



la seguridad
es de todos

Mindefensa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

RESOLUCIÓN NÚMERO () MD-DIMAR

“Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 3º al Título 4º de la Parte 2 del REMAC 4: “Actividades Marítimas”, en lo referente al *Modelo de Gestión de Seguridad Marítima de la Bahía de Cartagena*”

EL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En ejercicio de las facultades legales, en especial las conferidas en los numerales 3, 4 y 5 del artículo 5º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el Decreto 5057 del 30 de diciembre de 2009,

CONSIDERANDO

Que el artículo 2º de la Constitución Política de Colombia establece que son fines esenciales al Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en ella misma.

Que mediante Decreto 1875 de 1979, se dictan normas sobre la prevención de la contaminación del medio marino y otras disposiciones.

Que la Ley 8 de 1980 aprobó la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar - SOLAS, firmado en Londres el 1o. de noviembre de 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, firmado en Londres el 16 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos.

Que la Ley 13 de 1981 se aprobó la Convención sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes - COLREG.

Que la Ley 12 de 1981 ratifica el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques MARPOL 73/78.

Que el numeral 5 del artículo 5º del Decreto ley 2324 de 1984 establece como función y atribución 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 6º y 8º del artículo 5º *ibidem* 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 numeral 2° del artículo 3° *ibídem*, expresa que el control del tráfico marítimo es actividad bajo competencia y vigilancia de la Autoridad Marítima Nacional.

Que la Organización Marítima Internacional mediante Resolución A. 578 adoptada el 20 de noviembre de 1985 expresa en sus objetivos la importancia del control en el servicio de tráfico marítimo de los Estados, en las áreas de alta densidad del tráfico.

Así también la Resolución A. 572 (14) aprobada el 20 de noviembre de 1985 establece unos parámetros para la organización del tráfico para incrementar la seguridad de la navegación en las áreas de gran densidad.

Que la Ley 10 de 1986 aprobó el "convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo, 1979 - SAR", fechado en Hamburgo el 27 de abril de 1979.

Que mediante Ley 56 de 1987 **se aprueba el "Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino en la Región del Gran Caribe" y el "Protocolo relativo a la cooperación para combatir los derrames de hidrocarburos en la región del Gran Caribe", firmado en Cartagena de Indias el 24 de marzo de 1983.**

Que mediante la Ley 17 de 1991, se aprobó el convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional 1965 en su forma enmendada en 1969, 1973, 1977, 1986, 1987.

Que el artículo 3° de la Ley 489 de 1998, en concordancia con el artículo 209 de la Constitución Nacional dispone que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad, publicidad, responsabilidad y transparencia.

Que a través del Decreto 321 de 1999 se adoptó el Plan Nacional de Contingencia Contra Derrame de Hidrocarburos, Derivados y Sustancias Nocivas, en Aguas Marítimas, Fluviales y Lacustres.

Que la Ley 658 de 2001, establece los procedimientos para controlar, vigilar y autorizar la actividad marítima y fluvial de practicaje en aguas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

Que la Resolución 372 de 2001 establece las Áreas de Fondeo, Áreas de cuarentena y Áreas restringidas en aguas marítimas jurisdiccionales colombianas del Mar Caribe, Archipiélago de San Andrés y Providencia y Océano Pacífico, modificada mediante Resolución No. 474 del 22 de septiembre de 2014.

Que mediante Resolución No 295 DIMAR del 2005 se acogió el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional NGS.

Que mediante Resolución Dimar 014 del 10 de febrero de 2003 se estableció el procedimiento para la expedición de zarpe de naves menores dedicadas al servicio de transporte turístico de pasajeros, que operen dentro de una misma jurisdicción.

Que mediante la Resolución 138 de 2005, se dispone el uso de remolcadores y se establecen criterios de seguridad para las maniobras de asistencia.

Que la Ley 1242 de 2008, por la cual se estableció el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias y Fluviales, en su artículo 11 parágrafo 1° determina que la

Dirección General Marítima (Dimar) y la Armada Nacional ejercerán el control del tránsito fluvial, en los últimos 27 kilómetros del río Magdalena.

Que el numeral 4° del artículo 2° del Decreto número 5057 de 2009, determina como función de la Dirección General Marítima dictar las reglamentaciones técnicas relacionada con las actividades marítimas y la seguridad de la vida humana en el mar.

Que el artículo 11 de la Resolución 220 del 8 de mayo de 2012 establece que 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 ella.

Que a través de la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018 se expide el Reglamento Marítimo Colombiano, en cuyo REMAC 5 se trata todo lo concerniente a la protección del medio marino y los litorales.

Que mediante oficio interno No. 281126 del 28 de mayo de 2020, suscrito por el Capitán de Puerto de Cartagena, se emitió concepto de maniobrabilidad de los convoyes fluviales en la bahía de Cartagena, en el que se realiza un análisis técnico y jurídico de las maniobras de dichas unidades de transporte (se anexa para el análisis de su inclusión).

Que para el Estado colombiano es necesario garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y el ejercicio del control del servicio de tráfico en las jurisdicciones de la Dirección General Marítima, mediante normas relativas a la organización, planificación del tráfico marítimo y las actividades marítimas.

Que la Bahía de Cartagena tiene una superficie de aproximadamente 82 km², cuya principal característica natural es su configuración de bahía cerrada, gracias a la Isla de Tierra Bomba que la protege de la incidencia del viento y del oleaje de mar abierto; otra característica importante es la profundidad y tranquilidad de sus aguas, lo que la hace apta para la navegación de todo tipo de embarcaciones. En su interior, la bahía presenta profundidades entre 20 y 24 metros que le han permitido el tránsito de embarcaciones de gran calado, así como una fácil adaptabilidad a los nuevos proyectos de crecimiento en infraestructura portuaria y marítima.

Que conforme a las estadísticas de ésta Autoridad Marítima, se tiene que para diciembre del año 2018, ingresaron a la Bahía de Cartagena un total de 4.535 embarcaciones (nacionales e internacionales), registrándose un aumento para diciembre del año 2019 de 218 embarcaciones; aunado a esto, el transporte turístico de pasajeros también registra un crecimiento progresivo en consecuencia de la implantación de estrategias de desarrollo turístico por parte del Gobierno Nacional. Ahora bien, aunque la navegación de cabotaje marítimo se mantiene en promedio estable en los últimos años, el puerto viene recibiendo cada vez más barcasas de tipo fluvial que transportan hidrocarburos, gas y contenedores, lo cual justifica la generación de canales de navegación específicos para cada tipo de tránsito marítimo en la bahía, siempre prevaleciendo la seguridad integral marítima, por encima de cualquier interés particular.

Que esa misma configuración de la bahía de Cartagena, genera características propicias para efectuar operaciones de suministro cargue y descargue de hidrocarburos, actividad que la Capitanía de Puerto de Cartagena autoriza única y exclusivamente en Terminales

que cumplan con la normatividad establecida para tal fin, bajo unos niveles de riesgo aceptables en beneficio del desarrollo de la Nación; esta consideración ha propiciado intereses comerciales en el desarrollo de actividades de *bunkering* en las zonas de fondeo del puerto, en vista de la carencia de infraestructura portuaria adecuada para el manejo de procesos de cargue y descargue de hidrocarburos, por lo cual se prevé un incremento de buques tipo tanquero; además, supone que interinstitucionalmente los entes estatales desarrollen estrategias para controlar y dirigir este tipo de alternativas comerciales, y en ese sentido, es atinente a la Autoridad Marítima verificar que se cumplan las prescripciones de seguridad integral marítima pertinentes.

