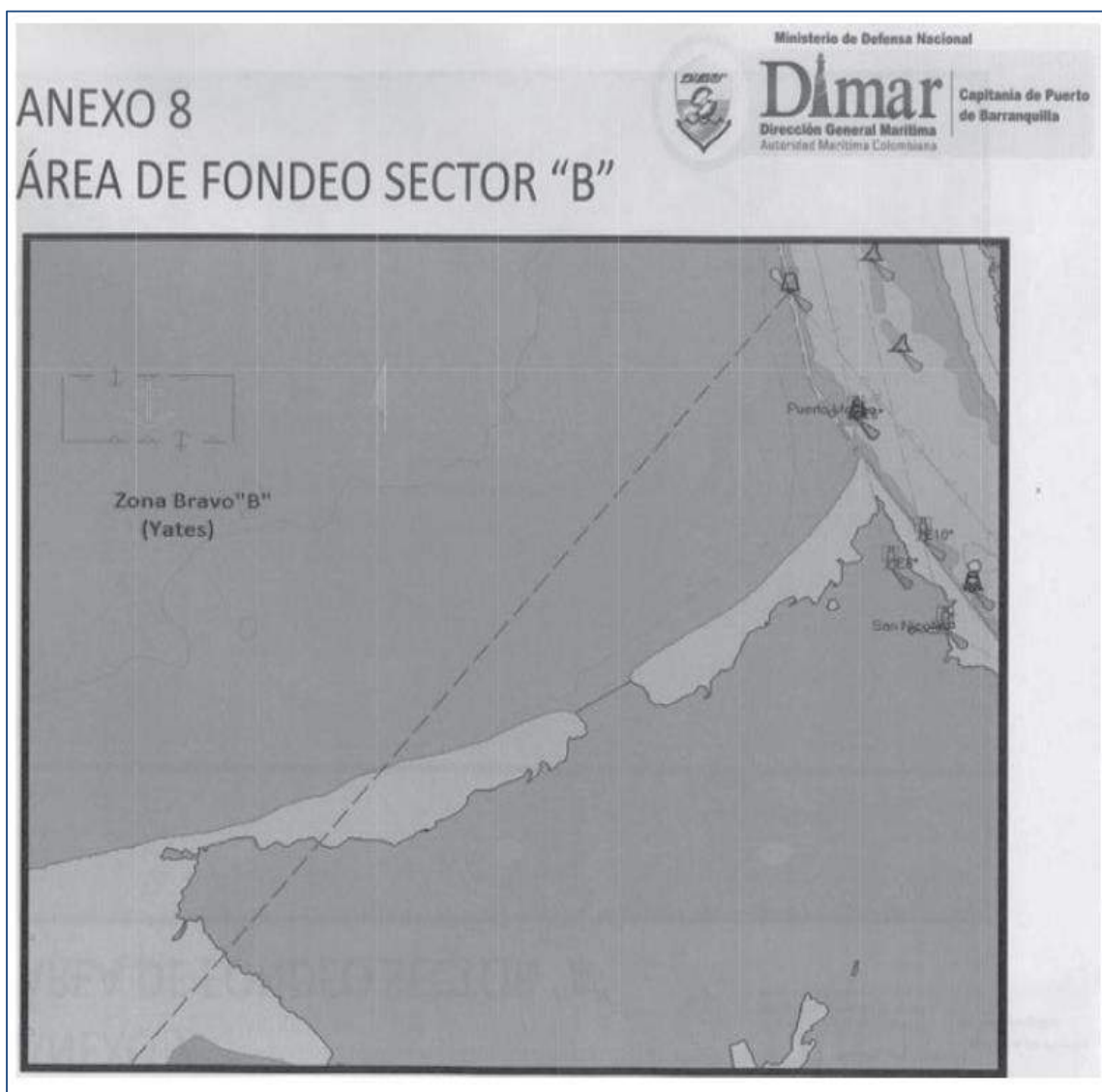
(Anexo No. 6, emanado de la [Resolución 020 de 2015](#))

Anexo No. 32: Área de fondeo sector "A".



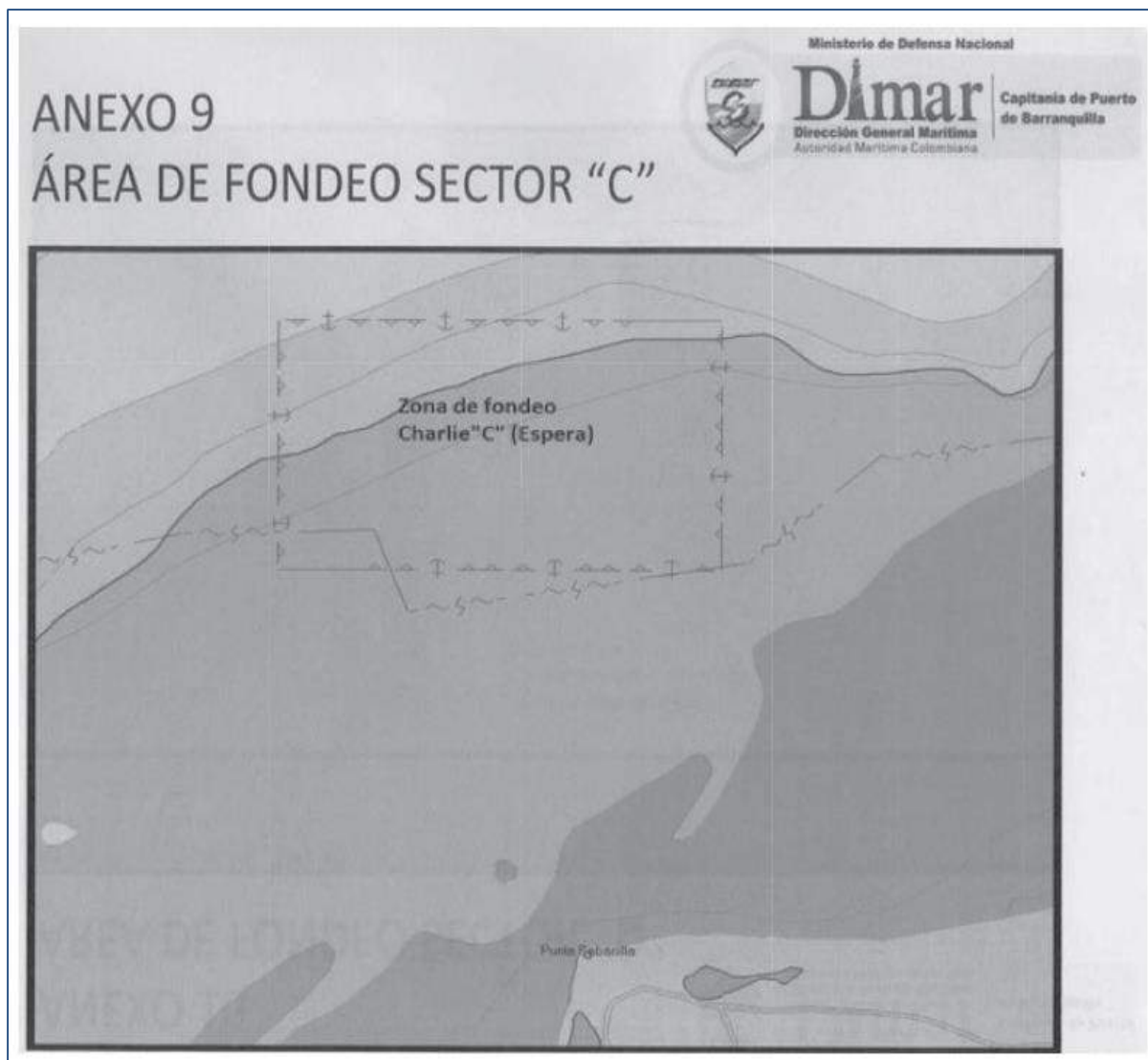
(Anexo No. 7, emanado de la [Resolución 020 de 2015](#))

Anexo No. 33: Área de fondeo sector "B".



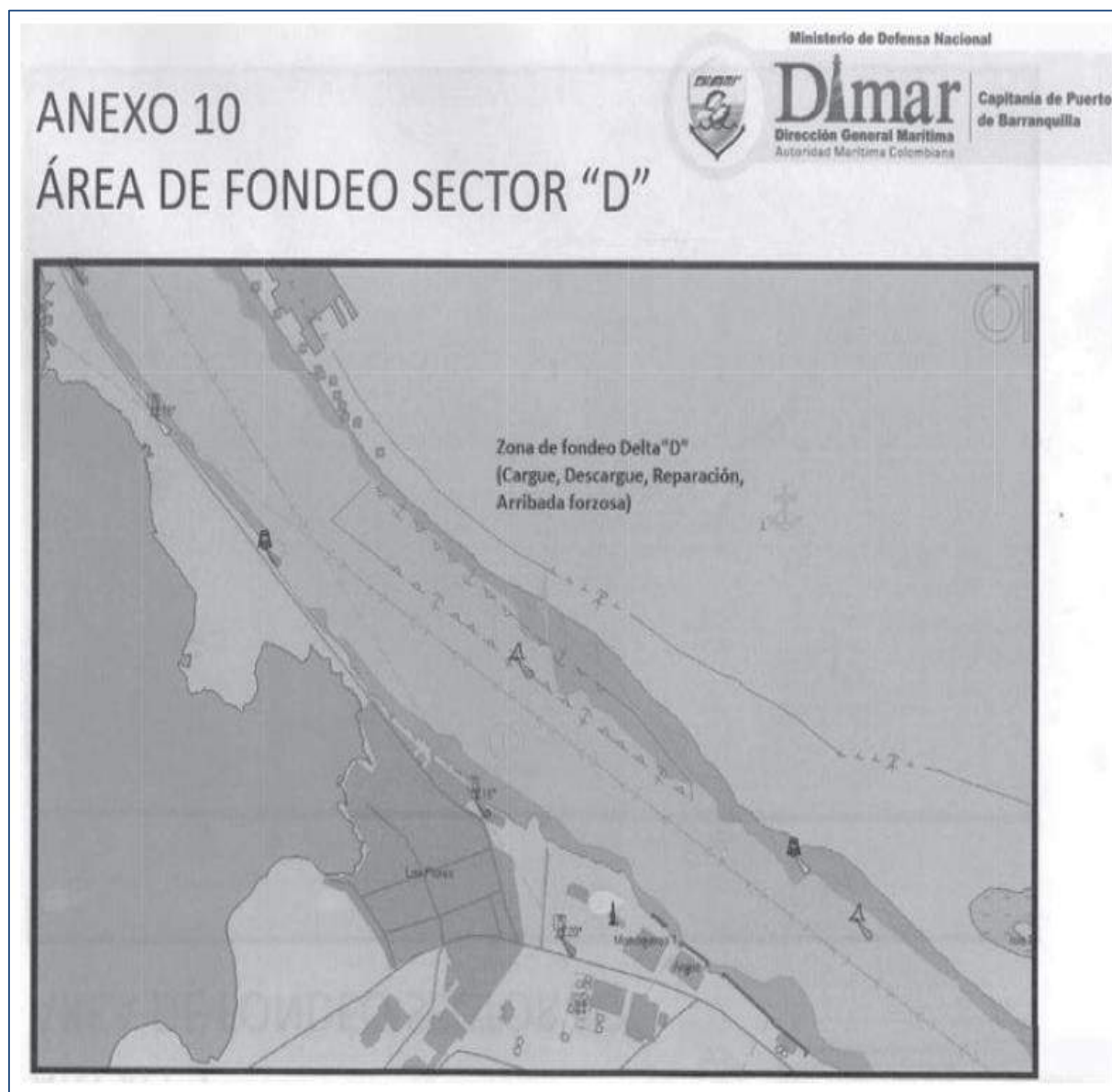
(Anexo No. 8, emanado de la [Resolución 020 de 2015](#))

Anexo No. 34: Área de fondeo sector "C".



(Anexo No. 9, emanado de la [Resolución 020 de 2015](#))

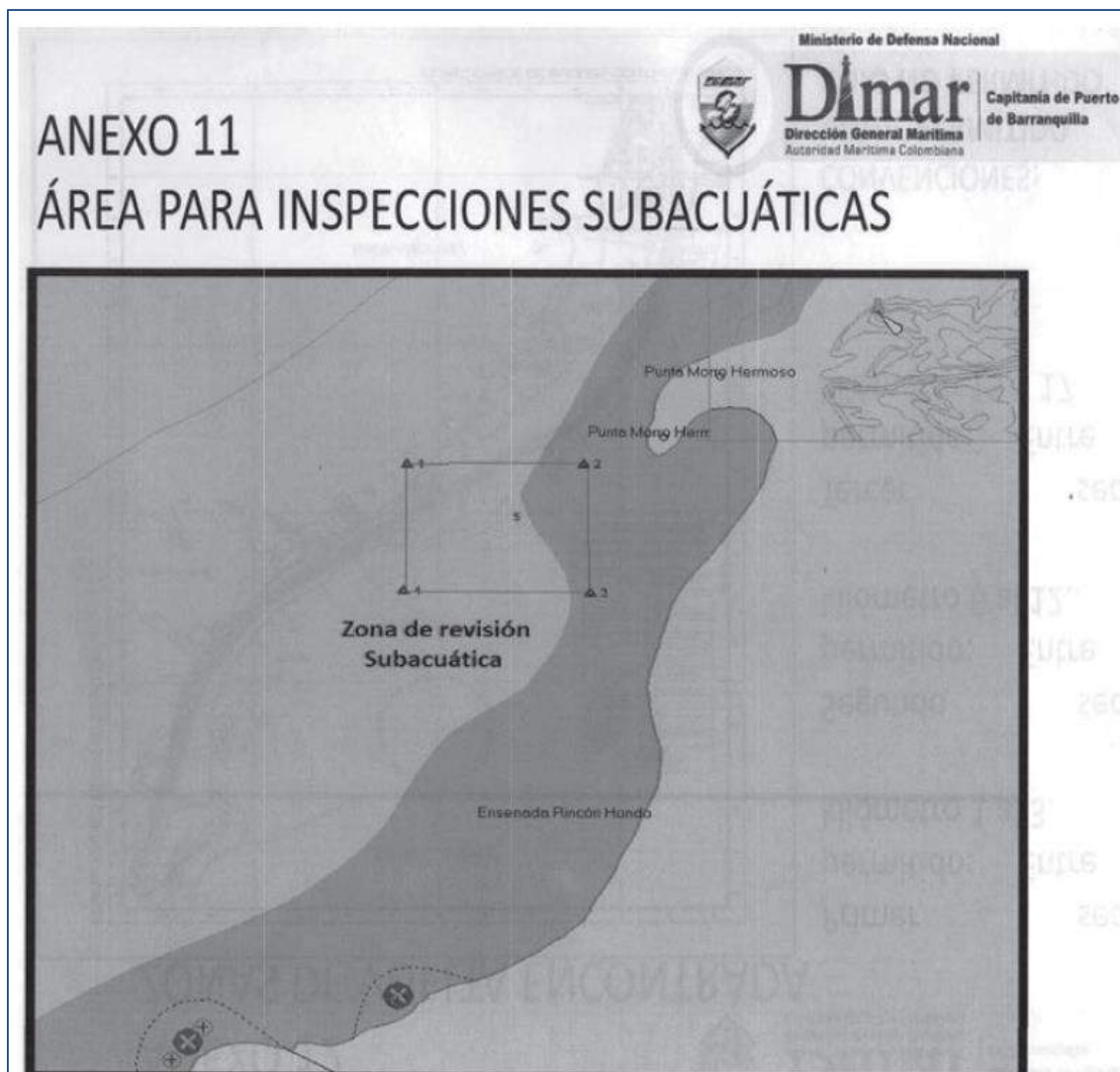
Anexo No. 35: Área de fondeo sector "D".



(Anexo No. 10, emanado de la [Resolución 020 de 2015](#))



Anexo No. 36: Área para inspecciones subacuáticas.



(Anexo No. 11, emanado de la [Resolución 020 de 2015](#))

Anexo No. 37: Zonas de vuelta encontrada.



(Anexo No. 12, emanado de la [Resolución 020 de 2015](#))

**Anexo No. 38:** Equipamiento para naves de transporte público marítimo de Cartagena y Certificados estatutarios para naves de transporte público marítimo de pasajeros.

