

RESOLUCIÓN NÚMERO () MD-DIMAR-SUBMERC-AREM

“Mediante la cual se modifica la parte 1 “Definiciones Generales” del REMAC 4 y se modifica el Capítulo 1 del Título 5 de la Parte 3 del Reglamento Marítimo Colombiano No. 4 (REMAC 4), expedido por la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018”

EL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En ejercicio de las facultades legales otorgadas en los numerales 5,6 y 8 del artículo 5, en el artículo 126 del Decreto-Ley 2324 de 1984, en el numeral 4 del artículo 2 del decreto 5057 de 2009 y

CONSIDERANDO

Que el numeral 5 del artículo 5 del Decreto-Ley 2324 de 1984 establece como función de la Dirección General Marítima la de dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

Que los numerales 6 y 8 del artículo 5 ibídem señalan igualmente como funciones de la Dirección General Marítima las de autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales.

Que el artículo 126 del Decreto-Ley 2324 de 1984 determina que la Autoridad Marítima Nacional dispondrá el uso obligatorio de remolcadores en todo puerto donde sea necesario.

Que el párrafo 1º del artículo 2.4.1.2.8.1 del decreto 1070 de 2015 dispone que es obligatorio el uso de remolcadores para naves con arqueo bruto igual o superior a 2000, en maniobra de atraque y desatraque, amarre a boyas, entrada y salida de dique y movimientos en aguas restringidas dentro de los puertos, de conformidad con las disposiciones vigentes.

Que el párrafo 3º del artículo 2.4.1.2.8.1 del decreto 1070 de 2015 establece que bajo ninguna circunstancia el número de remolcadores puede ser inferior al número mínimo determinado por la Autoridad Marítima.

Que el artículo 2.4.3.2.3 del decreto 1070 de 2015 establece que los servicios portuarios que tengan lugar en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos, serán prestados exclusivamente por naves de bandera (matrícula) colombiana.

Que el numeral 4 del artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, dispone que corresponde al Director General Marítimo, dictar las reglamentaciones técnicas para las actividades marítimas, la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación marina proveniente de buques.

Que la Organización Marítima Internacional mediante Resolución A 765(18) aprobó las Directrices sobre la seguridad de los buques remolcados u otros objetos flotantes, incluidas instalaciones, estructuras y plataformas en el mar, siendo necesario establecer normas nacionales relativas a la organización, planificación y puesta en práctica de las operaciones de Remolque en general.

Atendiendo las orientaciones de la Organización Marítima Internacional OMI, contenidas en la circular MSC/Circ.1101, MEPC/Circ.409, FAL/Circ.100 “Disponibilidad de asistencia con remolcadores”, cuyo propósito es proveer las medidas que garanticen la adecuada asistencia de remolcadores en puerto, la seguridad marítima, la protección del medio ambiente marino y la facilitación del tráfico marítimo.

Que mediante Resolución N° 135 del 27 de febrero de 2018 se expidió el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC), el cual en su artículo 3 determinó la estructura, incluyendo en el REMAC 4 “Actividades Marítimas”, lo concerniente a la seguridad marítima.

Que dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 5 de la Resolución N° 135 del 27 de febrero de 2018, se hace necesario incorporar unas definiciones a la Parte 1 y adicionar el Capítulo 2 al Título 5 de la Parte 3 del REMAC 4: “Actividades Marítimas”, en lo concerniente al establecimiento de los criterios técnicos y de seguridad náutica para el Plan de Remolque.

Que mediante Resolución 0685-2018 – MD-DIMAR-SUBMERC-AREM 16 de agosto de 2018, “Mediante la cual se modifica el Capítulo 1 del Título 5 de la Parte 3 del Reglamento Marítimo Colombiano No. 4 –REMAC-, en lo concerniente al establecimiento de los criterios técnicos y de seguridad para los servicios que prestan los remolcadores.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

Artículo 1.- Modificar la Parte Primera “Definiciones Generales” del Reglamento Marítimo Colombiano No. 4 (REMAC 4), expedido por la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018, en el sentido de incluir las siguientes definiciones:

- a. **Área de vela o superficie velica (*Wind Area*):** Altura del francobordo, más la altura de la carga sobre cubierta y de la superestructura, multiplicado por la eslora total.
- b. **Asistencia en maniobras de practicaaje:** Servicio que presta un remolcador a una nave o artefacto naval, de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales certificadas por la Autoridad Marítima, para mejorar su desempeño o reducir el riesgo de accidente durante una maniobra de practicaaje, 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.