Que se hace necesario zonificar los espacios de fondeo y las instalaciones portuarias, así como definir las zonas de tránsito, a fin de garantizar el cumplimiento de estándares de seguridad marítima en estas áreas y evitar el desarrollo desorganizado de actividades dentro de las mismas, lo cual aumenta las probabilidades de riesgo de ocurrencia de accidentes marítimos. También se requiere que las empresas dedicadas a las actividades de *bunkering* establezcan en el NGS sus planes operacionales con permanente actualización, facilitando la verificación periódica por parte de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Que el objetivo de la presente resolución es brindar una herramienta dinámica y unificada para el procedimiento de la navegación en jurisdicción de la Dirección General Marítima en Cartagena, específicamente en la Bahía de Cartagena, en donde confluyen diversos actores, cuya seguridad es fundamental para esta Autoridad Marítima, con la finalidad de dar mayor seguridad en el tráfico de naves mayores, naves menores y artefactos navales facilitando la gestión portuaria y náutica, de una forma íntegra y segura en la Bahía de Cartagena.

Mediante Resolución 135 del 27 de febrero de 2018 se expidió el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC).

En virtud de lo dispuesto en el artículo 5 de la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018, se hace necesaria la adición de un nuevo Capítulo al Título 4º de la Parte 2 del REMAC 4: “Actividades Marítimas”, en lo referente al modelo de gestión de seguridad marítima de la Bahía de Cartagena.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

Artículo 1º. Adiciónese el Capítulo 3º al Título 4º de la Parte 2 del REMAC 4: “Actividades Marítimas”, en lo referente al modelo de gestión de seguridad marítima de la Bahía de Cartagena”, en los siguientes términos:

REMAC 4

ACTIVIDADES MARÍTIMAS

PARTE 2

SEGURIDAD MARÍTIMA

TITULO 4

SEGURIDAD EN JURISDICCIÓN DE LAS CAPITANÍAS DE PUERTO

CAPITULO 3

MODELO DE GESTIÓN DE SEGURIDAD MARÍTIMA EN LA BAHÍA DE CARTAGENA

SECCIÓN 1

GENERALIDADES

Artículo 4.2.4.3.1.1- Objeto. Establecer el Modelo de Gestión Costera en la Bahía de Cartagena.

Artículo 4.2.4.3.1.2- Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo serán aplicables a las personas naturales y jurídicas que ejerzan actividades marítimas en el área específica de la Bahía de Cartagena, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Artículo 4.2.4.3.1.3-Principios. El Modelo de Gestión Costera de la Bahía de Cartagena, se regirá bajo los siguientes principios:

- a) **Principio de Integración:** Las empresas que están ubicadas geográficamente dentro de cada una de las zonas establecidas en el artículo **4.2.4.3.1.4**, deben propiciar espacios de coordinación y apoyo entre sí, con las autoridades y con las poblaciones costeras con injerencia en la zona, para generar estandarización de procedimientos y sincronía operativa para la activación del plan de ayuda mutua y acciones conjuntas en materia de protección marítima.
- b) **Principio de Alineación:** Todos los actores vinculados o conexos a las actividades marítimas, deben propender por el cumplimiento del presente Modelo de Gestión Costera; la integración y la sincronía operativa se convertirá entonces en una concordancia estratégica donde las autoridades, la empresa privada, la academia y las poblaciones mismas, propenderán por potencializar los estándares de seguridad integral marítima en el puerto de Cartagena.
- c) **Principio de Sinergia:** Una vez lograda la integración y la alineación, la acción conjunta de cada uno de los actores desde sus propias responsabilidades y roles, generará un resultado superior al que cada uno por separado puede lograr, apuntándole con ello a lograr una sincronía organizacional que fomenta el cumplimiento de estándares de seguridad integral marítima desde el autocontrol y autorregulación.
- d) **Principio de Cooperación:** Las comunidades, gremios y/o agrupaciones que se relacionan con esta resolución, realizarán a todo nivel intercambio comunicativo, por el que se espera un adecuado comportamiento de colaboración en las tareas que se puedan desarrollar, bien sea como respuesta a una planeación o un evento fortuito.

Artículo 4.2.4.3.1.4- Zonificación. La implementación del Modelo de Gestión Costera en la Bahía de Cartagena tendrá la siguiente zonificación (ver imagen 1):

- a) **Zona 1:** Comprende a las instalaciones portuarias Sociedad Portuaria Operador Internacional (antes Edurbe), Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A., Algranel S.A. y Compas S.A. Terminal Cartagena, vinculando a esta zona las comunidades corregimiento de tierrabomba, comunidad de Punta arena y sector el zapatero barrio el Bosque.
- b) **Zona 2:** Comprende a las instalaciones portuarias Coremar Shore Base, Terminal de Contenedores de Cartagena S.A – Contecar, Industrias Astivik S.A., Zona Franca Argos S.A.S., Puerto Mamonal S.A. Sociedad Portuaria, Atunamar LTDA., Ecopetrol Terminal Néstor Pineda y Refinería, vinculando a esta zona las comunidades corregimiento de Caño del Oro y Barrio Albornoz.
- c) **Zona 3:** Comprende a las instalaciones portuarias Sociedad Portuaria Olefinas y Derivados S.A., Cotecmar, Chevron Petroleum Company y Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica - Terminal Cartagena, Exxon Mobil (ahora Terpel) - Puertos del Caribe Sociedad Portuaria, Puerto Buenavista S.A. y Sociedad Portuaria Dexton S.A., vinculando a esta zona las comunidades corregimiento de Bocachica y corregimiento de Pasacaballos.
- d) **Zona 4:** Comprende a las instalaciones portuarias Oiltanking Colombia S.A., Vopak Colombia S.A. – Terminal Cartagena, Sociedad Portuaria del Dique S.A., Sociedad Portuaria Bavaria S.A., Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. y Sociedad Portuaria EL CAYAO LNG S.A E.S.P., vinculando a esta zona las comunidades corregimiento de Barú, comunidad de Ararca y comunidad de Santana.

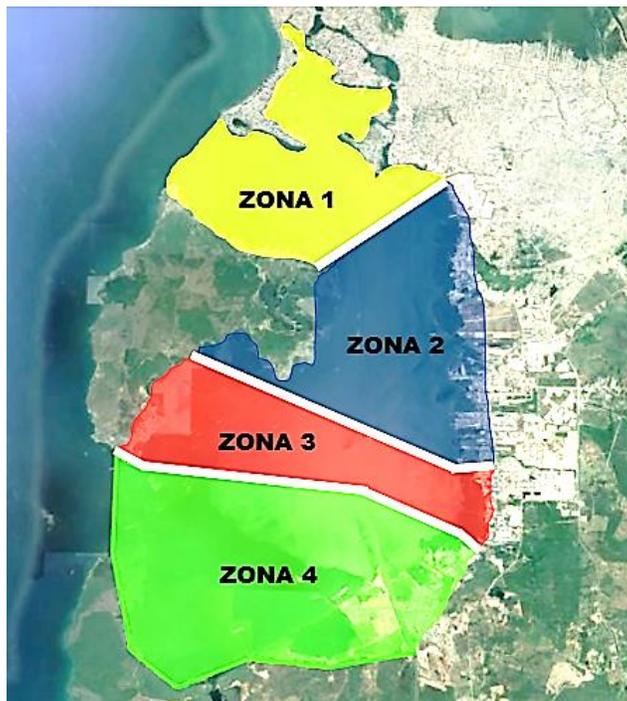


Figura No. 1 Zonificación de la Bahía de Cartagena

Artículo 4.2.4.3.1.5-Fundamentos de Operación: El Modelo de Gestión Costera de la Bahía de Cartagena, tendrá los siguientes fundamentos de operación:

- a) Sincronía Operativa en los siguientes aspectos:
- Establecimiento y mantenimiento de un protocolo de comunicaciones que ejecuten los Oficiales de Protección de las Instalaciones Portuarias, o responsables de la seguridad en las Instalaciones Portuarias no certificadas en PBIP, y las autoridades de fuerza pública ubicados en cada una de las zonas.
 - Suministro permanente de información de inteligencia a la Fuerza Pública.
 - Suministro permanente de información de inteligencia por parte de la Fuerza Pública a instalaciones portuarias.
 - Organización de esquemas de protección conjuntos entre instalaciones portuarias en cada zona.
 - Apoyo entre las organizaciones vecinas con infraestructura y equipamiento para fortalecer el esquema conjunto de protección en cada una de las zonas y del puerto en general.
 - Establecimiento de Políticas de buen vecino para apoyar y coordinar el funcionamiento de los esquemas de protección propios de cada instalación y de las instalaciones colindantes.
- b) Los planes de ayuda mutua en el puerto de Cartagena tienen como pilares operacionales los siguientes aspectos:
- Esquematizar planes de ayuda mutua por zonas estableciendo procedimientos, recursos disponibles y su mantenimiento, definiendo áreas geográficas de responsabilidad.
 - Organización, roles y responsabilidades de las entidades públicas y privadas para la activación de medidas de contingencia ante derrames y vertimientos de sustancias contaminantes en el mar.
 - Conformación y entrenamiento de brigadistas ambientales por empresas y por zonas.
 - Conformación y formalización de equipos marinos dispuestos en cada zona para la respuesta ante derrames de sustancias contaminantes al mar.
- c) Para el efectivo control de tráfico marítimo en el puerto de Cartagena, se requiere el cabal cumplimiento de los siguientes aspectos:
- Vigilancia y control del tráfico marítimo en las inmediaciones del puerto de Cartagena, en especial en las áreas portuarias de ingreso, salida, fondeo y atraque de naves.
 - Detectar y alertar la presencia de todo tipo de naves y embarcaciones que naveguen en áreas prohibidas o que puedan representar un riesgo a la navegación.
 - Proveer la información necesaria para guiar eventualmente la navegación segura de una nave a un punto determinado dentro del Puerto.
 - Permitir la coordinación de operaciones del ámbito marítimo portuario relativos al tráfico.
 - Contar con bases de datos de toda la información relacionada con los objetivos y funciones del modelo de gestión costera para la Bahía de Cartagena.

Parágrafo primero. Las empresas que hacen parte de cada zona pueden generar

un programa de apadrinamiento de grupos de las diferentes comunidades costeras caracterizadas dentro de la zonificación establecida en el artículo 4.2.4.3.1.4, de tal forma que las empresas en zona uno (1) apadrinarían grupos en las comunidades de Tierra bomba y Punta Arena, las empresas en zona dos (2) apadrinarían grupos en la comunidad de Caño de Oro, las empresas en zona tres (3) apadrinarían grupos en la comunidad de Boca chica; las empresas de la zona 4, apadrinarían las comunidades de Barú, Ararca y Santa Ana. Lo anterior sin perjuicio ni exclusión de los programas de acompañamiento a la comunidad que las empresas ya tengan con las comunidades del sector de Mamonal.

Parágrafo 2. A través de los programas de apadrinamiento mencionados en el parágrafo 1, se debe procurar gestionar programas de instrucción y entrenamiento para la conformación de brigadas ambientales por zonas, para las capacitaciones se debe considerar la participación de miembros de las comunidades costeras con injerencia en cada zona y las autoridades, a fin de generar y/o fortalecer capacidades en estas para potencializar su participación y apoyo en los frentes que se establezcan a nivel del puerto en lo concerniente a planes de contingencias.

SECCIÓN 2

CONTROL TRÁFICO MARÍTIMO

Artículo 4.2.4.3.2.1- Todos los buques, embarcaciones menores y artefactos navales que pretendan ingresar y/o realizar tránsito dentro de la Bahía de Cartagena, deben reportarse previamente a la Estación de Control de Tráfico, Vigilancia Marítima y Fluvial de Cartagena, independiente de si es un acceso por vía marítima o vía fluvial, por el canal de contacto (VHF canal 16), para que se autorice su acceso, salida o maniobras en el puerto.

Los buques surtos en puerto y con práctico abordado que soliciten autorización para zarpe, tendrán una ventana de tiempo máxima de treinta minutos para el inicio de su maniobra, a fin de asegurarle la disponibilidad del canal para su libre tránsito.

Artículo 4.2.4.3.2.2- Todos los buques y embarcaciones mayores que ejecutan maniobras en el interior de la Bahía de Cartagena, hagan o no uso del servicio de practicaje del puerto, deberán permanecer a la escucha del canal de contacto de maniobras (VHF canal 11) atentos a cualquier instrucción de la Estación de Control de Tráfico, Vigilancia Marítima y Fluvial de Cartagena.

Artículo 4.2.4.3.2.3- Toda nave que arribe al puerto, podrá acceder al servicio de información y asistencia a través de la Estación de Control de Tráfico, Vigilancia Marítima y Fluvial de Cartagena para la toma de decisiones relativas a la navegación, tales como: posición, identidad, intenciones y destino de los barcos existentes en la zona, límites del área de servicio, procedimientos a emplear dentro de ella, frecuencias de radio que deben utilizarse, condiciones meteorológicas y oceanográficas, avisos a los navegantes, estado de las ayudas a la navegación, situaciones de congestión de tráfico y/o buques con problemas de maniobrabilidad.

Artículo 4.2.4.3.2.4- El canal oficial navegable tiene prioridad de uso para la navegación de buques y embarcaciones mayores de tráfico nacional e internacional. Las prioridades de arribo a la Bahía de Cartagena son las establecidas en el artículo 5° de la Ley 658 de

2001, a saber: arribada forzosa, buques de la Armada Nacional, buques de Armadas extranjeras en visita oficial, buques de pasajeros, buques de carga general y granel, otros buques.

Artículo 4.2.4.3.2.5- El canal oficial navegable tiene la configuración de navegación en un solo sentido entre la boya de mar y la boya No. 11 (zona roja en la imagen 2). Para acceder al tránsito en esta zona, se establecen las siguientes prioridades:

- a) Los buques que se encuentren en la boya de mar con práctico a bordo en el puente de gobierno (punto 1) tendrán prioridad de acceso al puerto siempre y cuando no haya buques en tránsito por el canal a la altura de la boya No. 23 (punto 2).
- b) Contrario a lo anterior, los buques que ejecutan tránsito por el canal oficial, y se encuentren a la altura de la boya No. 23 tendrán la prioridad de navegación de salida del puerto.
- c) En todos los casos, será la Estación de Control de Tráfico, Vigilancia Marítima y Fluvial de Cartagena, quién establezca las prioridades de tránsito e imparta las instrucciones para el desarrollo de las maniobras, los capitanes o prácticos no deberán tomarse atribuciones de asignación sobre las competencias de procedimiento claro y normativo.

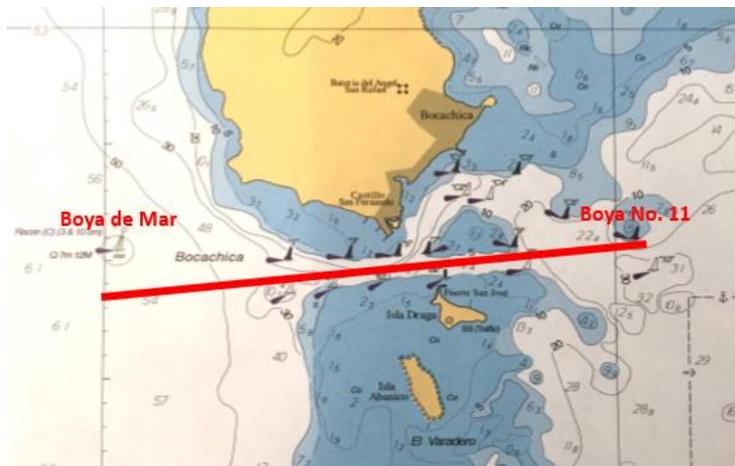


Imagen 2 Canal oficial navegable

Artículo 4.2.4.3.2.6- Es responsabilidad de las Agencias Marítimas notificar previamente a los buques que representan, las disposiciones establecidas la presente sección.