### EQUIPAMIENTO PARA NAVES DE TRANSPORTE PÚBLICO MARÍTIMO DE CARTAGENA

No.	ELEMENTO	ARQUEO BRUTO				
		≤25	>25 ≤50	>50 ≤ 150	>150 ≤ 300	
1	Marcas de identificación	SI	SI	SI	SI	A la altura de media cubierta el nombre de la nave en letras de contraste con el color del casco, de manera que sea fácilmente visible y de tamaño.
2	Cuadernillo de estabilidad			SI	SI	
3	Compás magnético	SI	SI	SI	SI	
4	GPS	SI	SI	SI	SI	Si va a efectuar navegación nocturna.
5	VHF Portatil	NO	NO	SI	SI	
6	VHF Base	SI	SI	SI	SI	Naves mayores de 50 UAB con MMSI
7	Sistema AIS VHF Tipo B	SI	SI	SI	SI	
8	Pito	NO	NO	SI	SI	
9	Luces de navegación	SI	SI	SI	SI	
10	Sistema de fondeo	SI	SI	SI	SI	
11	Aros salvavidas	2	2	4	4	Con driza y naves mayores de 50 UAB 2 con Luz de encendido en caso de emergencia.
12	Sistema de comunicaciones	NO	NO	SI	SI	

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

	internas Puentes- Máquinas					
13	Chaleco Salvavidas	SI	SI	SI	SI	La cantidad mínima igual al máximo número de pasajeros y tripulantes autorizados. Deberán estar disponibles para su uso inmediato en caso de emergencia.
14	Bengalas de socorro	2	2	3	4	
15	Reflector de mano	SI	SI	SI	SI	
16	Remos	2	NO	NO	NO	
17	Bichero	SI	NO	NO	NO	
18	Silbato marino	SI	SI	NO	NO	
19	Botiquin	SI	SI	SI	SI	Equipamiento: Venda, curitas, apósitos, esterilizados, gasa esterilizada, esparadrapo, tijeras, ganchos para vendajes, crema antiséptica, pinzas, algodón, agua oxigenada, termómetro, caladril o sulfato de plata.
20	Camilla rígida y cuello ortopédico	NO	SI	SI	SI	
21	Fuente de energía eléctrica de emergencia	NO	SI	SI	SI	Batería o planta auxiliar.
22	Bombas de achique	SI	SI	SI	SI	A partir de 50 U.A.B. mínimo 2 bombas de achique.
23	Alarma general y/o megáfono	NO	SI	SI	SI	
24	Tablero de alarmas	NO	NO	SI	SI	

	de luces de navegación					
25	Señalización rutas de evacuación	NO	NO	SI	SI	
26	Sistemas de ventilación en los espacios de máquinas	NO	NO	SI	SI	
27	Dispositivo de alarma para máquinas	NO	NO	SI	SI	
28	Sistema de alarmas de motores: Temperatura, lubricación, etc.	NO	NO	SI	SI	
29	Válvulas remotas de cierre rápido del sistema de combustible de los propulsores	NO	NO	SI	SI	
30	Detección y alarma contra incendio	NO	NO	SI	SI	
31	Detector de humo	NO	NO	SI	SI	
32	Sistema de extracción de humo	NO	NO	SI	SI	
33	Hidrantes	NO	NO	NO	SI	
34	Mangueras con boquilla contra incendio	NO	NO	NO	SI	
35	Extintores portátiles	2	3	4	5	10 Libs multipropósito
36	Sistemas fijos de extinción de incendios	NO	NO	SI	SI	Activación a control remoto
37	Alarmas de alto nivel sentinas	NO	NO	SI	SI	
38	Plano de	NO	NO	SI	SI	

	seguridad y conraincencio					
39	Cuadro de obligaciones e instrucciones para casos de emergencia	NO	NO	SI	SI	
40	Plan de mantenimiento	NO	NO	SI	SI	
41	Cálculo de arqueo	SI	SI	SI	SI	
42	Sistema de manejo de aguas aceitosas	NO	SI	SI	SI	
43	Libro registro de hidrocarburos Parte I	NO	SI	SI	SI	
44	Prevención de la contaminación por aguas sucias	NO	SI	SI	SI	
45	Prevención de la contaminación por basuras. Plan de gestión, libro de registro y rótulos	SI	SI	SI	SI	Mínimo 02 Puntos ecológicos por cubierta. En las lanchas recién para basura.
46	Juego de herramientas	SI	SI	SI	SI	
47	Bandera colombiana	SI	SI	SI	SI	
48	Inspección obra Viva	SI	SI	SI	SI	Anual

Continuación del anexo No. 38... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

### CERTIFICADOS ESTATUTARIOS PARA NAVES DE TRANSPORTE PÚBLICO MARÍTIMO DE PASAJEROS

GRUPO I – DE PASAJE – SUBGRUPO I DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS MARÍTIMO				
CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS / ÁREA DE NAVEGACIÓN		ARQUEO BRUTO		OBSERVACIONES
		≤ 150	>150 ≤ 300	
		AP	AP	
No.	Certificados Permanentes			
1	Certificado de matrícula	SI	SI	La potencia de las máquinas propulsoras principales debe aparecer en KW.
3	Certificado de arqueo	SI	SI	
4	Certificado de dotación mínima de seguridad	SI	SI	A las lanchas no se les expide este certificado, pero en el certificado de matrícula debe aparecer el número mínimo de tripulantes.
5	Certificado de número máximo de pasajeros	SI	SI	
6	Certificado de Registro de Motor	SI	SI	
No.	Certificados Definitivos			
1	Certificado de francobordo	SI	SI	Aplica para toda embarcación de más de 24 metros de eslora total previo cálculo de francobordo, así su arqueo bruto sea inferior a 150 y asignación de líneas de carga.
2	Certificado de seguridad	SI	SI	

	para buques de pasaje			
3	Certificado de gestión de la seguridad	NO	SI	
4	Documento de cumplimiento de gestión de la seguridad	SI	SI	Copia del documento que reposa en la empresa.

(Anexo A, emanado de la [Resolución 576 de 2015](#))

**Anexo No. 39:** Anexo técnico sobre el transporte de hidrocarburos a granel en áreas bajo la jurisdicción de la Dirección General Marítima.

1. Para los efectos del presente anexo se establecen las siguientes definiciones:

- a) 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 Prevenir la Contaminación por Buques de 1973 y su Protocolo de 1978, Convenio MARPOL enmendado.
- b) 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 combinadas, las "naves tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas", tal como se definen en el Anexo II del Convenio MARPOL 73/78 enmendado, y los buques gaseros, tal como se definen en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974, Convenio SOLAS 1974 enmendado, cuando estén transportando cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel. Así mismo se incluyen las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) de hidrocarburos, y las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) de hidrocarburos.
- c) Tanque de decantación: Aquel específicamente destinado a recoger residuos y aguas de lavado de tanques y otras mezclas oleosas.



- d) Tanque o espacio del doble fondo: Cualquier tanque o espacio adyacente al forro exterior en los fondos del buque.
- e) Tanque o espacio lateral: Cualquier tanque o espacio adyacente al forro exterior en los costados del tanque.
2. Los tanques de carga y de decantación estarán protegidos en toda su longitud por tanques de lastre separado o espacios que no sean tanques destinados a contener hidrocarburos y/o mezclas oleosas, como se indica a continuación:

2.1. Tanques o espacios laterales:

Tendrán una profundidad igual a la altura total del costado del buque o se extenderán desde la cara superior del doble fondo hasta la cubierta más alta, ignorando el trancañil alomado en caso de haberlo. Irán dispuestos de tal manera que los tanques de carga y de decantación queden por dentro de la línea de trazado de las planchas del forro del costado, y en ningún caso a menos de la distancia "w" medida como se ilustra en la Figura 1, en cualquier sección transversal perpendicularmente al forro del costado, tal como se indica a continuación:

$$W = 0,5 + (\text{peso muerto (DW)}/20.000) \text{ (metros), o bien,}$$

$$W = 2,0 \text{ metros, si este valor es menor.}$$

El valor mínimo de w será de 1,0 metro.

- a. Para petroleros de peso muerto igual o superior a 5.000 toneladas, el valor mínimo de "w" será de 1,0 metro.
- b. Para petroleros de peso muerto inferior a 5.000 toneladas, el valor mínimo de "w" será de 0,76 metros.
- 2.2. Tanques o espacios del doble fondo:

En cualquier sección transversal, la profundidad de cada tanque o espacio del doble fondo será tal que la distancia "h" entre el fondo de los tanques de carga y de decantación y la línea de trazado de las planchas del forro del fondo, medida perpendicularmente a dichas

planchas como se ilustra en la Figura 1, no sea inferior a la especificada a continuación:

- a. Para buques de peso muerto igual o superior a 5.000 toneladas:

$$h = B / 15 \text{ (metros), o bien,}$$

$h = 2,0$  metros, si este último valor es menor.

El valor mínimo de "h" será de 1,0 metro.

- b. Para buques, excepto barcazas, de peso muerto inferior a 5.000 toneladas:  $h = B / 15$  (metros);

El valor mínimo de "h" será de 0,76 metros.

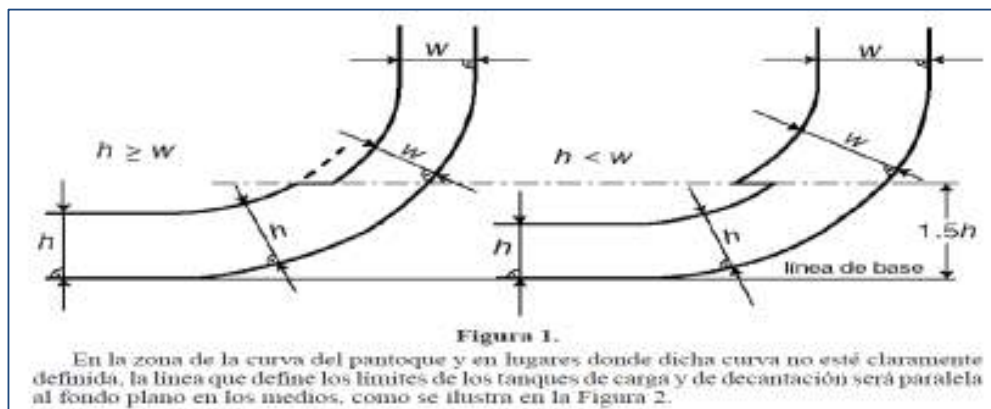
- c. Para barcazas de peso muerto inferior a 5.000 toneladas, el valor de "h" podrá reducirse a:

$$h = B / 18 \text{ (metros), con un valor mínimo de 0,76 metros.}$$

En el caso de barcazas de peso muerto inferior a 2.500 toneladas, el valor de "h" no será menor a 0,61 metros.

### 2.3. Zona de la curva del pantoque o en lugares en que la curva del pantoque no esté claramente definida.

Cuando las distancias "h" y "w" sean distintas, el valor "w" tendrá preferencia en los niveles que excedan de 1,5h por encima de la línea de base, tal como se ilustra en la Figura 1.



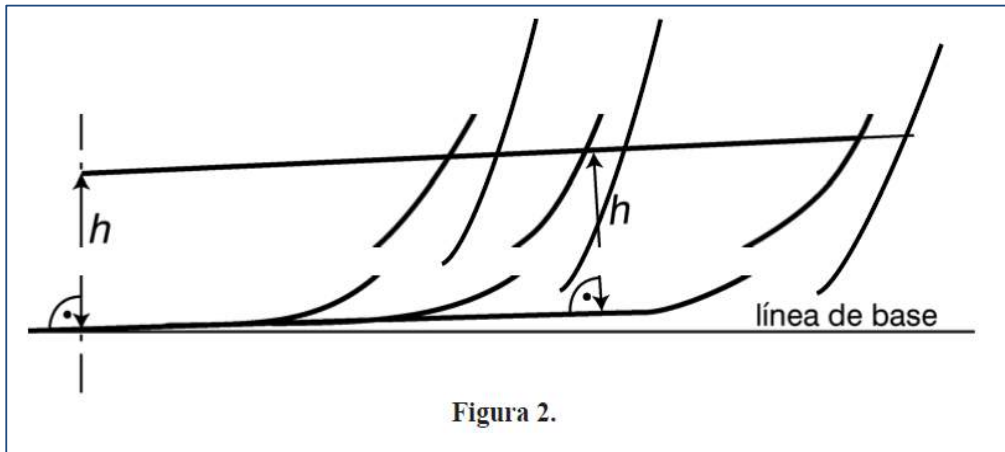


Figura 2.

#### 2.4. Capacidad total de los tanques de lastre:

En los buques petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas, y en los buques petroleros para productos petrolíferos refinados de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas, la capacidad total de los tanques laterales, tanques del doble fondo y tanques de los piques de proa y popa, no será inferior a la capacidad de los tanques de lastre separado necesaria para cumplir con lo estipulado en el siguiente párrafo:

La capacidad de los tanques de lastre separado se determinará de modo que el buque pueda operar con seguridad durante los viajes en lastre sin tener que recurrir a la utilización de los tanques de carga para lastrear con agua, salvo casos excepcionales. No obstante, la capacidad mínima de los tanques de lastre separado será tal que, en todas las condiciones de lastre que puedan darse en cualquier parte del viaje, incluido el buque vacío con lastre separado únicamente, puedan cumplirse las siguientes prescripciones relativas a los calados y asiento del buque:

- a. El calado de trazado en el centro del buque (dm), expresado en metros (sin tener en cuenta deformaciones del buque), no será inferior a:

$$dm = 2,0 + 0,02L$$

- b. Los calados en las perpendiculares de proa y popa corresponderán a los determinados por el calado en el centro del buque (dm), tal como se especifica en el párrafo precedente, con un asiento apopante no superior a 0,015L y,
- c. En los buques petroleros, el calado en la perpendicular de popa no será nunca inferior al necesario para garantizar la inmersión total de la(s) hélice(s).

Los tanques o espacios laterales y tanques del doble fondo que se utilicen para cumplir lo prescrito en los párrafos precedentes, irán emplazados de la manera más uniforme posible a lo largo de la zona de los tanques de carga. La capacidad adicional de lastre separado prevista para reducir los esfuerzos flectores longitudinales en la viga-casco, el asiento, y demás, podrá distribuirse por cualquier lugar del buque.

Las condiciones de lastre separado relativas a los petroleros de menos de 150 metros de eslora serán sometidas a consideración especial.

#### 2.5. Pozos de aspiración de los tanques de carga y de decantación.

Los pozos de aspiración de los tanques de carga y de decantación podrán penetrar el doble fondo por debajo de la línea límite que define la distancia "h", a condición de que tales pozos sean lo más pequeños posible y que la distancia entre el fondo del pozo y las planchas del forro del fondo no sea inferior a 0,5h. La plancha del fondo del pozo debe contar con el doble del espesor de éste.

#### 2.6. Tuberías de lastre y de carga.

Las tuberías de lastre y otras tuberías como los tubos de sonda y de aireación de los tanques de lastre, no atravesarán los tanques de carga y de decantación. Las tuberías de carga y similares no atravesarán los tanques de lastre. Podrán exceptuarse de esta prescripción tuberías de

escasa longitud, a condición de que estén totalmente soldadas o sean de construcción equivalente.