- c. **Asistencia en mantenimiento de instalaciones marinas 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, para apoyar en operaciones relacionadas con posicionamiento y tendido de tuberías, mantenimiento que involucre trabajos de buceo y operaciones que requieran el empleo de los equipos para izada de cargas pesadas (grúas, winches, cabrestantes) para el movimiento de tuberías, anclas y muertos de boyas.
- d. **Atención de emergencias y asistencia marítima:** Servicio que presta un remolcador de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales certificadas por la Autoridad Marítima o por una sociedad de clasificación reconocida por ella, con el fin de auxiliar en el menor tiempo posible a una nave o artefacto naval en circunstancias que representen riesgo o peligro para la vida humana, el medio ambiente, la navegación y la nave o artefacto naval mismos, tales como: el combate de incendios, control de derrame de hidrocarburos y sustancias nocivas, búsqueda y rescate, y salvamento y asistencia marítima.
- e. **Barcaceo:** Movilización de uno o varios artefactos navales en canales fluviales o aguas protegidas utilizando como medio de propulsión uno o varios remolcadores o empujadores. Incluye el apoyo en operaciones de dragado y relimpias.
- f. **Capacidad de Tracción a Punto Fijo (Bollard Pull):** Es la máxima fuerza que un remolcador es capaz de aplicar en 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, construidos o avalados para ese propósito.
- g. **Equipo de remolque:** Medios principales y auxiliares de fuerza, elementos y suplementos de sujeción y conexión a bordo tanto del remolcador como de la nave o artefacto naval a ser remolcado, utilizados en la operación de remolque.
- h. **Línea de Maniobra:** Línea o cabo que el remolcador pasa a la nave asistida.
- i. **Propulsión azimutal:** La que utiliza toberas giratorias a 360°, con hélices de paso fijo o de paso controlable, el cual no requiere de timón.
- j. **Remolcador de Empuje o Empujador (Pushboat / Towboat-Pusher):** Nave diseñada y equipada para empujar artefactos navales en aguas protegidas, ríos y canales.

- k. **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.
- l. **Remolque oceánico o de altura:** Operación de remolque donde la distancia a la línea de costa supera las 25 millas náuticas y el puerto de refugio designado o la zona para fondeo seguro a lo largo de la ruta se encuentra a más de 24 horas.
- m. **Salvamento y asistencia marítima:** Servicio que puede prestar un remolcador de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales, certificadas por la Autoridad Marítima, para ejecutar operaciones de desencallamiento, reflotamiento de naves o artefactos navales, recuperación de estructuras, carga, equipos, elementos sumergidos y remolque de naves o artefactos navales averiados.

Artículo 2.- Modificar 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, el cual quedará así:

PARTE 3

NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

(...)

TÍTULO 5

REMOLCADORES

CAPÍTULO 1

CRITERIOS TÉCNICOS Y DE SEGURIDAD PARA LOS SERVICIOS QUE PRESTAN LOS REMOLCADORES

SECCIÓN 1

Generalidades

ARTÍCULO 4.3.5.1.1.1. Objeto. Establecer criterios técnicos y de seguridad para los servicios que prestan los remolcadores en jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

ARTÍCULO 4.3.5.1.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, aplican a todos los remolcadores inscritos en el registro de la Dirección General Marítima - DIMAR.

SECCIÓN 2

De los Remolcadores

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.1. Matrícula, catalogación, inspección, certificación, licencias y seguros. Los remolcadores que presten servicio en jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional deben estar matriculados ante la DIMAR, catalogados, inspeccionados y certificados de acuerdo con la normativa nacional e internacional aplicable, y contar con un seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare los daños ocasionados a terceros en el ejercicio de la actividad.

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.2. Determinación de la capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) del remolcador. Debe seguirse el procedimiento para determinar la capacidad de Tracción a Punto Fijo (Bollard Pull), establecido en el Anexo 25 Parte 2 del REMAC 4, o un procedimiento equivalente elaborado por una Organización Reconocida y aprobado por DIMAR.

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.3. Certificado capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull). Los remolcadores que prestan los servicios de asistencia en maniobras de practica, remolque oceánico o remolque costanero deben contar con certificado de capacidad de tracción a punto fijo – Bollard Pull vigente, expedido por una Organización Reconocida por esta.