Artículo 4.2.4.3.2.7- Las naves de transporte de pasajeros que zarpan desde el muelle de La Bodeguita, transitarán por el canal navegable establecido en la bahía interior de Cartagena (zona marítima que encierra la punta de Castillo grande y la isla de Manzanillo) y, a partir de la boya No. 33 se traza un canal paralelo a las boyas verdes del canal principal, siendo esta la vía establecida para la navegación de embarcaciones menores (imagen 3).

En este sentido, las embarcaciones menores, incluyendo las matriculadas en Inspecciones Fluviales deberán, navegar por fuera del canal oficial navegable, o en su

defecto, no obstaculizar el tránsito de buques o naves mayores que se desplazan dentro del canal.

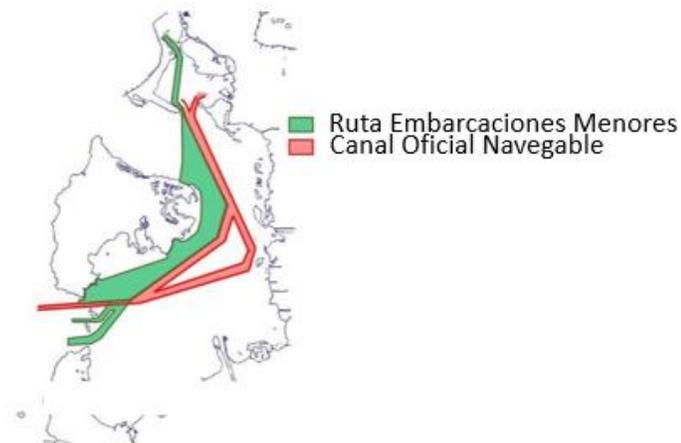


Imagen 3. Rutas de navegación embarcaciones menores

Artículo 4.2.4.3.2.8- Es responsabilidad de las Empresas de Transporte Marítimo notificar previamente a los pilotos y tripulaciones de las embarcaciones que tienen afiliadas, las disposiciones establecidas en la presente sección.

Artículo 4.2.4.3.2.9- Las embarcaciones de recreo menores que zarpan desde Marinas y Clubes, deben acceder al canal de embarcaciones menores (ilustración 3) una vez iniciada la navegación, y deben circunscribir su maniobra a las instrucciones impartidas en el artículo 4.2.4.3.2.7.

Artículo 4.2.4.3.2.10- Las Marinas y Clubes deben enviar a la Capitanía de Puerto el reporte de las embarcaciones que zarpan desde sus instalaciones de acuerdo con el procedimiento establecido para tal fin.

Artículo 4.2.4.3.2.11- Las Marinas y Clubes comunicarán con suficiente antelación a la Estación de Control de Tráfico, Vigilancia Marítima y Fluvial de Cartagena (Canal 16 VHF), notificando la entrada o salida masiva de embarcaciones en actividades como regatas o cualquier prueba deportiva tanto dentro, como fuera de la bahía.

Artículo 4.2.4.3.2.12- Las Marinas y Clubes tendrán la obligación de informar a todas las embarcaciones en sus instalaciones las disposiciones establecidas en los numerales de la presente sección.

Artículo 4.2.4.3.2.13- Las embarcaciones o convoyes de transporte de hidrocarburos que pretendan realizar operaciones marítimas, al ingresar a la Bahía de Cartagena desde el Canal del Dique, deberán cumplir la normatividad marítima vigente en cumplimiento a los convenios internacionales adoptados por el país ante la Organización Marítima

Internacional; así mismo, al transitar hacia los puertos de destino, boyas de amarre o áreas de fondeo autorizadas, lo harán por fuera del canal oficial navegable de manera segura, de acuerdo con lo establecido en la imagen 4, evitando la navegación por el área de fondeo Mamonal en cuánto que sea posible, o en su defecto haciendo tránsito con precaución a través del área de fondeo.

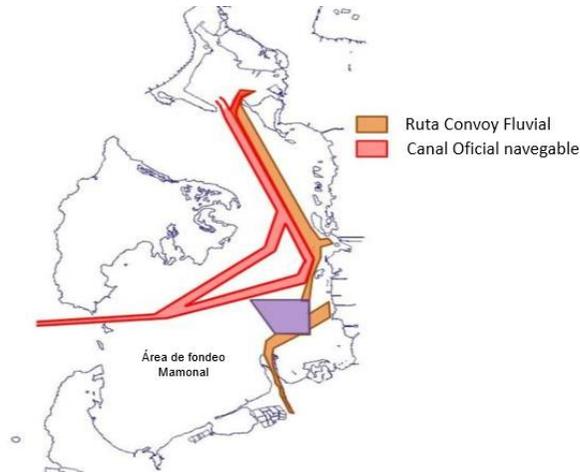


Imagen 4 Ruta convoy fluvial

Artículo 4.2.4.3.2.14- Los convoyes de transporte de hidrocarburos y/o contenedores que ingresan a la Bahía de Cartagena desde el Canal del Dique hasta la boya de amarre o área de fondeo aledaña a la desembocadura de éste o viceversa, con unidades de transporte con eslora hasta 220 metros y manga hasta 33 metros. (empujador más barcazas), deberá contar para la maniobra de tránsito dentro de la bahía con la asistencia de un piloto práctico, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4º de la Ley 658 de 2001 o su equivalente, conforme a la reglamentación que se emita, sobre permiso especial de practicaje.

Artículo 4.2.4.3.2.15- Los convoyes de transporte de hidrocarburos y/o contenedores que efectúen maniobras de tránsito, atraque o zarpe en instalaciones portuarias o cualquier otra maniobra en la bahía de Cartagena, con unidades de transporte con eslora menor o igual a 160 mts y manga menor o igual a 33 mts, deberán ser efectuadas por un Capitán con licencia marítima o su equivalente, conforme a la reglamentación que se emita, sobre permiso especial de practicaje.

Artículo 4.2.4.3.2.16- Los empujadores y artefactos navales matriculados en la Inspección Fluvial deben realizar navegación por fuera del canal oficial (ilustración 2) y no podrán desarrollar maniobras de apoyo o de cualquier otra índole a buques de tráfico marítimo internacional sin el cumplimiento de los requisitos.

Artículo 4.2.4.3.2.17- Durante la maniobra de zarpe y de atraque de las unidades de transporte con empujador, se deberá contar con un remolcador, o la cantidad de remolcadores de asistencia establecidos en la resolución (0849-2019) MD-DIMAR-SUBMERC-AREM del 16 de septiembre de 2019, los cuales participarán directamente apoyando la maniobra, mitigando las condiciones adversas de operación dentro de la

dársena de operación de la instalación portuaria y asegurando la maniobra de forma práctica y sencilla paralela al muelle.