2.7. Se podrá prescindir de los tanques o espacios del doble fondo prescritos en el punto 2.2. precedente, a condición de que el proyecto del petrolero sea tal que la presión estática de la carga y de los vapores ejercida en las planchas del forro del fondo que constituyen la única separación entre la carga y el agua en que flota el buque, no exceda de la presión hidrostática exterior del agua, determinada mediante la fórmula siguiente:

$$F \times h_c \times p_c \times g + p < d_n \times p_s \times g$$

Dónde:

$h_c$  = altura de la carga que esté en contacto con las planchas del forro del fondo, en metros;

$p_c$  = densidad máxima de la carga, en kg/m<sup>3</sup>

$d_n$  = calado mínimo de servicio en cualquier condición de carga prevista, en metros

$p_s$  = densidad del agua en que flota el buque, en kg/m<sup>3</sup>

$p$  = presión máxima de tarado de la válvula de presión y vacío del tanque de carga, en pascuales

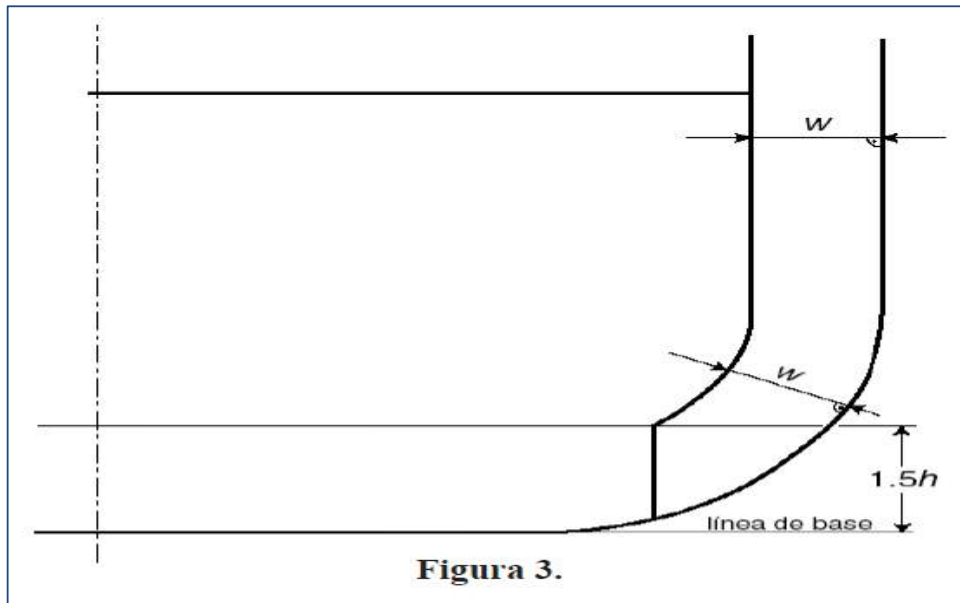
$f$  = 1,1 (factor de seguridad); y,

$g$  = aceleración de la gravedad (9,81 metros/s<sup>2</sup>).

Toda división horizontal que sea necesaria para satisfacer las anteriores prescripciones estará situada a una altura sobre la línea de base no inferior a B/6 o 6 metros, si este último valor es menor, pero que no exceda de 0,6 D, siendo "D" el puntal de trazado en los medios.

El emplazamiento de los tanques o espacios laterales se ajustará a la definición del punto 2.1., con la salvedad de que por debajo de un nivel situado a 1,5h por encima de la línea de base, siendo "h" la altura que se define en el punto 2.2. La línea que define los límites de los tanques de

carga y de decantación podrá ser vertical hasta las planchas del fondo, como se ilustra en la Figura 3.



3. Para todos los casos de hipótesis de avería se seguirán las reglas pertinentes del Anexo I del Convenio MARPOL enmendado.
4. Para petroleros de peso muerto igual o superior a 5.000 toneladas, la cámara de bombas estará provista de un doble fondo de modo que, en cualquier sección transversal, la profundidad de cada tanque o espacio del doble fondo será tal que la distancia "h" entre el fondo de la cámara de bombas y la línea base del buque medida perpendicularmente con respecto a dicha línea base no sea inferior a lo especificado a continuación:

$$h = B / 15 \text{ (metros), o bien,}$$

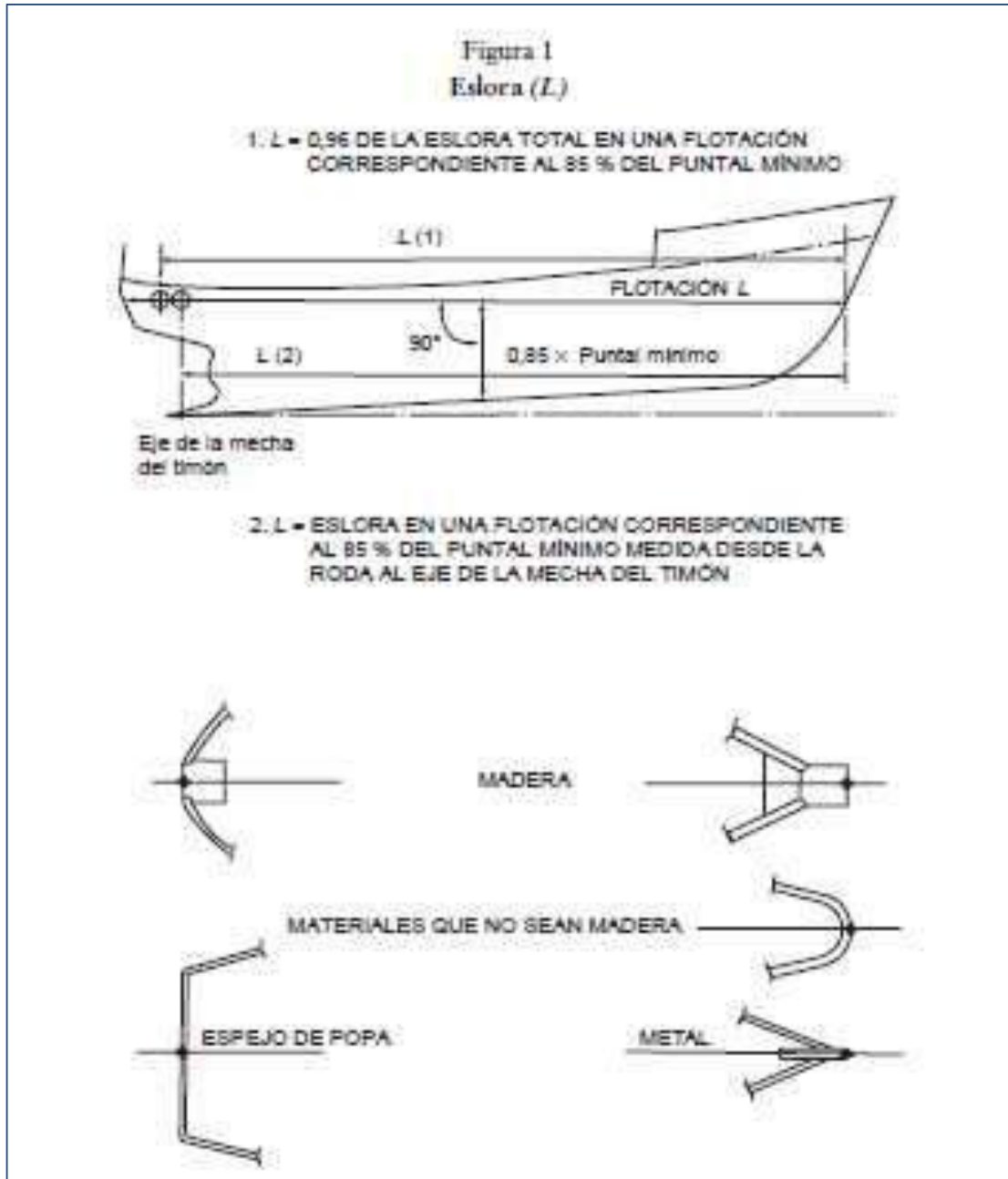
$$h = 2,0 \text{ metros, si este último valor es menor.}$$

El valor mínimo de "h" será de 1,0 metro.

- a. En el caso de las cámaras de bombas cuya chapa del fondo se encuentre por encima de la línea de base a una distancia que sea como mínimo la prescrita en el párrafo anterior (por ejemplo, proyectos con popa de góndola) no se requerirá un doble fondo en la cámara de bombas.
  - b. Las bombas de lastre estarán provistas de los medios necesarios para garantizar que la aspiración desde los tanques del doble fondo sea eficaz.
  - c. No obstante lo dispuesto en los numerales a y b anteriores, si la inundación de la cámara de bombas no inutiliza el sistema de bombeo del lastre o de la carga, no será preciso instalar un doble fondo.
5. No se transportarán hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del mamparo de colisión situado de conformidad con lo dispuesto en la regla II-1/11 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Convenio SOLAS 1974 enmendado. Los petroleros a los que no se les exija llevar un mamparo de colisión de conformidad con lo dispuesto en dicha regla, no transportarán hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del plano transversal perpendicular al plano de crujía trazado en el lugar en que hubiera estado situado el mamparo de colisión de conformidad con lo dispuesto en la mencionada regla.
6. A efecto de garantizar los aspectos generales en materia de seguridad, las naves petroleras y artefactos navales construidos de conformidad a lo dispuesto en el presente anexo, deberán contar con medios adecuados para acceder e inspeccionar los tanques o espacios laterales y los de doble fondo.

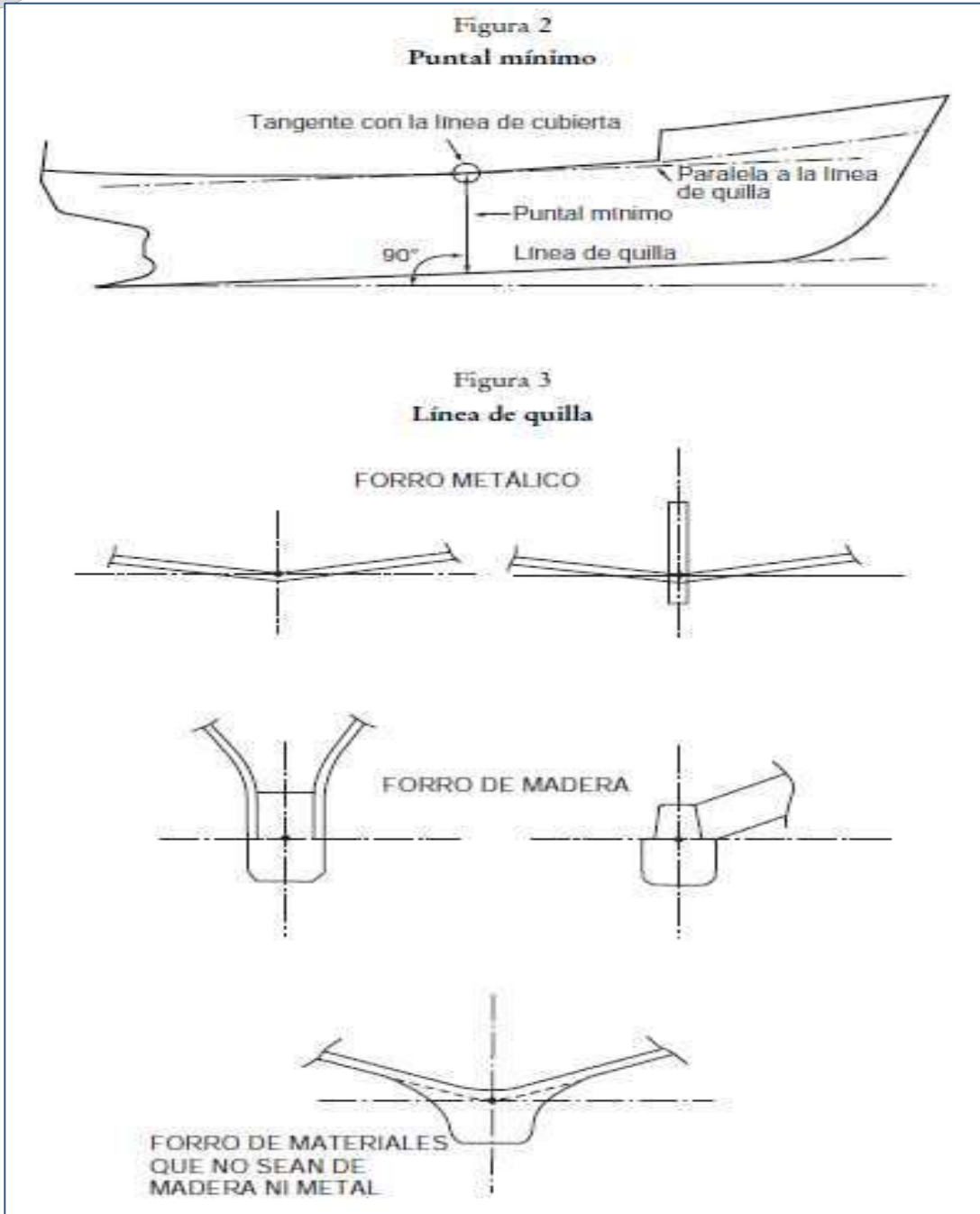
(Anexo emanado de la [Resolución 022 de 2013](#))

Anexo No. 40: Ilustración de los términos empleados en las definiciones.