Parágrafo primero. El certificado de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) de los remolcadores que presten servicios distintos a los mencionados en el presente artículo, podrá ser expedido por Empresas de Servicios Marítimos con Licencia de Explotación Comercial vigente, expedida por DIMAR para tal fin.

Parágrafo segundo. El certificado de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) tendrá una vigencia de hasta cinco (5) años, mientras el remolcador mantenga sus certificados de seguridad vigentes.

Parágrafo tercero. DIMAR podrá designar un Funcionario para supervisar la prueba para determinar la capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull), cuando lo considere necesario.

Parágrafo cuarto. 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 (Bollard Pull) para expedición de un nuevo certificado.

Parágrafo quinto. Los certificados de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) expedidos antes de entrar en vigor la presente Resolución, tendrán vigencia por un término de cinco (5) años contados a partir de la prueba que validó el certificado.

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.4. Certificado capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull), para remolcadores con bandera extranjera. El certificado de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) de los remolcadores de bandera extranjera que se matriculen en Colombia, tendrá vigencia por un término de cinco (5) años contados a partir de la prueba que validó el certificado.

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.5. Certificado de Dotación Mínima de Seguridad. Todos los remolcadores deben contar con el Certificado de Dotación Mínima de Seguridad (DMS) expedido por DIMAR, en el cual se establece cantidad, grado, especialidad y competencias de los tripulantes requeridos para una operación segura, de acuerdo con los servicios autorizados en el permiso de operación.

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.6. Permiso de operación. Todo remolcador debe contar con un permiso de operación, de acuerdo con la normatividad vigente y lo establecido en el Anexo 25 Parte 6 del REMAC 4, el cual le permite prestar cualquiera de los servicios relacionados en el Artículo 4.3.5.1.2.9. Dicho permiso será expedido por DIMAR y tendrá una vigencia de hasta cinco (05) años.

Parágrafo. Ante cualquier modificación al casco, sistema de propulsión, sistema de gobierno y/o al equipamiento mandatorio requerido de acuerdo a los servicios autorizados al remolcador, se debe actualizar el Permiso de Operación.

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.7. Nivel de operatividad de sistemas y equipos. En caso de presentarse fallas y/o daños que afecten el nivel de operatividad de cualquiera de los sistemas principales de propulsión, gobierno, comunicaciones, contraincendios y equipos de la maniobra de remolque, el Capitán del remolcador debe comunicarlos de inmediato al Capitán de Puerto, quien ordenará una inspección para determinar las limitaciones y/o restricciones operacionales del remolcador.

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.8. Historial de las líneas de maniobra y remolque. Los remolcadores que presten los servicios de asistencia principal en maniobras de practica, remolque oceánico y costanero, deben mantener un historial del uso de las líneas de maniobra y remolque, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 25 Parte 5 del REMAC 4.

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.9. Servicios. Los remolcadores que operen en jurisdicción de la Autoridad Marítima podrán ser autorizados en su permiso de operación para prestar los siguientes servicios agrupados así:

- I. Servicio de asistencia en maniobras de practicaje.
 - a. Principal de asistencia
 - b. Escolta
 - c. Auxiliares y complementarios
- II. Servicios de remolque.
 - a. Barceo.
 - b. Remolque en aguas protegidas.
 - c. Remolque en aguas no protegidas.
 - d. Remolque costanero.
 - e. Remolque oceánico o de altura.
- III. Servicios de atención de emergencias y asistencia marítima.
 - a. Búsqueda y rescate
 - b. Combate de incendios
 - c. Asistencia en control de derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas o peligrosas
 - d. Salvamento y asistencia marítima
- IV. Servicios de asistencia en mantenimiento de instalaciones marinas y manejo de anclas y muertos de boyas.

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.10. Directrices de Seguridad. Para el desarrollo de cualquier actividad, los remolcadores deben cumplir con las directrices de seguridad establecidas en el Anexo 25 Parte 4 del REMAC 4.

Parágrafo primero. En condiciones particularmente riesgosas de una nave asistida o en condiciones meteomarcas adversas, el Piloto práctico recomendará al Capitán el número de remolcadores o la capacidad de “Bollard Pull” adicionales requeridos para garantizar la seguridad de la nave y de la maniobra.