SECCIÓN 3

ZONAS DE FONDEO

Artículo 4.2.4.3.3.1- Las áreas de fondeo establecidas de acuerdo con resolución No. 0474 de septiembre 22 de 2014 son las siguientes:

Área de Fondeo ALFA: 1

Punto	Latitud N	Longitud W
1	10° 19.585'N	75°31.185'W
2	10° 18.859'N	75°31.185'W
3	10° 18.859'N	75°32.323'W
4	10° 19.378'N	75°32.323'W
5	10° 19.585'N	75°31.891'W



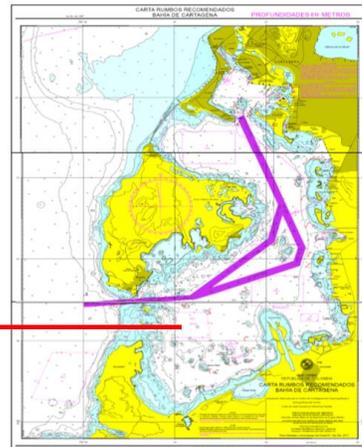
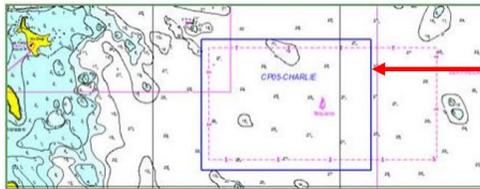
2. Área de Fondeo BRAVO: 2

Punto	Latitud N	Longitud W
1	10° 18.666'N	75°30.853'W
2	10° 18.473'N	75°30.853'W
3	10° 18.473'N	75°31.245'W
4	10° 18.666'N	75°31.245'W



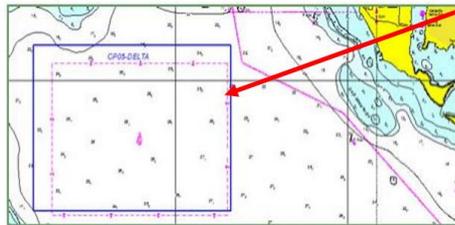
3. Área de Fondeo CHARLIE Tanqueros

Punto	Latitud N	Longitud W
1	10° 18.778'N	75°32.831'W
2	10° 18.084'N	75°32.831'W
3	10° 18.084'N	75°33.740'W
4	10° 18.778'N	75°33.740'W



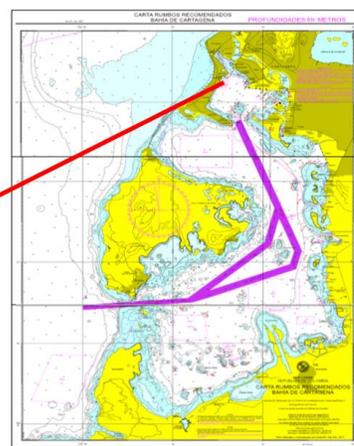
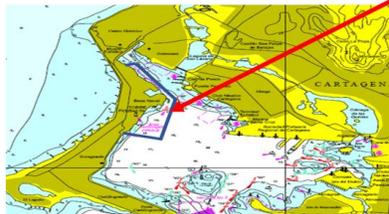
4. Área de Fondeo DELTA: Castillo Grande.

Punto	Latitud N	Longitud W
1	10° 23.173'N	75°32.679'W
2	10° 22.352'N	75°32.679'W
3	10° 22.352'N	75°33.824'W
4	10° 23.173'N	75°33.824'W



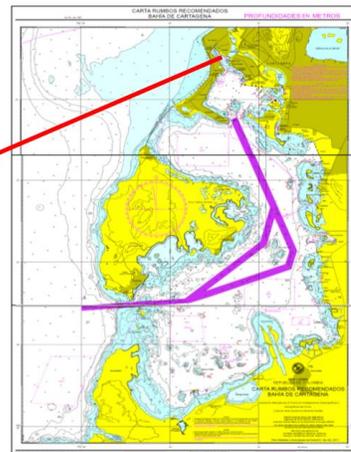
5. Área Restringida, área de Fondeo ECHO: Complejo Militar Base Naval del Caribe

Punto	Latitud N	Longitud W
1	10° 25.068'N	75°33.028'W
2	10° 25.078'N	75°32.995'W
3	10° 24.714'N	75°32.712'W
4	10° 24.309'N	75°32.812'W
5	10° 24.342'N	75°33.061'W



6. Área de Fondeo FOXTROT: #1 – Yates y veleros zona 1

Punto	Latitud N	Longitud W
1	10° 25.006' N	75°32.748' W
2	10° 24.971' N	75°32.791' W
3	10° 25.079' N	75°32.896" W
4	10° 25.096' N	75°32.875' W



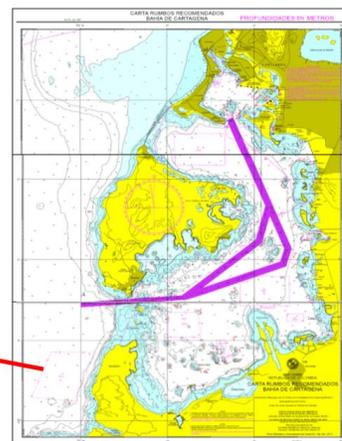
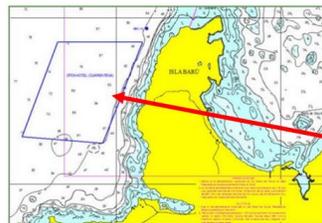
7. Área de Fondeo GOLF: #2 - Yates y veleros zona 2

Punto	Latitud N	Longitud W
1	10° 24.500' N	75°32.517' W
2	10° 24.600' N	75°32.433' W
3	10° 24.683' N	75°32.567' W
4	10° 24.817' N	75°32.667' W
5	10° 24.800' N	75°32.700' W
6	10° 24.633' N	75°32.617' W
7	10° 24.567' N	75°32.617' W



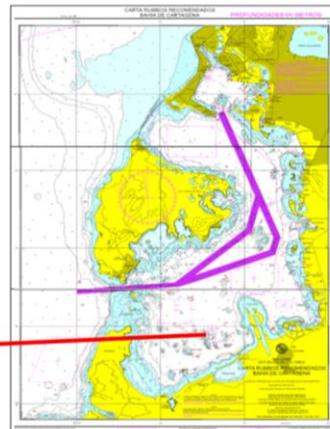
8. Área de Fondeo HOTEL: Cuarentena

Punto	Latitud N	Longitud W
1	10° 17.710' N	75°36.710' W
2	10° 17.710' N	75°35.680' W
3	10° 16.494' N	75°36.163' W
4	10° 16.572' N	75°37.142' W



9. Áreas de Fondeo Barcazas.

Punto	Latitud N	Longitud W
1	10° 17' 36.39 N	75° 32' 47.04 W
2	10° 17' 38.70 N	75° 32' 29.42 W
3	10° 17' 35.47 N	75° 32' 28.85 W
4	10° 17' 33.13 N	75° 32' 46.64 W



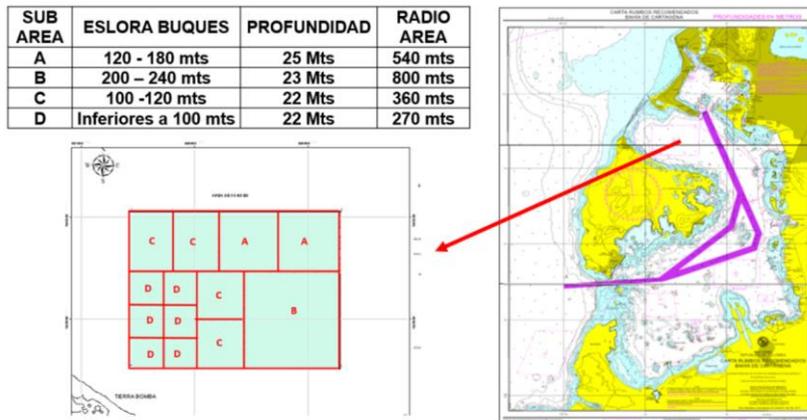
10. Boyas de Amarre convoyes.