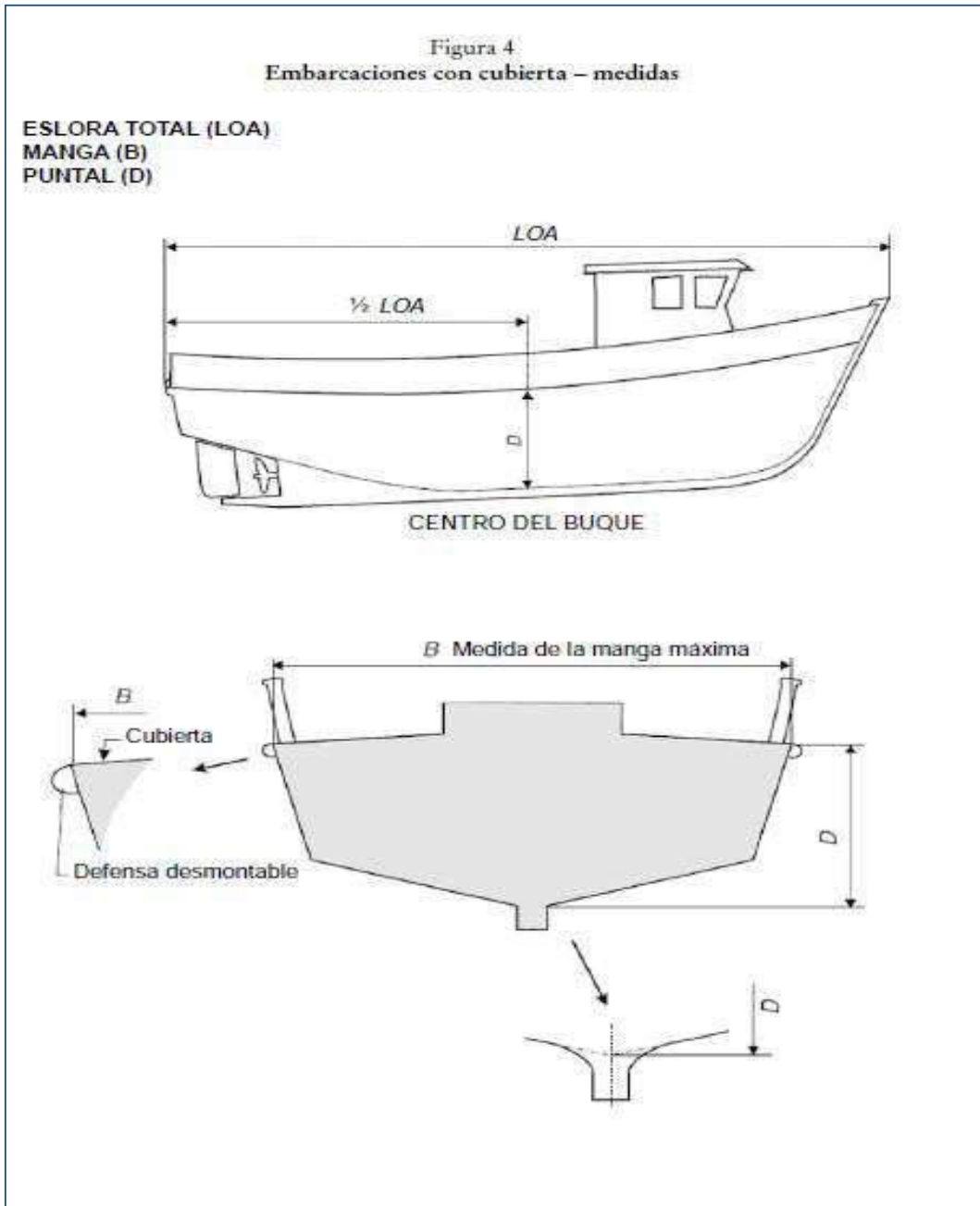


Continuación del anexo No. 40... ↓

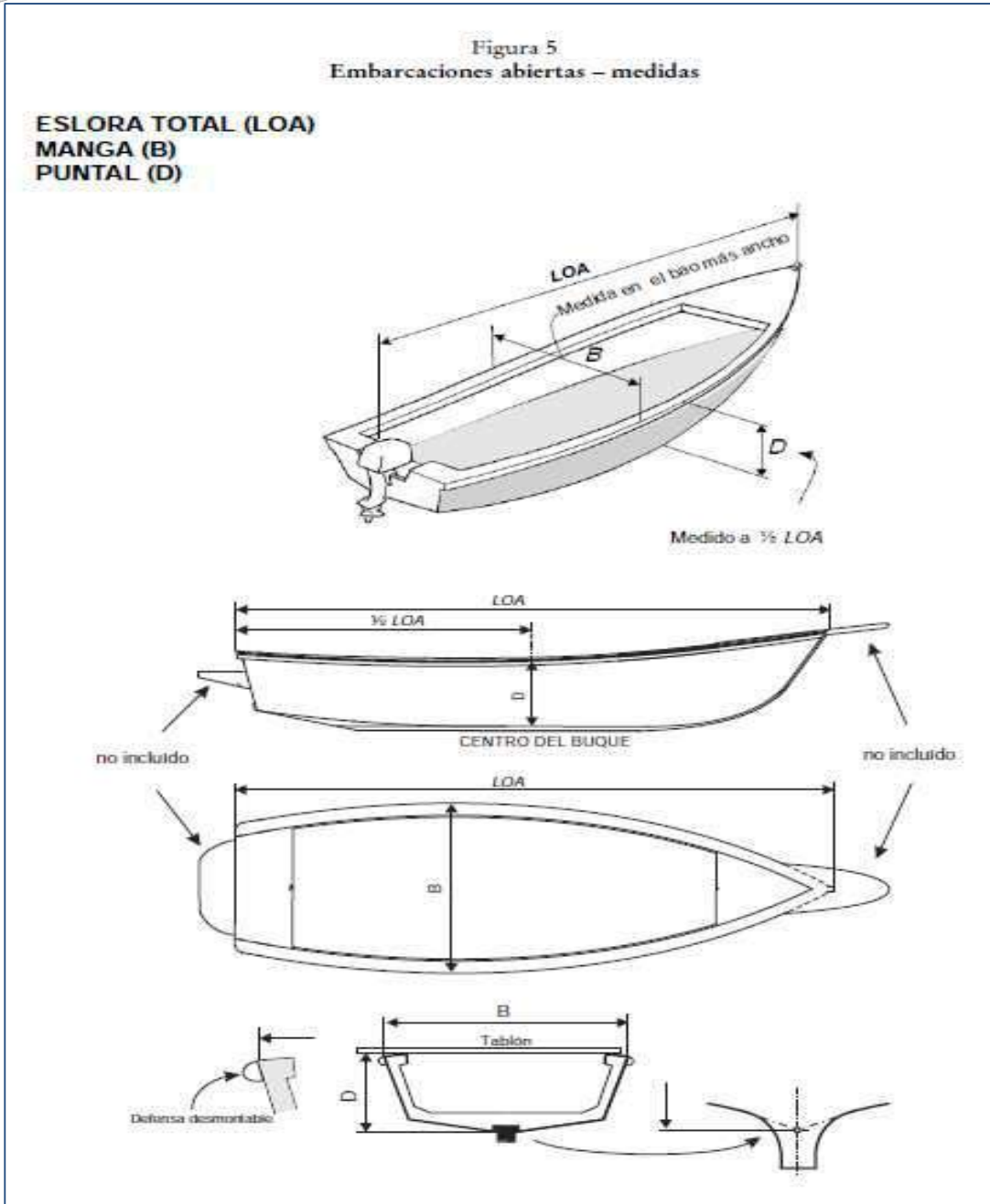




Continuación del anexo No. 40... ↓

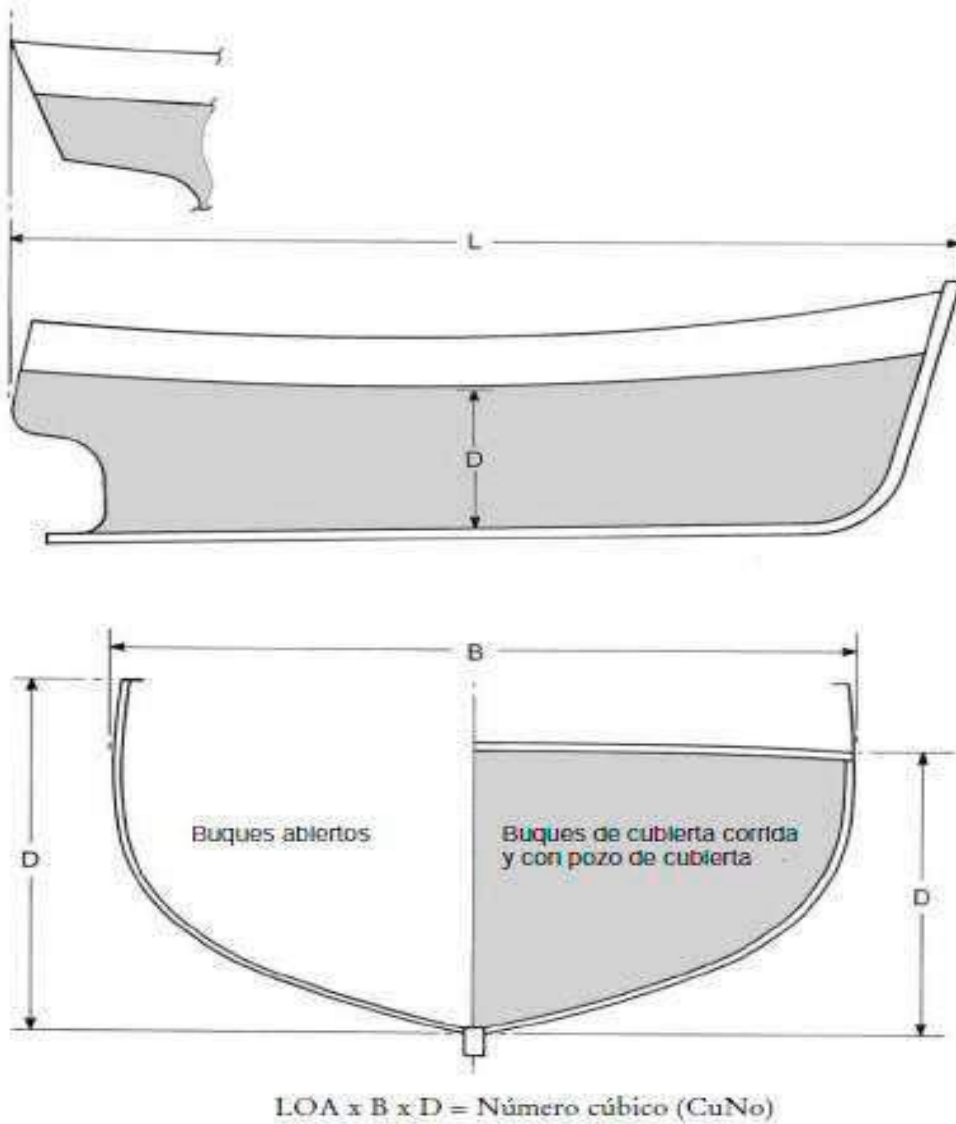


Continuación del anexo No. 40... ↓



Continuación del anexo No. 40... ↓

Figura 6.  
Número cúbico



(Anexo A, emanado de la [Resolución 714 de 2017](#))



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 41:** Formato de certificado nacional de francobordo para nave de pasaje con cubierta, con eslora inferior a 24 metros que puedan llevar menos de 200 personas.

### REPÚBLICA DE COLOMBIA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



#### CERTIFICADO NACIONAL DE FRANCOBORDO PARA NAVE DE PASAJE CON CUBIERTA, CON ESLORA INFERIOR A 24 METROS QUE PUEDAN LLEVAR MENOS DE 200 PERSONAS

Expedido en virtud de las disposiciones del Reglamento Nacional de Francobordo para Naves y Artefactos Navales, con eslora menor a 24 metros, no regidos por Convenios.

Expedido por \_\_\_\_\_

Nombre de la nave	Números o letras distintivas	Puerto de registro	Eslora total	Tipo

Francobordo medido desde la línea de cubierta Verano \_\_\_\_\_ mm (V)

**Nota.** Los francobordos y líneas de carga que no corresponden, no deben incluirse en el certificado.

El borde superior de la marca de línea de cubierta en la que se mide el francobordo, se encuentra a \_\_\_\_\_ mm de la cubierta \_\_\_\_\_ en el costado.

Fecha de la inspección \_\_\_\_\_

### REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

El presente certificado será válido hasta \_\_\_\_\_

Expedido en \_\_\_\_\_, con fecha \_\_\_\_\_ de 20\_\_

Nombre, firma y sello oficial.

### Observaciones

1. En caso de que una nave y/o artefacto naval zarpe desde un puerto situado en aguas de río o interiores, estará permitida una carga superior, correspondiente al peso del combustible y de todo otro material necesario para el consumo entre el punto de partida y el mar.
2. Cuando una nave y/o artefacto naval se encuentra en agua dulce de una unidad de densidad, podrá sumergirse la línea de carga correspondiente en la cantidad de agua dulce que se muestra *supra*. Si la densidad es menor a una unidad, se hará una autorización en este sentido proporcional a la diferencia entre 1,025 y la densidad real.

(Anexo B, emanado de la [Resolución 714 de 2017](#))



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 42:** Formato de certificado nacional de francobordo para nave y artefactos navales de carga y/o carga mixta con eslora menor a 24 metros.

### REPÚBLICA DE COLOMBIA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



#### CERTIFICADO NACIONAL DE FRANCOBORDO PARA NAVE Y ARTEFACTOS NAVALES DE CARGA Y/O CARGA MIXTA CON ESLORA MENOR A 24 METROS

Expedido en virtud de las disposiciones del Reglamento Nacional de Francobordo para Naves y Artefactos Navales, con eslora menor a 24 metros, no regidos por Convenios.

Expedido por \_\_\_\_\_

Nombre de la nave	Números o letras distintivas	Puerto de registro	Eslora total	Tipo

Francobordo medido desde la línea de cubierta Verano \_\_\_\_\_ mm (V)

**Nota.** No es necesario incluir en el certificado los francobordos y las líneas de carga que no sean aplicables.

El borde superior de la marca de línea de cubierta en la que se mide el francobordo, se encuentra a \_\_\_\_\_ mm de la cubierta \_\_\_\_\_ en el costado.

Fecha de la inspección \_\_\_\_\_

El presente certificado será válido hasta \_\_\_\_\_

Expedido en \_\_\_\_\_, con fecha \_\_\_\_\_ de 20\_\_\_\_

Nombre, firma y sello oficial.

### REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

### Notas.

1. En caso de que una nave y/o artefacto naval zarpe desde un puerto situado en aguas de río o interiores, estará permitida una carga superior, correspondiente al peso del combustible y de todo otro material necesario para el consumo entre el punto de partida y el mar.
2. Cuando una nave y/o artefacto naval se encuentra en agua dulce de una unidad de densidad, podrá sumergirse la línea de carga correspondiente en la cantidad de agua dulce que se muestra *supra*. Si la densidad es menor a una unidad, se hará una autorización en este sentido proporcional a la diferencia entre 1,025 y la densidad real.

(Anexo C, emanado de la [Resolución 714 de 2017](#))





## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 43:** Formato certificado de seguridad para buques pesqueros con eslora menor de 24 metros que tengan cubierta.

### REPÚBLICA DE COLOMBIA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



#### CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES PESQUEROS CON ESLORA MENOR DE 24 METROS QUE TENGAN CUBIERTA

Este certificado estará complementado por un inventario del equipo

Expedido en virtud de las disposiciones del Reglamento Nacional de Catalogación, Inspección y Certificación para Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana, y el Reglamento de Francobordo para Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana, con eslora menor a 24 metros, no regidos por Convenios.

Expedido por \_\_\_\_\_

Nombre del buque	Números o letras distintivas	Puerto de matrícula	Eslora total (L)	Tipo

Arqueo bruto \_\_\_\_\_

Potencia del sistema de propulsión principal (KW) \_\_\_\_\_

Categoría del proyecto y límites de navegación autorizados \_\_\_\_\_

Zonas en las que el buque está autorizado a operar según su certificado (En virtud de las reglas de (SMMSSM) \_\_\_\_\_

Nombre y dirección del armador \_\_\_\_\_

### REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción del buque se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o modificación de carácter importante: \_\_\_\_\_

Calado máximo de servicio admisible: \_\_\_\_\_

Ubicación del calado máximo de servicio admisible medido desde la cubierta de trabajo (Francobordo): \_\_\_\_\_

Exenciones posibles concedidas por \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_

1-. \_\_\_\_\_

2-. \_\_\_\_\_

### SE CERTIFICA:

1. Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con las prescripciones del Reglamento.
2. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que:
  - 2.1. El estado de la estructura, de las máquinas y del equipo es satisfactorio y el buque cumple con las prescripciones aplicables del Reglamento.
  - 2.2. La última inspección de la parte exterior del fondo del buque se realizó el \_\_\_\_\_ (Fecha).
  - 2.3. El buque cumple con las prescripciones del Reglamento en lo que respecta a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios.
  - 2.4. Se han provisto los dispositivos de salvamento y el equipo de botes y balsas salvavidas, de conformidad con las prescripciones del Reglamento.
  - 2.5. El buque cumple con las prescripciones del Reglamento en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas.

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4





## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

El presente certificado es válido hasta \_\_\_\_\_ a reserva de que se efectúen los reconocimientos anuales y la inspección de la parte exterior del fondo del buque, de conformidad con el Reglamento.

Expedido en \_\_\_\_\_  
(Lugar de expedición del certificado)

\_\_\_\_\_  
(Fecha de expedición)

\_\_\_\_\_  
(Firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

(Anexo D, emanado de la [Resolución 714 de 2017](#))

**Anexo No. 44 – Parte 1:** Procedimiento para determinar la carga máxima de una embarcación que no tenga cubierta.

### PROCEDIMIENTO PARA DETERMINAR LA CARGA MÁXIMA DE UNA EMBARCACIÓN QUE NO TENGA CUBIERTA

Para evitar que las olas inunden una embarcación que se encuentre a máxima carga en condiciones meteorológicas adversas, la altura mínima de inundación debe ser suficiente para evitar que la embarcación se inunde.

1. Determinar la carga máxima.

$$\text{Carga Máxima (Kg)} = 90 * CuNo.$$

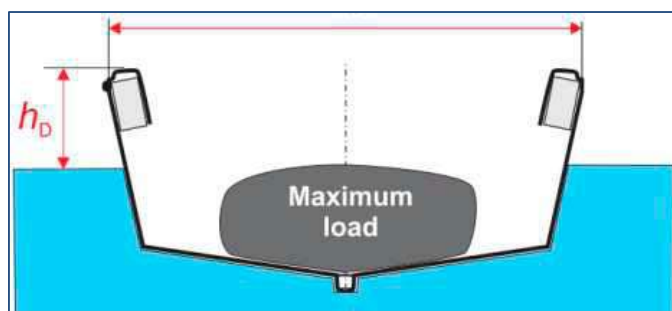
$$CuNo (m^3) = LOA * B * D$$

2. Cargue de la embarcación con la carga máxima.

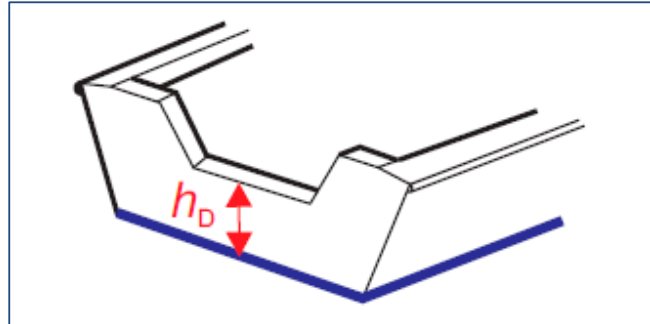
Utilizar tambores de capacidad conocida, llenos de agua, o utilizar un número de personas necesarias para representar la carga máxima. Si se utilizan personas, deben permanecer inmóviles en el barco para que éste no se incline.