Esta información debe ser suministrada por el Piloto práctico a la Capitanía de Puerto, a los Capitanes de los remolcadores y a la instalación portuaria que recibe la nave asistida, con el fin de que se tomen las precauciones necesarias para la atención integral de la maniobra

Parágrafo segundo. Ante circunstancias como las mencionadas en el párrafo anterior, el Piloto práctico debe anexar al Reporte de Piloto (PILREP) un informe con la siguiente información, según aplique:

- a. Intensidad y dirección del viento.
- b. Velocidad y dirección de la corriente.
- c. Altura de la ola.
- d. Áreas de maniobra (georreferenciación, profundidad mínima y espacio disponible.)
- e. Información general de la nave (tipo, eslora, calados, puntos de empuje sobre el casco, condición de bitas y 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.
- f. Necesidades adicionales de número de remolcadores y de “Bollard Pull” para la maniobra.
- g. Plan de Escolta y Variación (PEV) para el tránsito de la nave y/o artefacto naval por el canal de acceso, siempre que sea necesaria la escolta para la nave asistida.
- h. Nombre del(os) remolcador(es) involucrado(s) en la escolta y/o maniobra de asistencia, y el nombre del Capitán de cada remolcador.
- i. Factores de tipo no operacional que atenten contra las decisiones de seguridad que debe tomar el Capitán de la nave.
- j. Otras consideraciones que el Piloto práctico estime pertinentes.

Esta información debe ser suministrada por el Piloto práctico a la Capitanía de Puerto, a los Capitanes de los remolcadores y a la instalación portuaria que recibe la nave asistida, con el fin de que se tomen las precauciones necesarias para la atención integral de la maniobra.

SECCIÓN 3

De los servicios de asistencia en maniobras de practicaaje

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.1. Alcance de los servicios. Los remolcadores que presten servicio de asistencia en maniobras de practicaaje, podrán ser autorizados por DIMAR para prestar uno o varios de los siguientes servicios específicos:

- a. **Principal de asistencia:** Maniobras de atraque, desatraque, abarloamiento, acoderamiento, cambio de muelle, fondeo, cambio de fondeadero, reviro, entrada y salida de dique, amarre a boya o a duque de alba, acompañamiento y/o movimientos en áreas de maniobrabilidad restringida, y zarpe de la nave o artefacto naval.
- b. **Escolta:** Servicio especial de asistencia a una nave que incluye el gobierno (cambios de rumbo), disminución de velocidad o parada y demás formas de controlar el buque asistido por medio de la fuerza hidrodinámica que aplica 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.

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.2. Remolcadores que presten servicio principal de asistencia: Los remolcadores que presten el servicio principal de asistencia deben estar diseñados y contruidos para tal fin, y contar con mínimo dos ejes de propulsión independientes, excepto los que tengan sistema cicloidal, también llamado Voith-Schneider, o equivalente.

Parágrafo. Los remolcadores que prestan servicio principal de asistencia, deben estar equipados con un sistema externo de combate de incendios que les permita auxiliar de forma adecuada a las naves y/o artefactos navales asistidos.

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.3. Obligatoriedad de uso. Es obligatorio el uso de remolcadores en maniobras de practica en naves con arqueo bruto superior o igual a 2000, debiéndose aplicar la capacidad mínima de bollard pull requerida establecida en el Anexo 25 Parte 1 del REMAC 4.

Parágrafo. En el caso de San Andrés, Isla, debido a sus condiciones ambientales y marítimas, es obligatorio el uso de remolcador(es) en naves con arqueo bruto igual o superior a 1000.

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.4. Obligatoriedad servicio de escolta. El servicio de escolta para la asistencia a una nave y/o artefacto naval en navegación por canales y zonas restringidas, es obligatorio de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo 25 Parte 3 del REMAC 4.

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.5. Comunicaciones. Durante la asistencia de maniobras de practica, 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 primero. 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 segundo. 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 tercero. 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 cuarto. Los remolcadores que presten servicios de asistencia principal, escolta, atención de emergencia y salvamento, deben contar con un medio digital de grabación, que tome en tiempo real los registros de las comunicaciones de voz los cuales deben ser conservados por un tiempo mínimo de seis (06) meses.

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.6. Soltada de la línea de maniobra. El Capitán del remolcador solo podrá soltar la línea de maniobra previa consulta al Piloto práctico, o por orden expresa de este.