	COLOR	LATITUD	LONGITUD
BA1	Amarilla	10°17' 34,992 N	75°32' 45.133 W
BA2	Amarillo	10°17' 36,879 N	75°32' 30.718 W

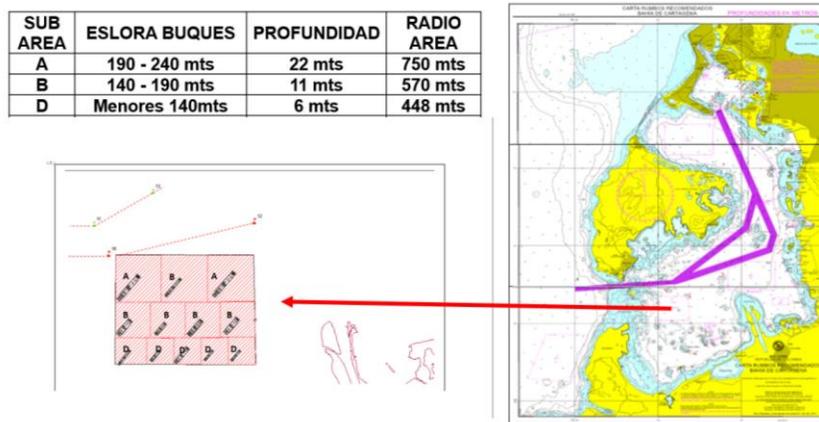


Parágrafo primero. Las barcazas amarradas en las boyas destinadas para tal fin, deberán contar con un remolcador permanente, así mismo personal idóneo para atender cualquier eventualidad y es responsabilidad de la Instalación Portuaria recibir reportes permanentes de éstas, con el fin de mantener un control estricto de la situación operacional.

Artículo 4.2.4.3.3.2- USO DE LAS ÁREAS DE FONDEO: Con el fin de incrementar las medidas de seguridad y generar un procedimiento para la utilización del espejo de agua, de acuerdo con el tipo de buques que realiza maniobra en la zona de fondeo de Castillo Grande, se procede a efectuar la siguiente distribución del área de fondeo, así:



PARAGRAFO 1. La distribución de espacios en el área de fondeo de Tanqueros será la siguiente:



Artículo 4.2.4.3.3.- USO DE LAS ZONAS DE FONDEO: Se deberán acatar las siguientes instrucciones para el uso de las diferentes zonas de fondeo previamente establecidas:

- De acuerdo con la eslora del buque que solicite el fondeo, la Estación de Control de Tráfico, Vigilancia Marítima y Fluvial de Cartagena, asignará la sub área y el punto de fondeo será el punto central de cada sub área, los capitanes o prácticos no deberán tomar este procedimiento para auto asignarse puntos de fondeo.
- Los buques que requieran hacer descargas de sentinas o cualquier otro tipo de descargas de sustancias contaminantes lo harán en las instalaciones portuarias donde atraquen. En las áreas de fondeo, podrán ser autorizadas por la Capitanía de Puerto de Cartagena a través de una agencia marítima o el armador, solo en casos de emergencia o necesidad manifiesta.
- El desembarco de tripulantes de buques en fondeo se realizará sólo si los tripulantes cuentan con short pass expedido por la Autoridad de Inmigración y deberá notificarse a la Estación de Control de Tráfico, Vigilancia Marítima y Fluvial de Cartagena indicando la identificación de la embarcación en la cual se realizará el desembarco, así como también el embarque del personal.

- d) Los buques en fondeo, así como también los empujadores en área de amarre de barcasas, deberán contar con el equipamiento de seguridad abordó, mantener el Sistema de Identificación Automática - Automatic Identification System (AIS) y equipo de comunicaciones VHF energizado, manteniendo servicios de guardia permanentes y personal suficiente disponible para atender situaciones adversas que afecten la seguridad en la navegación.
- e) El Fondeo de Naves y el uso de las Áreas de Fondeo y de amarre de barcasas a las Boyas de Amarre, genera costos para el Armador de la Nave acuerdo a lo establecido en la Resoluciones Nos. 017-DIMAR-2007 y 0002-DIMAR-2016.

SECCIÓN 4

SERVICIOS MARÍTIMOS EN EL PUERTO

Artículo 4.2.4.3.4.1- Área de practicaaje. El área de practicaaje en el puerto de Cartagena, a fin de clarificar el parágrafo primero del artículo 4° de la Resolución 138 DIMAR 2005, está configurada por el área geográfica señalada a continuación y contenida en las cuatro zonas descritas en el numeral 4.1.

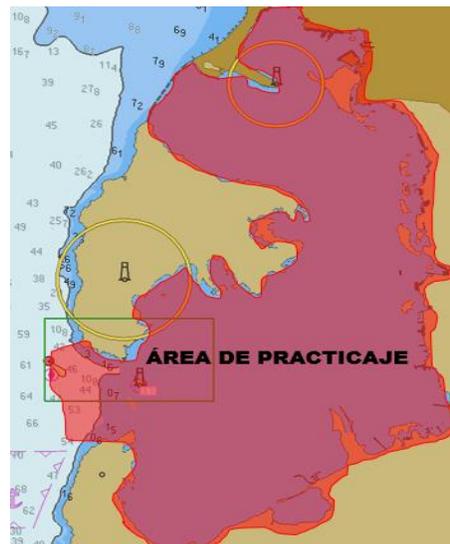


Imagen 7 Área de practicaaje puerto de Cartagena

Artículo 4.2.4.3.4.2- En el área de practicaaje del puerto de Cartagena es obligatorio el uso del servicio de practicaaje para toda nave, artefacto naval o unidad de transporte con TRB igual o superior a 200; en concordancia con lo establecido en el artículo 4° de la Ley 658 de 2001.

Parágrafo 1. Se entiende por unidad de transporte la unidad conformada por un remolcador y uno o más artefactos navales que ejecutan navegación marítima o fluvial.

Artículo 4.2.4.3.4.3- En el área de practicaaje del puerto de Cartagena es obligatorio el uso de remolcadores para toda maniobra de asistencia a nave o artefacto naval con TRB igual o superior a 2000; las naves o artefactos navales con menos de 2000 TRB podrán hacer uso o no de remolcadores de acuerdo con el criterio del capitán; en concordancia con los artículos 6° y 7° de la Resolución No. 138 DIMAR 2005.

Artículo 4.2.4.3.4.4- De acuerdo con lo estipulado en la Resolución No. 0849 de 2019 “Mediante la cual se modifica la parte 1 “Definiciones Generales” del REMAC 4 y se modifica el Capítulo 1 del Título 5 de la Parte 3 del Reglamento Marítimo Colombiano No. 4 (REMAC 4), expedido por la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018”, es facultad del capitán de la nave determinar el número y potencia de los remolcadores a usar en las maniobras a realizar en el área de practicaaje, la potencia del (los) remolcador(es) a usar no podrá ser inferior a la establecida en la tabla del Anexo B de la mencionada Resolución en lo que respecta a la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Buque / Eslora	Ro-Ro		Ro-Ro con Propulsor Transversa		Granelero		Granelero con Propulsor Transversal		Crucero		Crucero con Propulsor Transversal		Tanquero		Tanquero con Propulsor Transversal		Container		Container con Propulsor transversal	
	BP	NM R	BP	NM R	BP	NM R	BP	NM R	BP	NM R	BP	NM R	BP	NM R	BP	NM R	BP	NM R	BP	NM R
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

Tabla 1 Anexo B de la Resolución No. No. 0849 de 2019

Artículo 4.2.4.3.4.5- Los pilotos prácticos y Capitanes Fluviales deberán informar a la Estación de Control de Tráfico, Vigilancia Marítima y Fluvial de Cartagena (canal 11 VHF), las características de los remolcadores a utilizar en la maniobra de asistencia y el TBP de cada uno a fin de garantizar que se cumpla lo establecido en el numeral anterior, así mismo, deberán informar cualquier novedad detectada con respecto al desempeño funcional de los remolcadores utilizados en las maniobras.

Artículo 4.2.4.3.4.6- No obstante de la responsabilidad del Capitán de la nave, piloto práctico, Capitanes Fluviales, se insta a los Jefes de Operación de las instalaciones portuarias a verificar el cumplimiento de las medidas de seguridad establecidas en los numerales 5.4.4 y 5.4.5, y el Decreto No. XXX de 2020, Por el cual se adiciona el Capítulo 2 del Título 1, de la Parte 4, del Libro 2 del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa y se reglamenta parcialmente la Ley 658 de 2001, e informar a la Estación de Control de Tráfico, Vigilancia Marítima y Fluvial de Cartagena cualquier novedad que se presente en las maniobras de asistencia a buques en sus respectivas instalaciones portuarias.