3. Mida la altura mínima de inundación ( $h_D$ ) en ambos costados o en popa.

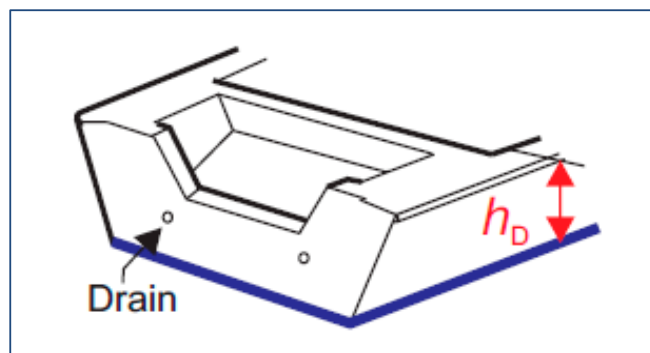
Compruebe si la altura mínima de inundación satisface el siguiente criterio para botes que no tengan cubierta y que tengan flotabilidad incorporada: Altura mínima de inundación a máxima de carga  $h_D = 0,2 B$ .



Si la altura mínima de inundación es menor que el valor mínimo calculado, se debe reducir la carga máxima hasta que se cumpla el criterio



Para embarcaciones sin pozo para el motor fuera de borda, la altura mínima de inundación se mide en la reducción en el espejo.



Para embarcaciones sin pozo para el motor fuera de borda, la altura mínima de inundación debe medirse en el punto más bajo de la borda por los costados.

(Anexo E, emanado de la [Resolución 714 de 2017](#))

**Anexo No. 44 – Parte 2:** Procedimiento para realizar la prueba de flotación con inundación a una embarcación que no tenga cubierta.

### PROCEDIMIENTO PARA REALIZAR LA PRUEBA DE FLOTACIÓN CON INUNDACIÓN A UNA EMBARCACIÓN QUE NO TENGA CUBIERTA.

El criterio principal de seguridad para una embarcación abierta es que flotará nivelada, aún si se encuentra inundada.



Esta imagen muestra que el barco tiene flotabilidad de reserva amplia

Esta prueba debe llevarse a cabo en todos los barcos PRFV abiertos, de nuevo modelo no probado. Durante la prueba, el barco debe estar en aguas tranquilas y el equipado como se indica.

1. Los motores fuera de borda pueden ser reemplazados por un peso equivalente en acero o hierro fundido, también se puede usar un motor inoperativo.
2. Los tanques de combustible portátiles deben ser removidos.
3. Los motores internos pueden ser reemplazados por un peso en acero o hierro fundido, lo que representa el 75% del peso del motor.
4. Los pesos de reemplazo deben colocarse en la misma posición que los pesos reales.

5. Equipos, tales como anclas y artes de pesca, como plomos en redes de pesca o sus pesos equivalentes, deben estar a bordo en la posición correcta.
6. Los compartimentos vacíos que forman parte de la estructura y no han sido sometidos a prueba de presión para la estanqueidad, deben dejarse abiertos para que también puedan inundarse con agua.
7. Las personas están representadas con un peso total en Kg, como se muestra en la tabla a continuación. No deben ser sumergidos sobre sus rodillas. Se pueden usar pesos de hierro colocados en el centro de la embarcación, para representar a la tripulación.
8. Llene el barco con agua y espere cinco minutos.
9. El barco debe flotar nivelado con aproximadamente dos tercios de la longitud de la parte superior de la borda por encima del agua.

Peso equivalente de las personas en Kg										
Máximo número de tripulantes	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Diseño Categoría D (Kg)	70	80	90	100	110	120	135	145	155	165
Diseño Categoría C (Kg)	85	100	120	140	150	170	185	200	215	230

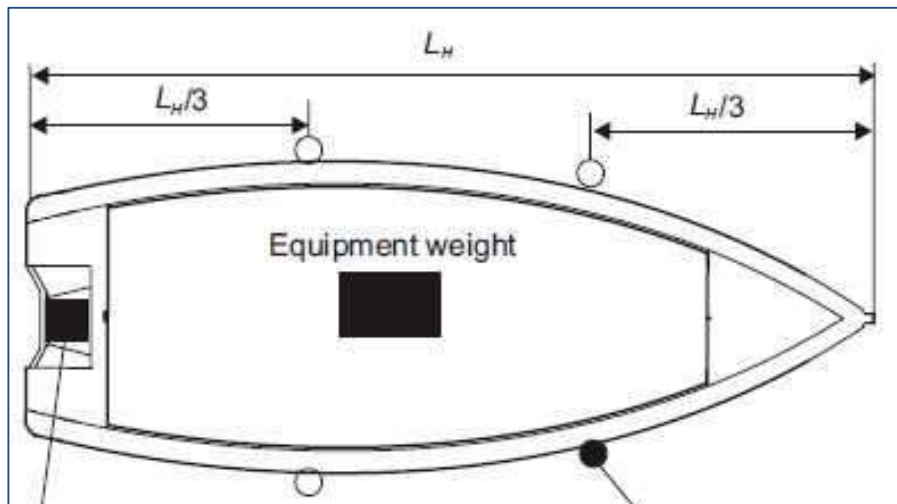
(Anexo F, emanado de la [Resolución 714 de 2017](#))



**Anexo No. 44 – Parte 3:** Procedimiento para realizar la prueba de estabilidad con inundación a una embarcación que no tenga cubierta.

**PROCEDIMIENTO PARA REALIZAR LA PRUEBA DE ESTABILIDAD CON INUNDACIÓN A UNA EMBARCACIÓN QUE NO TENGA CUBIERTA**

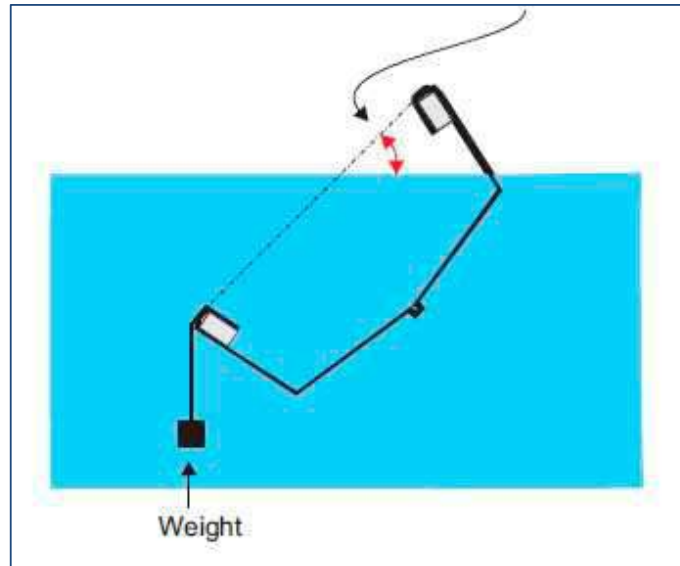
1. Prepare una pieza de acero con el peso en  $Kg = 7 * \text{Número máximo de tripulación y átela o átelas (Piezas) a una cuerda.$
2. Mantener los mismos pesos a bordo como se especifica en la prueba de flotación con inundación, pero sin las personas (Anexo No. 44 – Parte 2, punto 7).
3. Suspenda los pesos sobre el lado en cada una de las posiciones indicadas a continuación. Después de aplicar el peso, espere hasta que el agua adentro y fuera del barco se haya igualado.



Motor inoperativo o carga equivalente en acero o hierro fundido

Peso de acero colgado por una cuerda sobre el costado del barco en cada una de las cuatro posiciones indicadas a su vez.

El bote no debe escorarse más de 45° durante esta prueba



(Anexo G, emanado de la [Resolución 714 de 2017](#))



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 45:** Certificado nacional de arqueo para naves y artefactos navales de bandera colombiana.

### REPÚBLICA DE COLOMBIA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



#### CERTIFICADO NACIONAL DE ARQUEO

Expedido en virtud de las disposiciones del Reglamento Nacional de Arqueo para Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana.

Nombre de la nave	Señal Distintiva	Puerto de Matrícula	Fecha*

\* Fecha de construcción del buque que aparece en el certificado de matrícula.

DIMENSIONES PRINCIPALES		
Eslora <i>(Definición de "Eslora", Artículo 4.1.1 REMAC No. 4, aplicable para los efectos de la <a href="#">Resolución 715 de 2017</a>)</i>	Manga <i>(Definición de "Manga", Artículo 4.1.1 REMAC No. 4, aplicable para los efectos de la <a href="#">Resolución 715 de 2017</a>)</i>	Puntal de trazado hasta la cubierta superior en el centro del buque <i>(Definición de "Puntal de Trazado", Artículo 4.1.1 REMAC No. 4, aplicable para los efectos de la <a href="#">Resolución 715 de 2017</a>)</i>

Los arqueos de la nave son:

Arqueo Bruto: \_\_\_\_\_

Arqueo Neto: \_\_\_\_\_

### REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4





**Anexo No. 46:** Figuras mencionadas en la definición “Espacios excluidos”, establecida en la Parte 1: Definiciones generales, artículo 4.1.1 del presente REMAC, aplicable para los efectos de la [Resolución 715 de 2017](#). (Compilada en el presente REMAC)

**ESPACIOS EXCLUIDOS**

En las figuras siguientes: O = Espacio excluido.

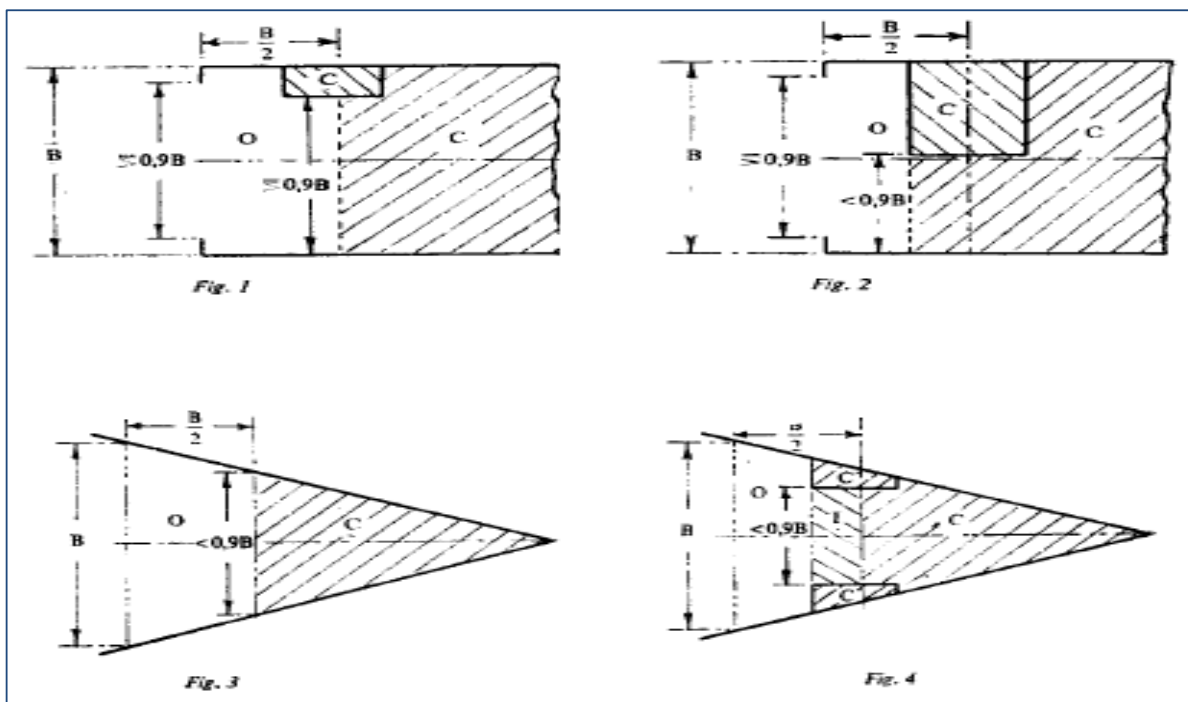
C = Espacio cerrado.

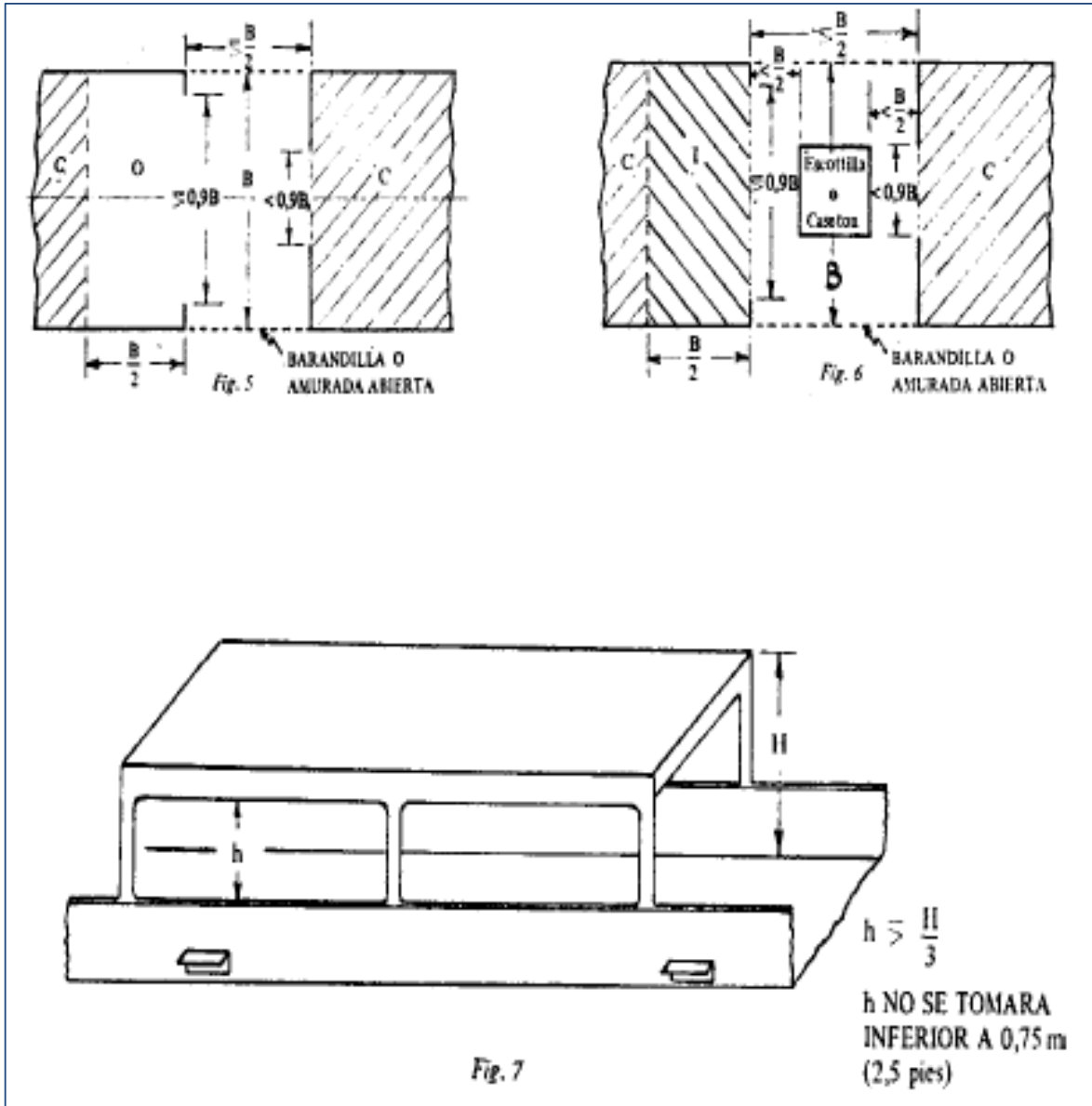
I = Espacio que debe considerarse cerrado

Las áreas rayadas son las que deben incluirse en los espacios cerrados.

B = Manga de la cubierta en el través de la abertura.

En los buques con trancaniles redondeados, la manga se mide como se indica en la figura 11.