Parágrafo. En caso de emergencia el Capitán del remolcador podrá tomar la decisión de soltar la línea de remolque sin previa consulta al Piloto práctico, solamente si con esta acción se supera el riesgo presente, debiendo informar al Piloto práctico de esta situación en el menor tiempo posible.

SECCIÓN 4

De los servicios de remolque

ARTÍCULO 4.3.5.1.4.1. Alcance de los servicios. Los remolcadores que presten el servicio de remolque, podrán ser autorizados por DIMAR para realizar 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.

ARTÍCULO 4.3.5.1.4.2. Empujadores. Los empujadores deben contar con una certificación del astillero constructor o de una empresa de servicios marítimos con licencia de explotación comercial expedida por DIMAR para tal fin, en el cual se determine su capacidad de empuje.

ARTÍCULO 4.3.5.1.4.3. Remolque oceánico o de altura. Los remolcadores que presten servicio de remolque oceánico o de altura, deben aplicar las directrices de seguridad establecidas en el Anexo 25 Parte 7 del REMAC 4, "Directrices de seguridad para operaciones de remolque".

ARTÍCULO 4.3.5.1.4.4. Capitán del remolcador principal. En una operación de remolque en que intervengan dos o más remolcadores, se debe designar un remolcador principal, cuyo Capitán es el responsable de dicha operación y de verificar la aplicación de todas las directrices técnicas y de seguridad.

Parágrafo. Para operaciones de remolque donde intervengan dos o más remolcadores, el remolcador principal se designará con base en la experiencia y conocimientos del Capitán, y en las capacidades técnicas del remolcador, condiciones que deben ser iguales o superiores a las del(os) otro(s) remolcador(es).

ARTÍCULO 4.3.5.1.4.5. Tripulantes a bordo de naves o artefactos navales remolcados, en operaciones de remolque costanero, oceánico o de altura. Si la nave o artefacto naval a remolcar requieren ser tripulados, el Capitán del remolcador principal recomendará al Capitán o al encargado de la nave o artefacto remolcados dejar un número reducido de personal a bordo de estos. En caso de no ser atendida esta recomendación, el Capitán del remolcador principal dejará la correspondiente constancia escrita de esto.

Parágrafo. Para trasbordo de personal y/o equipo entre el remolcador y la nave o artefacto naval remolcado, el personal que se transborda, así como el que participa sobre cubierta en esta maniobra, debe estar equipado con sus elementos de protección personal, chaleco salvavidas, equipos de radiocomunicaciones adecuado y luces portátiles. El personal del remolcador debe tener el entrenamiento correspondiente para la ejecución de esta maniobra.

SECCIÓN 5

De los servicios de atención de emergencias y asistencia marítima

ARTÍCULO 4.3.5.1.5.1. Alcance de los servicios. Los remolcadores que prestan servicios de atención de emergencias y asistencia marítima, podrán ser autorizados por DIMAR en su permiso de operación para realizar uno o varios de los siguientes servicios:

- a. Búsqueda y rescate
- b. Combate de incendios
- c. Asistencia en control de derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas o peligrosas
- d. Salvamento y asistencia marítima

ARTÍCULO 4.3.5.1.5.2. Obligatoriedad de atención. Los remolcadores que prestan servicios de atención de emergencias y asistencia marítima, están obligados a atender de manera inmediata y oportuna los casos que comprometan la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente, los bienes comunes y el acceso al puerto, en los términos señalados en el artículo 1545 y siguientes del Código de Comercio, así como demás normas que sean aplicables.

Parágrafo. En caso de emergencia manifiesta, cualquier remolcador podrá prestar el servicio y brindar el apoyo de qué trata el presente artículo.

ARTÍCULO 4.3.5.1.5.3. Sistema externo de contraincendios. Los remolcadores que presten el servicio de combate de incendios, deben cumplir con lo establecido en el Anexo 25 Parte 6 Apéndice 1 del REMAC 4, certificado por una Sociedad de Clasificación reconocida por DIMAR.

SECCIÓN 6

Número mínimo de remolcadores por jurisdicciones

ARTÍCULO 4.3.5.1.6.1. Número mínimo de remolcadores por jurisdicción. Los Capitanes de Puerto establecerán mediante resolución motivada, el número mínimo de remolcadores que debe permanecer en su jurisdicción, con base en los siguientes criterios:

1. Condiciones geográficas, hidrográficas, oceanográficas y meteorológicas de cada puerto.
2. Cantidad de instalaciones portuarias existentes en su jurisdicción y el número de remolcadores requeridos para asistir el buque de diseño de cada una de ellas.
3. Intensidad de tráfico de naves en su jurisdicción y la demanda para atender operaciones simultáneas.