Artículo 4.2.4.3.4.7- La Estación de Control de Tráfico, Vigilancia Marítima y Fluvial de Cartagena, supervisará el cumplimiento de los parámetros de seguridad y de la potencia mínima requerida para los remolcadores que realizan maniobras de asistencias en el puerto, en ese sentido, la Estación de Control vetará el uso de remolcadores para una maniobra si éste no cumple con el TBP mínimo exigido.

SECCIÓN CINCO

PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARINA

Artículo 4.2.4.3.5.1- Por normas de seguridad y prevención de la contaminación marítima, no están autorizadas las operaciones de cargue o descargue de hidrocarburos en fondeo, salvo en ocasiones especiales a solicitud de las agencias enfocadas solo al aprovisionamiento de operación de la Motonave, así mismo se prohíbe cualquier descarga al mar de lavado de los SLGE y/o aguas sucias provenientes de las naves.

Artículo 4.2.4.3.5.2- Las empresas de bunker deberán presentar ante la Capitanía de Puerto un plan para el desarrollo de maniobras de entrega de combustible en fondeo (Consumo para uso propio) que contenga lo siguiente:

- Datos característicos de la operación a realizar, incluyendo datos del remolcador a usar, de la barcaza y características del buque con el cual se llevará a cabo la maniobra.
- Punto de partida de la unidad de transporte (barcaza y remolque), plan de navegación y punto donde se realizará la operación de cargue.
- Relación de elementos de contingencias con los que se cuentan para atender una emergencia por incendio o derrame de hidrocarburos.
- Embarcación a usar para el despliegue de las barreras de contención.
- Certificar que el personal está capacitado y tiene conocimiento del plan de emergencias y contingencias estipulado y uso de los elementos de respuesta.

Parágrafo primero. Todas las operaciones y maniobras deben cumplir la normatividad vigente como lo es la Ley 12 del 1981 y demás circulares y oficios remitidos por la Dirección General Marítima. Igualmente, deberán ser amparadas en la autorización, previo diligenciamiento, del Formato F-04-M04-56, Versión 1, de fecha 17/09/2010, que trata de la Solicitud de Autorización de Trabajos de Buque de Alto bordo (o el que lo modifique).

Artículo 4.2.4.3.5.3- Las autorizaciones emitidas por la Capitanía de Puerto a las empresas de bunker, en ningún momento sustituyen ni se superponen a las autorizaciones que otras instituciones en el ejercicio de sus competencias emitan, por tanto, las empresas de bunker están obligadas a dar cumplimiento a las exigencias que de acuerdo con la normatividad vigente requieran las entidades de control del Estado.

Artículo 4.2.4.3.5.4- Durante las operaciones de cargue o descargue de hidrocarburos, de buques atracados, se deberá contar con disponibilidad permanente de barreras de contención alrededor del sitio de operaciones; la disponibilidad permanente incluye la disposición de embarcaciones para el despliegue, repliegue y reubicación de barreras.

En caso de un derrame o un incendio en una embarcación atracada, se deberá realizar la respectiva notificación del suceso, de acuerdo a la resolución 887 de 2019, donde la acción inicial es responsabilidad de la tripulación y la Instalación Portuaria, si la contingencia rebasa la capacidad de reacción, se deberá informar a la Autoridad Marítima, con el fin de activar el plan de ayuda mutua en la ciudad puerto.

Artículo 4.2.4.3.5.5- Es responsabilidad de las empresas de bunker poner en conocimiento a las tripulaciones de los remolcadores que utilice para sus maniobras, acerca del debido cumplimiento de los artículos 4.2.4.3.2.1 y 4.2.4.3.2.1 de la presente resolución.

Artículo 4.2.4.3.5.6- Para la actividad de bunkering o trasiego de combustible para consumo interno de la maquinaria principal o auxiliar de buques en fondeo, se autoriza primeramente el área de fondeo de Tanqueros, en segunda instancia se autoriza la maniobra en el área de fondeo de Mamonal; en la zona de fondeo de Castillo Grande sólo se autorizará la realización de maniobras de cargue o descargue de combustibles en condiciones especiales, previa aprobación de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

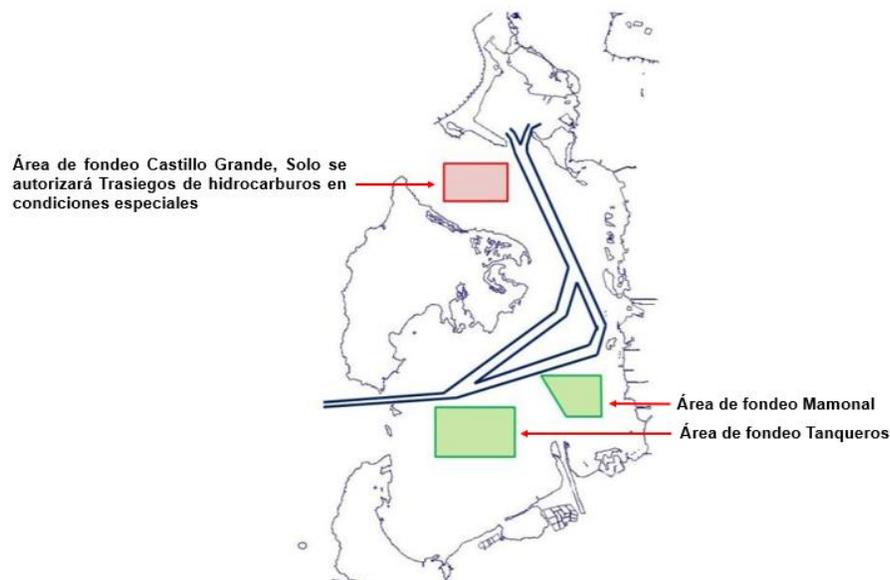


Ilustración 8 Zonas de fondeo autorizadas para bunkering

Artículo 4.2.4.3.5.7- Para las actividades de deslastre en la Bahía de Cartagena y descargue de desechos generados por los buques, estos deben ser notificados a la Capitanía de Puerto de Cartagena con un mínimo de 24 horas antes del inicio de la operación, con el fin de realizar el nombramiento de un inspector para la verificación respectiva, haciendo énfasis en la Resolución 477 de 2012. Por la cual se adoptan y establecen las medidas y procedimientos de control para verificar la gestión del Agua de Lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas y la Resolución No. 645 de 2014, “*por la cual se implementan algunas disposiciones sobre el Manejo Integrado de Desechos generados por Buques*”, en ese orden de ideas las Instalaciones Portuarias, deberán facilitar la descarga de los residuos y/o desechos antes mencionados, a través de empresas

debidamente certificadas y avaladas por la Dirección General Marítima y que cuenten con sus respectivas licencias de explotación comercial.

Adicional a lo anterior para maniobras de limpieza de casco a flote se llevará a cabo el respectivo procedimiento de acuerdo a la resolución 0004 de 2018, en donde se deberá aportar cada uno de los requisitos allí contemplados y entran en análisis por parte de la Capitanía de Puerto

Artículo 4.2.4.3.5.8- La descarga de aguas sucias se llevará a cabo bajo lo estipulado en el Convenio MARPOL, de acuerdo a las condiciones, si el buque cuenta con planta de tratamiento.

SECCIÓN SEIS

MEDIDAS DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

Artículo 4.2.4.3.6.1- Todos los buques reportan en su protocolo de comunicaciones el nivel de protección con que arriban al puerto, el nivel de protección debe ser similar al nivel de protección del puerto, por tanto, los buques que arriben al puerto en un nivel diferente al del puerto deberán ajustarlo al nivel de protección que indique la Estación de Control de Tráfico, Vigilancia Marítima y Fluvial de Cartagena.