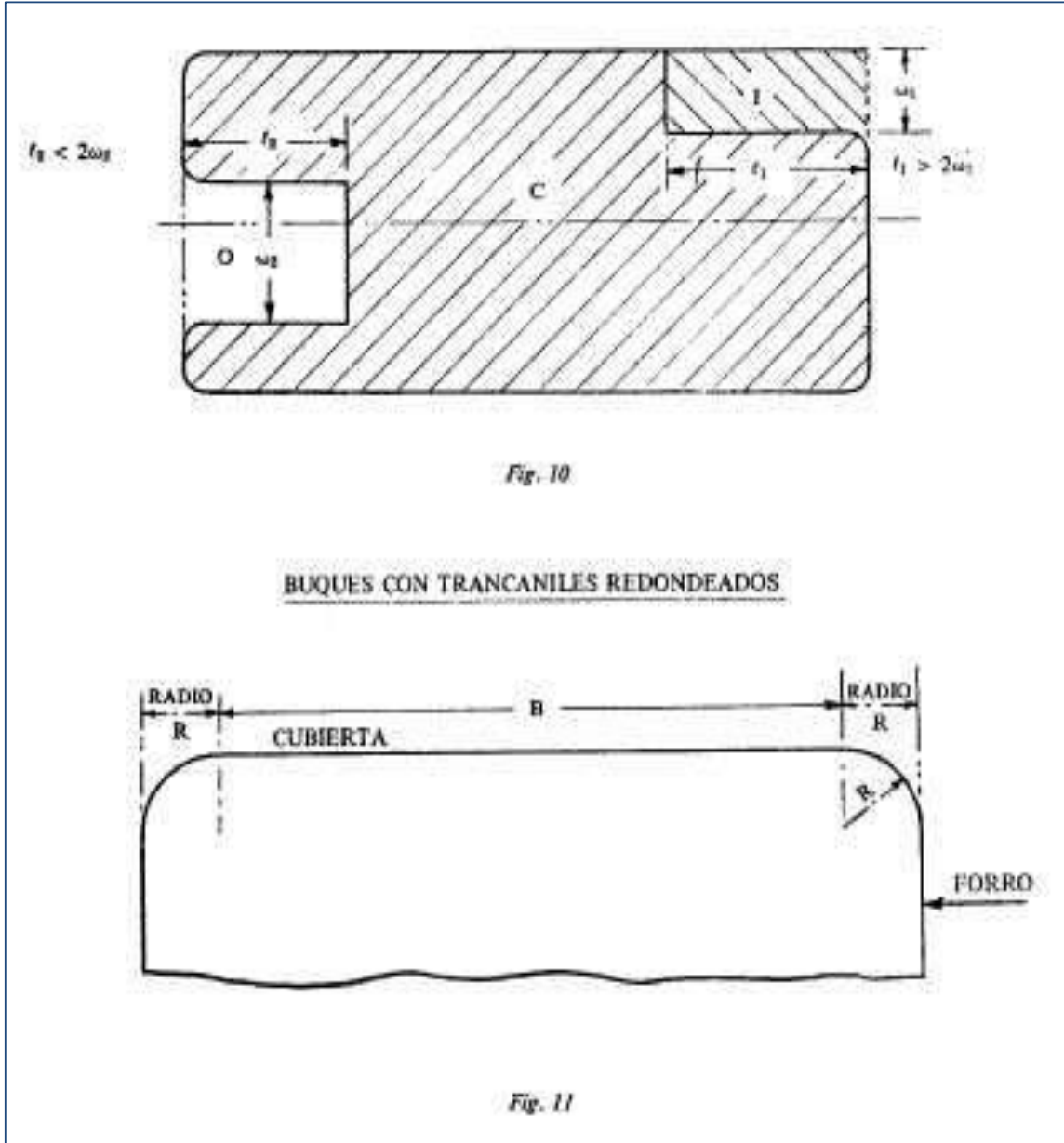




Continuación del anexo No. 46... ↓







(Anexo B, emanado de la [Resolución 715 de 2017](#))



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 47:** Certificado internacional de arqueo para buques (1969).

REPÚBLICA DE COLOMBIA  
REPUBLIC OF COLOMBIA

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
GENERAL MARITIME DIRECTORATE



### CERTIFICADO INTERNACIONAL DE ARQUEO (1969) INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969.

*Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.*

Nombre de la nave (Name of ship)	Señal Distintiva (Distinctive number or lette)	Puerto de Matrícula (Port of Registry)	Fecha* (Date)

\*Fecha en la que se puso la quilla o en la que el buque estaba en un estado equivalente de adelanto en su construcción (Artículo 2(6)), o, fecha en la que el buque sufrió transformaciones o modificaciones importantes (Artículo 3(2) (b), según proceda.

*(Date on which the keel was laid or in which the ship was in an equivalent state of advance in its construction (Article 2 (6)), or date on which the ship underwent major changes or modifications (Article 3 (2) (b), as appropriate).*

DIMENSIONES PRINCIPALES (MAIN DIMENSIONS)		
Eslora (Artículo 2, Numeral 8)	Manga (Regla 2 (3)) <i>Breadth (Regulation 2 (3))</i>	Puntal de trazado hasta la cubierta superior en el

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

(Length (Article 2 (8)))		centro del buque (Regla 2(2)) <i>Moulded Depth amidships to upper deck (Regulation 2 (2))</i>

Los arqueos de la nave son:  
*The tonnages of the ship are*

Arqueo Bruto: \_\_\_\_\_  
*Gross tonnage*

Arqueo Neto: \_\_\_\_\_  
*Net tonnage*

Se certifica que los arqueos de este buque han sido determinados de acuerdo con las disposiciones del Convenio Internacional de Arqueo de Buques, 1969.

*This is to certify that tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.*

Expedido en \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_  
*Issued at (Lugar de expedición del certificado) (Fecha de expedición)*  
*Place of issue of certificate Date of issue*

*Sello de la autoridad que expide el certificado.*  
*(Seal of issuing authority)*

El infrascrito declara que está debidamente autorizado por el Gobierno arriba mencionado para expedir este certificado.

*The undersigned declares that he/she is duly authorized by the said Government to issue this certificate)*

\_\_\_\_\_  
*(Firma)*

REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO  
**REMAC 4**





## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

<p>ESPACIOS EXCLUIDOS EXCLUDED SPACES (Regla 2 (5)) (Regulation 2 (5))</p> <p>Márquese con un asterisco (*) los espacios arriba consignados que comprenden simultáneamente espacios cerrados y excluidos</p> <p><i>An asterisk (*) should be added to those spaces listed above which comprise both enclosed and excluded spaces.</i></p>	<p>CALADO DE TRAZADO <i>Molded draught</i></p> <p><i>(regla 4 (2)) (Regulation 4 (2))</i></p>
<p>Fecha y lugar del arqueo inicial _____ <i>Date and place of original measurement</i></p>	
<p>Fecha y lugar del último rearqueo _____ <i>Date and place of last previous re-measurement</i></p>	
<p>Observaciones. <i>Remarks</i></p>	

(Anexo C, emanado de la [Resolución 715 de 2017](#))



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 48:** Modelo de los certificados.

	<b>REPUBLICA DE COLOMBIA</b> <b>DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA</b>
	<b>DOCUMENTO RELATIVO A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD</b> <b>PARA NAVES DE TRAFICO NACIONAL</b>

Certificado No. \_\_\_\_\_

<b>Nombre de la Nave :</b>	
<b>Nº Registro:</b>	<b>Tipo de Nave (Catalogación Grupo/Subgrupo):</b>
<b>Nº IMO/NIC:</b>	<b>Distintivo de Llamada:</b>
<b>Puerto de Matrícula:</b>	<b>Arqueo Bruto:</b>
<b>Área de Navegación:</b>	
<b>Nombre Armador:</b>	
<b>Potencia Propulsora Total (KW):</b>	<b>Grado de Automatización de Máquinas:</b>
<b>Cuarto de máquinas periódicamente desatendido? SI/NO:</b>	
<b>Observaciones:</b>	



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

Se considerará que el buque cuyo nombre figura en el presente documento tiene la dotación de seguridad adecuada si, al hacerse a la mar, lleva a bordo como mínimo el número de personas con las categorías o cargos indicados en el cuadro siguiente:

Cargo/ Categoría	Grado Certificado	Número de personas

**Requisitos o condiciones especiales, si las hay:**

Al menos un miembro de la tripulación debe tener licencia de operador de radiocomunicaciones marítimas.

Expedido en \_\_\_\_\_ el (día, mes y año) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Subdirector de Marina Mercante

Continuación del anexo No. 48... ↓

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

### TRÁFICO INTERNACIONAL DOCUMENTO RELATIVO A LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT



Expedido en virtud de las disposiciones de la regla V/14.2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado con la autoridad conferida por el Gobierno de

*Issued under the provisions of regulation V/14.2 of the International convention for the safety of life at sea, 1974, as amended under the authority of the Government of*

La **REPÚBLICA DE COLOMBIA**  
*Republic of Colombia*

Por la **DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**  
*General Maritime Directorate*

*Datos relativos al buque Particulars of ship:*

<b>Nombre del Buque:</b> <i>Name of ship:</i>	
<b>Nº Registro:</b> <i>Number of registry:</i>	<b>Tipo de Buque:</b> <i>Type of ship:</i>
<b>Nº IMO:</b> <i>IMO number:</i>	<b>Distintivo de Llamada:</b> <i>Distinctive number or letters:</i>
<b>Puerto de Registro:</b> <i>Port of registry:</i>	<b>Arqueo Bruto:</b> <i>Gross tonnage:</i>
<b>Tipo de Navegación:</b> <i>Trading area:</i>	
<b>Nombre Armador / Operador:</b> <i>Operating Company:</i>	
<b>Potencia Propulsora Total (KW):</b> <i>Main propulsion power (kW):</i>	<b>Grado de Automatización de Máquinas:</b> <i>Grade of Automation of Machinery Plant:</i>
<b>Cuarto de máquinas periódicamente desatendido? SI/NO:</b> <i>Periodically unattended machinery space YES/NO:</i>	

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4





## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Observaciones:**

Remarks:

Se considerará que el buque cuyo nombre figura en el presente documento tiene la dotación de seguridad adecuada si, al hacerse a la mar, lleva a bordo como mínimo el número de personas con las categorías o cargos indicados en el cuadro siguiente:

*The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table(s) below:*

Cargo / Categoría Grade /capacity	Grado Certificado (Regla del Convenio) Certificate (STCW regulation)	Número de personas Number of persons

**Requisitos o condiciones especiales, si las hay:**

*(Special requirements or conditions, if any)*

Al menos dos miembros de la tripulación deben tener título de operador general del SMSSM.

*At least two (2) crew member must have a GMDSS General operator.*

Expedido en \_\_\_\_\_ el (día, mes y año) \_\_\_\_\_  
*Issued at ..... on the (month and year) .....*

\_\_\_\_\_  
**Subdirector de Marina Mercante**  
 (Signature for and on behalf of the Administration)

*(Anexo 1, emanado de la [Resolución 529 de 2018](#))*

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4

**Anexo No. 49:** Directrices para presentar propuesta a la Dirección General Marítima, relativa a la dotación mínima de seguridad para buques de bandera colombiana.

## 1. Objetivo

Las presentes directrices tienen como finalidad proporcionar parámetros a la Compañía responsable de la operación de un buque de bandera colombiana para elaborar una propuesta a ser presentada ante la Dirección General Marítima, que asegure que el buque que opera cuenta con una dotación suficiente, eficaz y eficiente que garantice su seguridad y protección, su navegación y explotación en el mar en condiciones de seguridad, la prevención de lesiones personales o pérdida de vidas humanas, la prevención de daños al medio marino, a los bienes, el bienestar y la salud de la gente de mar, para lo cual se evitará la fatiga de la tripulación. Estos objetivos pueden alcanzarse a través de:

- a. La adopción de un enfoque basado en objetivos.
- b. La habilitación de procedimientos normalizados que garanticen su implantación eficaz; y
- c. La adopción de medidas de cumplimiento eficaces.

## 2. Marco para determinar la dotación mínima de seguridad

El proceso que se describe a continuación permite a las compañías conocer y entender mejor las interdependencias e interacciones de los elementos operacionales que influyen en la carga de trabajo asignada a los tripulantes y, por ende, en la dotación mínima de seguridad propuesta.

### 2.1 Funciones operacionales

Cada función se podrá desglosar a su vez en una lista de tareas que incluya los aspectos que figuran a continuación (la presente lista no es exhaustiva):

- a. **Duración:** ¿Cuánto tiempo se necesita para ejecutar cada tarea? En este caso, el tiempo es una medida del total de las horas hombre necesarias en función del tiempo real utilizado para llevar a cabo la tarea, ya que algunas tareas pueden realizarse en un tiempo más corto utilizando varias personas.

- b. **Frecuencia:** ¿Con qué frecuencia se lleva a cabo la tarea? Esto puede determinarse mediante un intervalo normalizado (por ejemplo: hora, día, semana, etc.).
- c. **Competencia:** ¿Qué conocimientos prácticos, formación y cualificaciones se necesitan para llevar sistemáticamente a cabo la tarea de manera adecuada?
- d. **Importancia:** ¿Cuáles son los riesgos o las consecuencias que conlleva la realización inadecuada de la tarea?

### 2.2 Factores operacionales

Una vez que la función se ha desglosado en tareas específicas y aspectos de las tareas, es necesario determinar para cada caso la cualificación del personal, los procedimientos y políticas operacionales y la infraestructura/tecnología que se necesita para llevar a cabo cada tarea. Es importante tener en cuenta que esos elementos determinarán unas dotaciones mayores o menores en función de la disponibilidad de unos procedimientos apropiados y de la tecnología y automatización necesarias para una capacidad específica.

### 2.3 Capacidad para realizar la tarea

La información obtenida tras definir los factores y funciones operacionales se debe utilizar para determinar cuántas tareas pueden llevarse a cabo mediante una sola persona en la serie de posibles condiciones operacionales. En esta etapa son consideraciones críticas las limitaciones del factor humano y las normas y reglas pertinentes. Entre esas limitaciones cabe señalar el sueño y las necesidades circadianas, la carga de trabajo físico y mental que comporta cada tarea y los límites de exposición a las condiciones ambientales a bordo, como el ruido, la temperatura y las toxinas.

### 2.4 Evaluaciones de la carga de trabajo

Una vez que se han llevado a cabo las etapas relacionadas con las funciones operacionales, los factores operacionales y la capacidad para realizar la tarea, la información se utiliza para determinar si la carga de trabajo excederá de las horas

mínimas de descanso y/o trabajo establecidas en los reglamentos nacionales e internacionales pertinentes. Las consideraciones de esta etapa incluyen la duración del periodo de trabajo, el programa de trabajo y si un solo tripulante puede llevar a cabo las tareas en uno o varios periodos de trabajo específicos por día de trabajo.

### **2.5 Mantenimiento del documento relativo a la dotación mínima de seguridad**

Las compañías deben informar a la Dirección General Marítima de cualquier cambio que afecte al documento relativo a la dotación mínima de seguridad y, en tales casos, elaborar y presentar una nueva propuesta.