4. Tipo de remolcadores y bollard pull requerido según las maniobras que se realicen en el puerto de acuerdo con las disposiciones vigentes.
5. Capacidad para atender emergencias en su jurisdicción y contingencias que puedan presentarse simultáneamente.

ARTÍCULO 4.3.5.1.6.2. Los Capitanes de Puerto coordinarán con las empresas de servicios marítimos de remolque y dispondrán lo pertinente para que se mantenga en todo tiempo el número mínimo de remolcadores en su jurisdicción.

SECCIÓN 7

Consideraciones finales

ARTÍCULO 4.3.5.1.7.1. 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.

ARTÍCULO 4.3.5.1.7.2. Transición. Los remolcadores que a la entrada en vigencia de la presente Resolución no cumplan con alguna de las condiciones establecidas, contarán con un plazo de doce (12) meses para dar cumplimiento con lo prescrito en el presente Capítulo del REMAC.

Parágrafo.- Los remolcadores que inicien su proceso de matrícula una vez haya entrado en vigencia la presente resolución, deberán cumplir con lo aquí establecido.

ARTÍCULO 3° Anexos. La presente resolución modifica de manera integral el anexo No. 25 del Reglamento Marítimo Colombiano No. 4 (REMAC 4), el cual quedará así:

1. Anexo No. 25 – Parte 1: Incorporará el Anexo A de la presente resolución, sobre *“Tablas para determinar la capacidad mínima de Bollard Pull y número mínimo de remolcadores para el servicio de asistencia, por Puerto”*.
2. Anexo No. 25 – Parte 2: Incorporará el Anexo B de la presente resolución, sobre *“el procedimiento para determinar la capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull)”*, y el APENDICE “1”: Informe de condiciones y resultados de la prueba de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard pull).

3. Anexo No. 25 – Parte 3: Incorporará el Anexo C de la presente resolución, sobre *“Criterios y consideraciones técnicas para la prestación del servicio de Escolta”*.
4. Anexo No. 25 – Parte 4: Incorporará el Anexo D de la presente resolución, sobre *“Directrices de seguridad”*.
5. Anexo No. 25 – Parte 5: Incorporará el Anexo E de la presente resolución, *“Formato de registro de operación con líneas de remolque”*.
6. Anexo No. 25 – Parte 6: Incorporará el Anexo F de la presente resolución, sobre *“Matriz de equipamiento según el servicio del remolcador”*, y el APENDICE “1”: Sistemas externos de lucha contra incendios.
7. Anexo No. 25 – Parte 7: Incorporará el Anexo G de la presente resolución, sobre *“Directrices de seguridad para operaciones de remolque”*

Parágrafo.- Los Anexos de la presente resolución forman parte integral de la misma y se incorporan a la parte 8 del Reglamento Marítimo Colombiano No. 4.

ARTÍCULO 4º Vigencia. La presente resolución entra en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial, deroga la Resolución 0685-2018 – MD-DIMAR-SUBMERC-AREM 16 de agosto de 2018 y modifica la parte 1 del REMAC 4, y el Capítulo 1 del Título 5 del Reglamento Marítimo Colombiano “REMAC 4” expedido por la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018 y demás normas que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a

ANEXO	“A”:	Tablas para determinar la capacidad mínima de bollard pull y número mínimo de remolcadores requeridos para el servicio de asistencia por Puerto
ANEXO	“B”:	Procedimiento para determinar la capacidad de Tracción a Punto Fijo (Bollard Pull).
		APENDICE “1”: Informe de condiciones y resultados de la prueba de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard pull).
ANEXO	“C”:	Criterios y consideraciones técnicas para la prestación del servicio de Escolta.
ANEXO	“D”:	Directrices de seguridad.
ANEXO	“E”:	Formato registro de operación con líneas de maniobra y remolque.

ANEXO “F”: Matriz de equipamiento según el servicio del remolcador.

APENDICE “1”: Sistemas externos de lucha contra incendios.

ANEXO “G”: Directrices de seguridad para operaciones de remolque.