Artículo 4.2.4.3.6.2- Si el buque requiere mantener un nivel de protección diferente al del puerto, y esto es confirmado por su Estado de Abanderamiento, la Agencia Marítima realizará las gestiones correspondientes ante la respectiva Instalación Portuaria para la elaboración y firma de una Declaración de Protección Marítima, previo visto bueno de la Capitanía de Puerto.

Artículo 4.2.4.3.6.3- Los buques que acceden a cualquiera de las áreas de fondeo dispuestas en la Bahía de Cartagena, deben implementar en sus esquemas de seguridad rondas de inspección sobre cubierta periódicamente, a fin de evitar vulneraciones a sus respectivos esquemas de protección; alternativamente, se recomienda recurrir al servicio de empresas de seguridad avaladas en protección marítima durante la estancia del buque en las zonas de fondeo. Si llegase a presentar una alteración en el esquema de protección del buque, (sin importar si la nave se encuentra en navegación, fondeo o en una instalación portuaria) por la materialización de un evento que vulnere el esquema y plan de protección del buque deberá ser reportado de manera expedita por medio del Oficial de Protección del Buque, mediante, su respectiva agencia marítima, diligenciando el formato de “Suceso de Protección Marítima para Buques”, a la mayor brevedad y previo al zarpe de la nave. La Capitanía de Puerto se reservara la potestad de apertura de investigación por violación de normas de marina mercante por considerar que presuntamente hubo violación del plan de protección del buque, si es el caso.

Artículo 4.2.4.3.6.4- Los buques que por motivos justificados de seguridad requieran escolta, pueden solicitar este apoyo al cuerpo de Guardacostas, a través de la Capitanía de Puerto, esta solicitud debe realizarse con suficiente antelación al desarrollo de las maniobras de arribo o zarpe del buque, a fin de evitar traumatismos en las coordinaciones que ello implica.

Artículo 4.2.4.3.6.5- Es responsabilidad de las Agencias Marítimas notificar previamente a los buques que representan, las disposiciones establecidas en la presente sección.

Artículo 4.2.4.3.6.6- Para el ejercicio de cualquier tipo de actividad u operación marítima en la Bahía de Cartagena, que implique el uso de naves o Artefactos Navales, es imprescindible que dichas naves o Artefactos Navales estén debidamente matriculados ante la Autoridad Marítima, sus certificados de seguridad y pólizas estén vigentes, así como también que se encuentren aptas acuerdo a su catalogación para el ejercicio de dicha actividad u operación y sus tripulantes cuenten con las respectivas licencias o títulos de navegación.

Artículo 4.2.4.3.6.7- Las embarcaciones matriculadas en las Inspecciones Fluviales que transiten por la Bahía de Cartagena, deben ceñirse a lo estipulado en la presente Resolución, y en las normas preexistentes en el entendido que estas, única y exclusivamente efectuaran tránsito por la bahía interior de Cartagena y no podrán efectuar ninguna actividad comercial, so pena de las actuaciones administrativas sancionatorias por parte de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Artículo 4.2.4.3.6.8- Para facilitar el desarrollo de las diversas operaciones en la Bahía de Cartagena, se establece un nuevo procedimiento para la aprobación del personal y artefactos que se usan en las maniobras de entrega de hidrocarburos consistente en:

- Las agencias marítimas deberán remitir a la Capitanía de Puerto el formato de actividades PBIP con el listado de operarios y embarcaciones que intervienen en las maniobras antes mencionadas, el cual será revisado y aprobado por cada maniobra.
- Una vez aprobado se deberá remitir copia de la aprobación a las instalaciones portuarias con el objeto de que se lleve el control acuerdo a los esquemas de protección aprobados en los respectivos planes de protección
- En el caso de que se produzca alguna novedad con el personal o los artefactos autorizados, esta deberá ser reportada a través de los canales correspondientes (Autoridad Marítima, Agencias marítimas, Armador) oportunamente para tomar las medidas pertinentes.
- Las empresas que prestan los servicios son responsables del personal y artefactos navales incluidos en la autorización.
- En caso de reprogramación de maniobras de bunker se debe solicitar nuevamente a la capitanía de puerto exponiendo las novedades o cambios a que haya lugar.
- En las maniobras de bunkering, la tripulación del remolcador no se considerará como operadores de equipos en la barcaza utilizada para la maniobra, ya que su perfil de gente de mar no garantiza las competencias para asistir la maniobra de trasiego con los equipos del artefacto y/o del buque receptor; quiere esto decir, que las empresas de bunker deberán contar con personal calificado y entrenado para ejecutar la maniobra de trasiego de hidrocarburos distinto a la tripulación de los remolcadores.
- Las empresas de hidrocarburos deberán hacer las coordinaciones necesarias para que el personal de operarios que participan en la maniobra de bunkering a bordo de las barcazas, realicen el curso de orientación marinera y curso OMI contra incendio y primeros auxilios y tramitar la respectiva licencia de navegación como personal de servicios.

Artículo 4.2.4.3.6.9- En condiciones especiales, el Puerto de Cartagena se regirá por las normas que establezca el Gobierno Nacional, la Autoridad Local y la Dirección General Marítima, siendo estos emitidos al gremio Marítimo quienes establecerán sus protocolos dependiendo de la condición, los cuales serán verificados por la Capitanía de Puerto de Cartagena a través de los Inspectores del área de Seguridad Integral Marítima.

Artículo 4.2.4.3.6.10- Si llegase a presentar una alteración en el esquema de protección de la instalación portuaria, por la materialización de un evento que vulnere dicho esquema, deberá ser reportado de manera expedita por el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP), diligenciando el formato de “Informe Suceso de Protección Marítima Instalación Portuaria”. De igual manera, este formato aplica si llegase a presentar una situación que vulnera el plan de protección del buque, cuando el mismo se encuentre dentro del área concesionada a la instalación portuaria. En todo caso, la Capitanía de Puerto se reservara la potestad de iniciar investigación si se considera una presunta violación de normas de marina mercante por la posible, violación del plan de protección del buque y de la instalación portuaria, si es el caso.

Artículo 4.2.4.3.6.11- COMITÉS DE SEGURIDAD INTEGRAL MARÍTIMA Y PORTUARIA: Se crean los comités de seguridad integral marítima de forma que se consoliden todas las actividades con sus respectivos veedores en términos de seguridad de la operación náutica y de las instalaciones portuarias, en este sentido se integran dos grupos principales de actores en temas de seguridad así:

- a) Comité de Pilotos Prácticos y Capitanes de Remolcadores: se establece que cada empresa de pilotos asignará un representante, y dentro de este grupo se enfocarán las diferentes apreciaciones por parte de un “Piloto Líder” quien cumplirá funciones de coordinación y enlace con la Capitanía de Puerto. En este sentido los Capitanes de Remolcadores participarán dentro de las actividades de seguimiento en los planes para la seguridad marítima y de tránsito dentro de la Bahía de Cartagena.
- b) Comité de Seguridad e Instalaciones Portuarias: conformado por los OPIB de las 23 instalaciones Portuarias de Capitanía.
- c) La Capitanía de Puerto será representada por el Responsable de la Sección de Marina Mercante, Oficial de Protección Regional, Responsable de la Sección de Seguridad Integral Marítima y Portuaria y el Jefe de la Estación de Control de Tráfico Marítimo.

Artículo 2° Facultad Sancionatoria. El incumplimiento de lo estipulado en la presente Resolución 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 y demás normas que los modifiquen.

Artículo 3° Adición. La presente resolución adiciona el Capítulo 3° al Título 4° de la Parte 2 del REMAC 4: “Actividades Marítimas”, en lo referente al modelo de gestión de

seguridad marítima de la Bahía de Cartagena, lo dispuesto en ella se entiende incorporado al Reglamento Marítimo Colombiano, de acuerdo a lo establecido en el artículo 5° de la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018, por medio de la cual se expidió el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC).

Artículo 4°. **Vigencia.** La presente resolución empieza a regir a partir de su publicación en el Diario Oficial.

NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C.