## **3. Directrices para determinar la dotación mínima de seguridad**

3.1 La dotación mínima de seguridad de un buque debe establecerse teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos los siguientes:

- a. tamaño y tipo del buque;
- b. número, potencia y tipo de unidades propulsoras principales y auxiliares;
- c. grado de automatización del buque;
- d. construcción y equipo del buque;
- e. método de mantenimiento empleado;
- f. carga que se va transportar;
- g. frecuencia de las escalas en los puertos, duración y naturaleza de los viajes que se van a realizar;
- h. zona(s) de navegación, rutas del buque y operaciones que realiza;
- i. medida en que se realizan actividades de formación a bordo;
- j. grado de apoyo que la compañía presta al buque desde tierra;
- k. prescripciones aplicables a las horas de trabajo y de descanso; y

- I. las disposiciones del plan de protección del buque aprobado.
- 3.2 La determinación de la dotación mínima de seguridad de un buque debe basarse en el desempeño, al nivel adecuado de responsabilidad, tal como se establece en el Código de Formación, de las funciones siguientes:
  - 3.2.1 Navegación, la cual incluye las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para:
    - a. planificar y dirigir la travesía navegando en condiciones de seguridad;
    - b. realizar una guardia de navegación segura de conformidad con los requisitos del Código de Formación;
    - c. maniobrar y gobernar el buque en todas las situaciones; y
    - d. amarrar y desamarrar el buque en condiciones de seguridad;
  - 3.2.2 Manipulación y estiba de la carga, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para planificar y vigilar el embarque, la estiba, la sujeción, el cuidado durante la travesía y el desembarque de la carga que ha de transportar el buque y cerciorarse de que dichas operaciones se efectúan con seguridad;
  - 3.2.3 Funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para:
    - a. garantizar la seguridad y protección de todas las personas que se encuentran a bordo y mantener los sistemas de salvamento, de lucha contra incendios y demás sistemas de seguridad en buen estado de funcionamiento;
    - b. accionar y mantener todos los medios de cierre estancos;
    - c. llevar a cabo las operaciones necesarias para reunir y hacer desembarcar a todas las personas que haya a bordo;
    - d. llevar a cabo las operaciones necesarias para garantizar la protección del

medio marino;

- e. prestar cuidados médicos a bordo; y
- f. realizar las tareas administrativas que garanticen la explotación del buque en condiciones de seguridad y su protección;

3.2.4 Maquinaria naval, la cual incluye las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para:

- a. hacer funcionar y vigilar la maquinaria propulsora principal y auxiliar del buque y evaluar sus prestaciones;
- b. realizar una guardia de máquinas segura de conformidad con lo estipulado en el Código de Formación;
- c. organizar y efectuar las operaciones de combustible y de lastre; y
- d. garantizar la seguridad de los equipos, sistemas y servicios de la maquinaria del buque;

3.2.5 Instalaciones eléctricas, electrónicas y de control, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para:

- a. hacer funcionar el equipo eléctrico y electrónico del buque; y
- b. garantizar la seguridad de los sistemas eléctricos y electrónicos del buque;

3.2.6 Radiocomunicaciones, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para:

- a. transmitir y recibir información utilizando el equipo de radiocomunicaciones del buque;
- b. mantener una escucha radioeléctrica segura de acuerdo con las prescripciones del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT y las reglas del Convenio SOLAS 1974 enmendado; y

- c. garantizar servicios radioeléctricos en situaciones de emergencia; y
- 3.2.7 Mantenimiento y reparaciones, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para llevar a cabo el mantenimiento y las reparaciones de la maquinaria, el equipo y los sistemas del buque, según lo requiera el método de mantenimiento y reparación empleado.
- 3.3 Además de los factores y funciones que se exponen en los párrafos 4.1 y 4.2, al determinar la dotación mínima de seguridad también convendría tener en cuenta:
- a. la gestión de las funciones de seguridad, protección marítima y protección del medio ambiente de un buque en el mar cuando no esté navegando;
  - b. salvo en buques de tamaño limitado, la asignación de oficiales de puente cualificados de modo que no sea preciso que el capitán realice guardias regulares, adoptando un sistema de tres turnos de guardia;
  - c. salvo en buques de potencia propulsora limitada o que presten servicio de acuerdo con disposiciones aplicables a los espacios de máquinas sin dotación permanente, la asignación de oficiales de máquinas cualificados de modo que no sea preciso que el jefe de máquinas realice guardias regulares, adoptando un sistema de tres turnos de guardia;
  - d. la observancia de las normas aplicables de salud e higiene en el trabajo a bordo; y
  - e. el suministro de alimentos adecuados y agua potable para todas las personas a bordo, según sea necesario.
- 3.4 Al determinar la dotación mínima de seguridad de un buque también debería tenerse en cuenta:
- a. el número de personas cualificadas y demás personal necesario para hacer frente a las situaciones y condiciones de actividad máxima, habida cuenta de las horas de trabajo a bordo y de los periodos de descanso que se han de asignar a los marinos; y

- b. la capacidad del capitán y la dotación para coordinar las actividades que se requieren para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino.

#### **4. Responsabilidades de las compañías en la aplicación de los principios relativos a la dotación mínima de seguridad**

- 4.1 La compañía responsable de la explotación del buque debe elaborar y presentar a la Dirección General Marítima su propuesta de dotación mínima de seguridad del buque en el formato especificado en la presente resolución.
- 4.2 Al preparar una propuesta de dotación mínima de seguridad del buque, la compañía debe aplicar los principios, recomendaciones y directrices recogidos en la presente resolución, específicamente los siguientes:
  - a. evaluar las tareas, deberes y responsabilidades de la dotación necesarios para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino, y para hacer frente a situaciones de emergencia;
  - b. cerciorarse de que se respetan las disposiciones sobre aptitud para el servicio y se lleva un registro de las horas;
  - c. evaluar el número de personas que han de integrar la dotación, con su categoría o cargo, para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino, y para hacer frente a situaciones de emergencia;
  - d. elaborar y presentar a la Dirección General Marítima una propuesta de dotación mínima de seguridad basada en la evaluación del número de personas que han de integrar la dotación, con su categoría o cargo, para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino, y en la que se explique cómo la dotación propuesta del buque hará frente a situaciones de emergencia, incluida la evacuación de los pasajeros, si ésta es necesaria;
  - e. garantizar que la dotación mínima de seguridad es adecuada en todo momento y en todos los aspectos, especialmente para hacer frente a las



situaciones, condiciones y exigencias de actividad máxima, y se ajuste a los principios, recomendaciones y directrices recogidos en la presente resolución;  
y

- f. elaborar y presentar a la Dirección General Marítima una nueva propuesta de dotación mínima de seguridad, en caso de que haya habido cambios en las zonas de navegación, la construcción, la maquinaria, el equipo, la explotación y el mantenimiento o la gestión del buque que puedan afectar a la dotación de seguridad.

## **5. Caracterización de la operación realizada por el buque**

La propuesta relativa a la dotación mínima de seguridad debe contemplar una caracterización de las operaciones abordó, mantenimiento del buque y el equipo, operaciones ante emergencias, manejo de incidentes, accidentes y sucesos potencialmente peligrosos. Todo esto debe contemplar lo siguiente:

### **5.1 Área de Navegación.**

- a. Determinar las zona(s) de navegación, rutas y operaciones que se realizan en cada una de ellas.
- b. Definir las condiciones y exigencias de la planificación y dirección de la travesía navegando en condiciones de seguridad, frecuencia de las escalas en los puertos, duración y naturaleza de los viajes que se van a realizar.

### **5.2 Operaciones de a bordo**

- a. Maniobras y gobierno del buque en todas las situaciones.
- b. Amarrar y desamarrar el buque en condiciones de seguridad.
- c. Manipulación y estiba de la carga, que incluyan las tareas, deberes y responsabilidades necesarias para planificar y vigilar el embarque, la estiba, la sujeción, el cuidado durante la travesía y el desembarque de la carga que ha de transportar el buque y cerciorarse de que dichas operaciones se efectúan con seguridad.

- d. Organización y procedimiento para efectuar las operaciones de toma de combustible y de lastre.
- e. Condiciones de operación de las radiocomunicaciones, manteniendo una escucha radioeléctrica segura de acuerdo con las prescripciones del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT y las reglas del Convenio SOLAS 1974 enmendado, o los dictaminados por la Dirección General Marítima.
- f. De las operaciones o tareas realizadas se deberá especificar: Duración, Frecuencia, Competencia e Importancia (ver definiciones en el ítem 3.1).
- g. Se deberá adoptar procedimientos para la preparación de los planes e instrucciones, incluidas las listas de verificación que proceda, aplicable a las operaciones más importantes que se efectúen a bordo con relación a la seguridad, la protección del buque y prevención de la contaminación. Las tareas involucradas deben ser definidas, documentadas y asignadas a personal competente.
- h. Los manejos particulares y especiales para con la carga que se va a transportar, con el fin de garantizar la seguridad del transporte de la carga durante el viaje.

### 5.3 Mantenimiento del buque y el equipo

- a. Mantenimiento y reparaciones, que incluyan las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para llevar a cabo el mantenimiento y las reparaciones de la maquinaria, el equipo y los sistemas del buque, según lo requiera el tipo de mantenimiento y/o reparación empleado.
- b. Se debe presentar un plan de mantenimiento adecuado y oportuno, efectuándose inspecciones con la debida periodicidad, el cual debe contemplar los mecanismos para:
  - Notificar todos los casos de incumplimiento y, si se conocen, sus posibles causas.
  - Tomar medidas correctivas apropiadas.
  - Mantener registros de estas actividades.

- c. Mediante el plan de mantenimiento se debe garantizar la seguridad de los equipos, sistemas y servicios de la maquinaria del buque. Al igual que, garantizar la seguridad de los sistemas eléctricos y electrónicos.
- d. Mantenimiento de los sistemas de salvamento, de lucha contra incendios y demás sistemas de seguridad que garanticen un buen estado de funcionamiento.

#### 5.4 Preparación ante emergencias

- a. La preparación para emergencia debe establecer la forma cómo se garantizará:
  - Servicios radioeléctricos en situaciones de emergencia.
  - La seguridad y protección de todas las personas que se encuentran a bordo.
  - Llevar a cabo las operaciones necesarias para reunir y hacer desembarcar a todas las personas que haya a bordo.
- b. Se debe generar una adecuada preparación para las emergencias, adoptando procedimientos para determinar y describir posibles situaciones de emergencia a bordo, así como la forma para hacerles frente.
- c. Se determinará las medidas necesarias para que la tripulación como tal pueda en cualquier momento actuar eficazmente en relación con los peligros, accidentes y situaciones de emergencia que afecten a sus naves.
- d. Se deberá diseñar la forma de presentar informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y sucesos potencialmente peligrosos.

#### 5.5 Formación del personal

- a. Se debe explicar cómo se dará cumplimiento para que la formación pueda ser continua y la necesaria para todo el personal en el funcionamiento y utilización del equipo de lucha contra incendios y de emergencia, los dispositivos de salvamento y los medios de cierre estancos.

- b. Para desarrollar su labor en la gestión de las funciones de seguridad, protección marítima y protección del medio ambiente de un buque en el mar cuando no esté navegando.
- c. La observancia de las normas aplicables de salud e higiene en el trabajo a bordo

#### 5.6 Protección del medio marino

Determinar las operaciones necesarias de llevar a cabo con el fin de garantizar la protección del medio marino.

#### 5.7 Protección marítima

Operaciones necesarias a ser adoptadas por la tripulación en la explotación del buque de conformidad con su plan de protección aprobado (si aplica).

#### 5.8 Tareas administrativas relacionados con la operación del buque:

- a. Determinar las labores que garantizan la explotación del buque en condiciones de seguridad y su protección.
- b. Disponibilidad de los recursos y el apoyo necesario en tierra que permitan a la tripulación ejercer sus funciones sin dificultad y de esta manera una operación segura del buque.

#### 5.9 Consideraciones generales relacionadas con la operación del buque

- a. Una vez determinados las condiciones de operación del buque, es necesario desglosar estos elementos operacionales en funciones.
- b. No obstante lo anterior, se debe tener presente que esta lista no es exhaustiva, toda vez que, cada función se podrá desglosar a su vez en una lista de tareas que incluya los aspectos operacionales requeridos.
- c. Una vez que las labores a bordo se hayan desglosado en tareas específicas, es necesario determinar para cada caso la cualificación del personal, los

procedimientos y políticas operacionales y la infraestructura/tecnología que se necesita para llevar a cabo cada tarea.

- d. Es importante tener en cuenta que dichos elementos determinarán unas dotaciones mayores o menores en función de la disponibilidad de unos procedimientos apropiados y de la tecnología y automatización necesarias para una capacidad específica.
- e. Una vez que se han llevado a cabo las etapas relacionadas con las funciones operacionales, los factores operacionales y la capacidad para realizar la tarea, la información se utiliza para determinar si la carga de trabajo excederá de las horas mínimas de descanso y/o trabajo establecidas en los reglamentos nacionales e internacionales pertinentes. Las consideraciones de esta etapa incluyen la duración del periodo de trabajo, el programa de trabajo y si un solo tripulante puede llevar a cabo las tareas en uno o varios periodos de trabajo específicos por día de trabajo.
- f. Se debe evaluar las tareas, deberes y responsabilidades de la dotación necesaria para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino, y para hacer frente a situaciones de emergencia.

#### 5.10 Funciones de la tripulación

Las funciones del personal a bordo, de acuerdo con la caracterización de la operación del buque y las tareas allí establecidas, como mínimo deben contemplar los cargos a bordo del personal que deberá cumplirlas y adicionalmente definir responsables para:

- a. Inspeccionar y mantener, según proceda, la integridad estructural del buque.
- b. Accionar todos los medios de cierre estancos, mantenerlos en buen estado.
- c. Patrulla competente de lucha contra averías;

- d. Utilizar el equipo de lucha contra incendios y de emergencia de a bordo, así como los dispositivos de salvamento, llevar a cabo las operaciones de mantenimiento de dicho equipo que se deban efectuar en la mar.
- e. Hacer funcionar las máquinas propulsoras principales y la maquinaria auxiliar, en particular el equipo de prevención de la contaminación, manteniéndolas en buen estado de manera que el buque pueda superar los peligros previsibles del viaje.
- f. Formación continua necesaria a bordo de todo el personal en el funcionamiento y utilización del equipo de lucha contra incendios y de emergencia, los dispositivos de salvamento y los medios de cierre estancos;
- g. Realizar una guardia de navegación segura de conformidad con los requisitos del Código de Formación.
- h. Realizar las tareas administrativas que garanticen la explotación del buque en condiciones de seguridad y su plan de protección (cuando aplique).
- i. Vigilar la maquinaria propulsora principal y auxiliar del buque y evaluar sus prestaciones.
- j. Hacer funcionar el equipo eléctrico y electrónico del buque.
- k. Transmitir y recibir información utilizando el equipo de radiocomunicaciones del buque, así como la determinación de los responsables para llevarlas a cabo, especialmente en situaciones de emergencia a bordo.
- l. Mantenimiento y reparaciones, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para llevar a cabo el mantenimiento y las reparaciones de la maquinaria, el equipo y los sistemas del buque, según lo requiera el método de mantenimiento y reparación empleado.
- m. Evaluación de las tareas, deberes y responsabilidades de la dotación necesarios para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino, y para hacer frente a situaciones de emergencia.

n. Las disposiciones del plan de protección del buque aprobado.

### 5.11 Propuesta relativa a la Dotación Mínima de Seguridad

- a. La compañía presentará una propuesta relativa a la Dotación Mínima de Seguridad suministrando la información de cantidad de tripulantes, el cargo a desempeñar a bordo, el tipo y categoría de la licencia o título requerido.
- b. Para un buque de tráfico nacional corresponderá a Licencias de Navegación conforme a la normatividad nacional y en el caso de tráfico internacional corresponderá a Títulos de Navegación de acuerdo con el convenio de formación.
- c. Se debe tener presente dentro de la propuesta si el buque opera en más de un área específica de navegación, como por ejemplo, operaciones regulares en puerto, con operaciones ocasionales en navegación costanera o de altura. Al presentarse esta situación la compañía presentará la propuesta relativa a la Dotación Mínima de Seguridad para cumplir con esas condiciones.
- d. Al preparar una propuesta de dotación mínima de seguridad la compañía deberá aplicar los principios, recomendaciones y directrices recogidos en las presentes directrices, y estar en la capacidad de responsabilizarse por los siguientes procedimientos:
  - Llevar a cabo un análisis y evaluación de las tareas, cometidos y responsabilidades de la tripulación, necesarios para la operación segura del buque, su protección y la protección del medio marino, y para hacer frente a situaciones de emergencia.
  - Elaborar una propuesta de acuerdo con la evaluación efectuada.
  - Garantizar que la dotación mínima de seguridad es la adecuada en todo momento y en todos los aspectos.
  - Informar a la Dirección General Marítima y presentar una nueva propuesta de dotación mínima de seguridad para su aprobación, en el caso de que haya cambios de en las zonas de navegación, las características del

buque, la maquinaria, el equipo o la operación y el mantenimiento, que puedan afectar a la dotación mínima de seguridad.

- Diligenciar el anexo de la caracterización del buque en todos los campos que le aplique, de acuerdo con el tipo y características del mismo.

(Anexo 2, emanado de la [Resolución 529 de 2018](#))

### Anexo No. 50: Caracterización del Buque.

<b>Características generales</b>			
Nombre		No. de matrícula	
No. OMI/NIC		Letras de Llamada	
Catalogación		Constructor, lugar y fecha	
Servicio a prestar			
Clase de Propulsor		Fabricante	
Número de Motores y cilindros		Marca/modelo	
No de serie		Potencia: SHP/BHP	
Velocidad máxima (nudos)		Velocidad económica (nudos)	
Días de operación o autonomía		Grado de automatización del buque	
Carga		Pasajeros	
Tripulantes		Bodegas	

<b>Medidas</b>			
Eslora (m)		Manga (m)	
Puntal de registro (m)		Francobordo	
Calado máximo (m)		Peso muerto (DWT)	
Arqueo Bruto (UAB)		Arqueo Neto (UAN)	



<b>Estructura</b>			
Material casco		Color casco	
Color superestructura		Número de cubiertas	
Mástiles		Puentes	
Número serie casco		Timones	
Propelas Cabrestantes		Plumas Thruster	
Tipo de proa		Tipo de popa	
Gruas		Winches	

<b>Maquinaria Auxiliar</b>			
Generadores		Potencia Total (Kw)	
Tipo de combustible		Capacidad	
Reductor		Agua capacidad	
Sociedad de Clasificación (si aplica)		Motobombas Capacidad Caudal	

**Departamento de Cubierta**

<b>Puente de Gobierno</b>	SI	NO
Piloto Automático		
Radar		
Sistema de ploteo automático para el radar		
Sistema de posicionamiento por satélite		
Sistema electrónico de ploteo automático, con datos e información recibida por satélite		
Alarma de caída de rumbo		
Piloto programable		
Sistema de Identificación Automática		
Grabación automática de comunicaciones VHF		
Grabación automática de mensajes meteorológicos		
<b>Cubierta</b>		
Sistema de fondeo desde el puente		
Molinetes de maniobra con tensión automática		
Tambores de maniobra por ambos costados, en los puestos de maniobra		

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

Propela de empuje transversal de proa y/o popa		
Aplicativo para la estiba y cálculos de estabilidad y esfuerzos		
Esquemas de mantenimiento de equipos y cubierta apoyado por equipo en tierra		
Existe abordo el contrato u otra evidencia sobre el esquema de mantenimiento de los equipos en cubierta y de la cubierta (Ampliar en campo "Observaciones departamento de cubierta", indicando el o los talleres o organizaciones con los cuales exista contrato.)		
<b>Seguridad</b>		
Puesto centralizado para combate a incendios		
Sistema de arriado de los botes salvavidas, operado a bordo de estos		
Sistema de disparo del sistema fijo extintor contra incendio, centralizado		
Sistema remoto de corte de combustible		
Sistema de control remoto de cerrado de ventilación del cuarto de máquinas, centralizado.		
Sistema de comunicación Puente-Cubierta (Proa y Popa) (1)		
Sistema de comunicación Puente-cuarto de Máquinas (1)		
Sistema de comunicación Puente-Servomotor (1)		
<b>Servicio de Guardia de Navegación y Operaciones</b>	SI	No
El Capitán forma parte de los turnos de guardia de navegación		
El Primer Oficial forma parte de la guardia de navegación		
Número turnos/horas de guardia de navegación		
Número de personas necesarias para fondeo		
Duración mínima de la navegación, entre puertos		
Duración máxima de la navegación, entre puertos		
Número de personas necesarias para atender las maniobras de atraque/zarpe	Puente de Gobierno	
	Sala de máquinas	
	Proa	
	Popa	
<b>Servicio de Guardia de Puerto y Operaciones</b>	SI	No
El Capitán forma parte de los turnos de guardia de puerto		
El Primer Oficial forma parte de la guardia de puerto		









## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

### Departamento de Sanidad

Datos significativos para la atención de personal	Si	No
Buque de pasajeros		
Buque de carga		
Buque de carga mixta		
Tripulantes con certificación de cuidados médicos Regla A-VI/1.3 STCW (cantidad)		
Regla A-VI/4.1 STCW (cantidad)		
Regla A-VI/4.2 STCW (cantidad)		
Capacidad máxima pasajeros		
Duración máxima de la navegación, entre puertos.		
Duración mínima de la navegación, entre puertos		
Observaciones departamento de sanidad		

### Habitabilidad

	Si	No
Existe, como mínimo, un sanitario para cada grupo de ocho (8) tripulantes		
Existe, como mínimo, un lavamanos para cada grupo de seis (6) tripulantes		
Existe, como mínimo, una ducha para cada grupo de ocho (8) tripulantes		
Cantidad de camarotes		
Cantidad de camarotes con acomodación sencilla		
Cantidad de camarotes con acomodación doble		
Cantidad de camarotes con tres o más acomodaciones para tripulantes		
Cantidad total de acomodación en camas		
Observaciones habitabilidad		

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4


**Observaciones:**

1. Deberán anexarse los siguientes documentos:
  - a. Cédulas de zafarranchos.
  - b. Lista de tripulantes actuales.
  - c. Tabla de rotación de guardia y de horas trabajadas.
  
2. Donde aparezca (1) indicar en "Observaciones departamento cubierta" el tipo (altavoces, radio portátiles, etc.), los equipos radio portátiles no podrán ser los mismos determinados para el cumplimiento del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM).

(Anexo 3, emanado de la [Resolución 529 de 2018](#))

**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.

- A. La Dirección General Marítima aprobará y certificará embalajes/envases, R.I.G y embalajes/envases de gran tamaño, mediante previa solicitud presentada, la cual llevara adjuntada la siguiente información:
1. Identificación del tipo de embalaje/envase y su código, de acuerdo con la nomenclatura que establece la parte 6 del Código IMDG para cada uno, especificados en:
    - a. Capítulo 6.1, sección 6.1.2 para embalajes/envases.
    - b. Capítulo 6.5, sección 6.5.1.4 para los RIG.
    - c. Capítulo 6.6, sección 6.6.2 para embalajes/envases de gran tamaño.
  
  2. Descripción de las características técnicas y de construcción del modelo tipo del embalaje/envase, R.I.G o embalaje/envase de gran tamaño, con indicación de:
    - a. Material o materiales que se utilizarán en su construcción.

- b. Capacidad máxima en litros o masa neta máxima en kilogramos.
  - c. Tipo de revestimiento interior con la descripción de sus componentes.
  - d. Temperatura de trabajo y temperaturas máximas y mínimas a las que se puede utilizar en forma continua o discontinua.
  - e. Tipos de cierre y sus características.
  - f. Método de impresión de la identificación, marcado y etiquetado.
3. Croquis del modelo tipo del embalaje/envase, R.I.G o embalaje/envase de gran tamaño, con indicación de sus dimensiones principales, vistas y cortes necesarios para la representación gráfica del mismo y sus componentes, como también otra información técnica que pueda complementar la información relativa a la fabricación y materiales de los mismos.
  4. Identificación del fabricante del embalaje/envase, R.I.G o embalaje/envase de gran tamaño, su dirección y persona que actuará como interlocutor válido para los efectos de comunicación entre la Dirección General Marítima y el fabricante.
  5. Identificación del importador que requiere la homologación de los embalajes/envases, R.I.G o embalajes/envases de gran tamaño, su dirección y persona que actuará como interlocutor válido para los efectos de comunicación entre la Dirección General Marítima y el importador.
  6. Informe sobre los resultados de los ensayos efectuados al modelo tipo, emitido por la Organización Reconocida.
- B. La Dirección General Marítima, podrá requerir cualquier otra información adicional o complementaria relativa a los detalles técnicos, de construcción y utilización del prototipo o modelo tipo del embalaje/envase, R.I.G o embalaje/envase de gran tamaño que se presente para aprobación y certificación.



C. Efectuados y aceptados los ensayos realizados por la Organización Reconocida, correspondientes al prototipo o modelo tipo presentado, se concederá la aprobación y certificación del mismo, con indicación de las marcas de aprobación e identificación que correspondan, las que deberán fijarse en todos y cada uno de los embalajes/envases, R.I.G o embalajes/envases de gran tamaño, de acuerdo con lo establecido en el Código IMDG, empleando los formatos de los Anexos "B", "C" y "D", según el tipo de bulto que se trate.

Dicho documento podrá ser exigible por el transportista marítimo y por la Autoridad Marítima cada vez que se realicen operaciones con mercancías peligrosas en los puertos Colombianos.

D. En el caso de existir cambios al prototipo o modelo tipo aprobado, el fabricante o importador comunicará oportunamente las modificaciones que se pretendan introducir, disponiéndose la realización de las pruebas correspondientes, parciales o generales, con el objeto de otorgar un nuevo certificado de aprobación.

E. El certificado de aprobación tendrá una vigencia máxima de cinco (05) años contados a partir de la fecha de expedición y su renovación deberá ser solicitada con antelación de treinta (30) días a su vencimiento.

F. El certificado de aprobación caducará en forma automática:

1. Al término de su fecha de validez.
2. Cuando se detecte que no se siguen las prescripciones de construcción y material.
3. Cuando no se efectúen al prototipo o modelo tipo las inspecciones periódicas y las inspecciones que prescribe el Código IMDG o las establecidas por la Autoridad Marítima.
4. Cuando el prototipo o modelo haya sufrido modificaciones que alteren el proyecto, el material o las características de ensamblado del mismo.

5. Cuando, por causas del fabricante o importador, no sea posible efectuar las inspecciones periódicas a lotes de producción o por falta de documentación en el caso de aprobación de envases extranjeros.
6. Cuando se detecte que alguna razón relacionada con la disminución de la calidad así lo justifique.

Embalajes/Envases, R.I.G y embalajes/envases de gran tamaño reacondicionados y/o reutilizables.

- G. Los embalaje/envase, R.I.G y embalaje/envase de gran tamaño reacondicionados deberán cumplir con las mismas disposiciones que se especifican para los prototipos y modelos nuevos.
- H. Los embalaje/envase, R.I.G y embalaje/envase de gran tamaño que se deseen reutilizar, deberán satisfacer las mismas condiciones generales y particulares que dieron lugar a su aprobación.
- I. La Autoridad Marítima, en su verificación de las operaciones portuarias, podrá rechazar a todos aquellos que presenten falencias o que por su estado de uso y conservación, tornen dudosa la seguridad de los mismos.

*(Anexo 1, emanado de la [Resolución 130 de 2019](#))*



# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 56:** Modelo de certificado de aprobación para embalajes/envases.

REPÚBLICA DE COLOMBIA      CERTIFICADO N° \_\_\_\_\_/



**DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**

## **CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE EMBALAJES/ENVASES PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Expedido en virtud de las disposiciones del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Certifico que el prototipo/modelo de Embalaje/Envase, denominado.....  
..... de  
..... de capacidad, fabricado por .....  
..... cumple  
con las prescripciones reglamentarias del Capítulo 6.1 del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Los embalajes/envases en serie que se fabriquen en base al prototipo/modelo que se aprueba, serán de calidad idéntica al mismo.

Los embalajes/envases en serie que se produzcan deberán llevar, en forma duradera y legible, con un tamaño y ubicación claramente visible, las siguientes marcas:



Expedido en....., a los..... días del mes de..... De 20.....

Válido hasta el....., debiendo refrendarse anualmente.

---

Subdirector de Marina Mercante.



# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

CERTIFICADO N°.....

## INSPECCIONES PERIÓDICAS

Se certifica que los embalajes/envases contruidos en serie, que coinciden con el prototipo o modelo aprobado al anverso del presente certificado, han superado las pruebas establecidas en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG).

### PRIMER REFRENDO

El siguiente reconocimiento anual se emite el:

.....de..... del.....

.....  
Firma y sello del Inspector

### SEGUNDO REFRENDO

El siguiente reconocimiento anual se emite el:

.....de..... del.....

.....  
Firma y sello del Inspector

### TERCER REFRENDO

El siguiente reconocimiento anual se emite el:

.....de..... del.....

.....  
Firma y sello del Inspector

### CUARTO REFRENDO

El siguiente reconocimiento anual se emite el:

.....de..... del.....

.....  
Firma y sello del Inspector

*(Anexo 2, emanado de la [Resolución 130 de 2019](#))*

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4



## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 57:** Modelo de certificado de aprobación para recipientes intermedios para graneles.

REPÚBLICA DE COLOMBIA N° \_\_\_\_\_/



**DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**

### **CERTIFICADO DE APROBACIÓN PARA RECIPIENTES INTERMEDIOS PARA GRANELES PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Expedido en virtud de las disposiciones del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Certifico que el prototipo/modelo de recipiente intermedio para graneles, denominado.....  
..... de ..... capacidad, fabricado por ..... cumple con las prescripciones reglamentarias del Capítulo 6.5 del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Los recipientes intermedios para graneles en serie, que se fabriquen en base al prototipo/modelo que se aprueba, serán de calidad idéntica al mismo.

Los recipientes intermedios para graneles en serie que se produzcan, deberán llevar, en forma duradera y legible, con un tamaño y ubicación claramente visible, las siguientes marcas:



Expedido en....., a los..... días del mes de..... De 20.....

Válido hasta el....., debiendo refrendarse anualmente.

Subdirector de Marina Mercante.



# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

CERTIFICADO N°.....

## INSPECCIONES PERIÓDICAS

Se certifica que los recipientes intermedios para graneles construidos en serie, que coinciden con el prototipo o modelo aprobado al anverso del presente certificado, han superado las pruebas establecidas en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG).

### PRIMER REFRENDO

El siguiente reconocimiento anual se emite el:

.....de..... del.....

.....  
Firma y sello del Inspector

### SEGUNDO REFRENDO

El siguiente reconocimiento anual se emite el:

.....de..... del.....

.....  
Firma y sello del Inspector

### TERCER REFRENDO

El siguiente reconocimiento anual se emite el:

.....de..... del.....

.....  
Firma y sello del Inspector

### CUARTO REFRENDO

El siguiente reconocimiento anual se emite el:

.....de..... del.....

.....  
Firma y sello del Inspector

(Anexo 3, emanado de la [Resolución 130 de 2019](#))



# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**Anexo No. 58:** Modelo de certificado de aprobación para embalajes/envases de gran tamaño.

REPÚBLICA DE COLOMBIA      CERTIFICADO N° \_\_\_\_\_/



**DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**

## **CERTIFICADO DE APROBACIÓN PARA EMBALAJES/ENVASES DE GRAN TAMAÑO PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Expedido en virtud de las disposiciones del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Certifico que el prototipo/modelo de embalaje/envase de gran tamaño, denominado..... de ..... de capacidad, fabricado por ..... cumple con las prescripciones reglamentarias del Capítulo 6.6 del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Los embalajes/envases de gran tamaño en serie que se fabriquen en base al prototipo/modelo que se aprueba, serán de calidad idéntica al mismo.

Los embalajes/envases de gran tamaño en serie que se produzcan deberán llevar, en forma duradera y legible, con un tamaño y ubicación claramente visible, las siguientes marcas:



Expedido en....., a los..... días del mes de..... De 20.....

Válido hasta el....., debiendo refrendarse anualmente.

\_\_\_\_\_  
Subdirector de Marina Mercante.



# REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

CERTIFICADO N°.....

## INSPECCIONES PERIÓDICAS

Se certifica que los embalajes/envases de gran tamaño construidos en serie, que coinciden con el prototipo o modelo aprobado al anverso del presente certificado, han superado las pruebas establecidas en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG).

### PRIMER REFRENDO

El siguiente reconocimiento anual se emite el:

.....de..... del.....

.....  
Firma y sello del Inspector

### SEGUNDO REFRENDO

El siguiente reconocimiento anual se emite el:

.....de..... del.....

.....  
Firma y sello del Inspector

### TERCER REFRENDO

El siguiente reconocimiento anual se emite el:

.....de..... del.....

.....  
Firma y sello del Inspector

### CUARTO REFRENDO

El siguiente reconocimiento anual se emite el:

.....de..... del.....

.....  
Firma y sello del Inspector

*(Anexo 4, emanado de la [Resolución 130 de 2019](#))*

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4





## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC

**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.

REPÚBLICA DE COLOMBIA CERTIFICADO N° \_\_\_\_\_/



DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

### CERTIFICADO DE HOMOLOGACION DE EMBALAJES/ENVASES, RECIPIENTES INTERMEDIOS PARA GRANELES Y EMBALAJES/ENVASES DE GRAN TAMAÑO PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Expedido en virtud de las disposiciones del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Certifico que el siguiente prototipo/modelo de .....  
denominado.....de.....  
.....capacidad, fabricado por .....cumple con las  
prescripciones reglamentarias del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, Código IMDG  
y por lo tanto se aprueba su homologación.

Marca de Aprobación extranjera:



(Marcacion del pais extranjero)

No. de Certificado de aprobacion extranjero: .....

Autoridad que expidio el certificado de aprobacion: .....

Expedido en....., a los..... días del mes de..... De 20.....

Válido hasta el.....

Subdirector de Marina Mercante.

(Anexo 5, emanado de la [Resolución 130 de 2019](#))

## REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO REMAC 4