



RESOLUCIÓN NÚMERO () MD-DIMAR-ASEGMAR NO MODIFICAR

“Por la cual se adicionan unas definiciones a la Parte 1, y se adiciona el Capítulo 2 al Título 10 de la Parte 2 del REMAC 4: “Actividades Marítimas” en lo relacionado a establecer el procedimiento y los requisitos para la elaboración, tramite y aprobación de Estudios de Maniobrabilidad (EM) e Informes de Operación Náutica (ION) ante la Dirección General Marítima.”

EL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En ejercicio de las facultades legales, en especial las que le confiere el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el Decreto 5057 de 2009, el artículo 38 del Decreto Ley 091 de 2007 y el numeral 3 del artículo 2° de la Resolución No. 0358 del 29 de enero de 2007, y

CONSIDERANDO

Que la Dirección General Marítima es la Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas, en los términos señalados en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el Decreto 5057 de 2009.

Que los numerales 1°, 2°, y 4° del artículo 3° del Decreto Ley 2324 de 1984 establecen como actividades marítimas las relacionadas con la señalización marítima, el control del tráfico marítimo y la navegación marítima por naves y artefactos navales.

Que el numeral 5° del artículo 5° ibídem dispone que la Dirección General Marítima tiene la función de regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general y la seguridad de la vida humana en el mar.

Que el numeral 5° del artículo 8° de la citada norma dispone que la Dirección General Marítima tiene función de regular, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales.

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

Que el numeral 7 del artículo 2° del Decreto 5057 de 2009, determina como función de la Dirección General Marítima asesorar al Gobierno Nacional por intermedio del Ministerio de Defensa en la implementación de políticas en materias de seguridad marítima, marina mercante.

Que el numeral 7 del artículo 3° del Decreto 5057 de 2009, determina como función de la Dirección General Marítima a través de las Capitanías de Puerto, autorizar el arribo, zarpe y fondeo de naves, otorgar la libre plática y verificar el cumplimiento de las *condiciones técnicas* de las mismas.

Que el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74 Enmendado) fue aprobado mediante la Ley 8 de 1980.

Que el Ministerio de Transporte la Resolución No. 0850 de 2017 por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los puertos marítimos, este entre sus disposiciones establece:

- Los autorizados deberán dar cumplimiento de normatividad, convenios internacionales, recomendaciones y directrices adoptadas por la autoridad marítima, portuaria y ambiental.
- Protocolos relacionados con las condiciones de seguridad en operaciones en la línea de amarre (atraque) de la terminal, maniobra de reviro, atraque, amarre, desamarre, zarpe y zarpe de emergencia, asistencia de remolcadores y práctico. Es importante entender que estos protocolos se deben establecer de los análisis de riesgos y recomendaciones resultantes de un estudio de maniobrabilidad.
- Características del tipo de buque a operar en el puerto que incluya: calado, manga y eslora según lo dispuesto en el contrato de concesión portuaria.

Que, en este sentido, es obligación de la Autoridad Marítima establecer las especificaciones técnicas mínimas que debe cumplir los Estudios de Maniobrabilidad e Informes de Operación Náutica de las Instalaciones Portuarias, utilizadas para presentar proyectos de concesiones marítimas, concesiones portuarias, planes de señalización marítima o modificaciones de estas, que se encuentren en jurisdicción de la Dirección General Marítima.

Que mediante Resolución No. 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 en la Interfaz Buque – Instalación Portuaria.

Que dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 5 de la Resolución No. 135 del 27 de febrero de 2018, se hace necesario adicionar unas definiciones a la Parte 1, y se adiciona el Capítulo 2 al Título 10 de la Parte 2 del REMAC 4: “Actividades Marítimas”, en lo relacionado a establecer el procedimiento y los requisitos para la elaboración, tramite y aprobación de Estudios de Maniobrabilidad (EM) e Informes de Operación Náutica (ION) ante la Dirección General Marítima

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo;

RESUELVE

ARTÍCULO 1°. Adicionar unas definiciones a la Parte 1 del REMAC 4: “Actividades Marítimas”, en los siguientes términos:

REMAC 4

ACTIVIDADES MARÍTIMAS

PARTE 1

DEFINICIONES GENERALES

Adenda: Documento que complementa, aclara o modifica un EM aprobado.

Altura de ola significativa: Altura de la ola correspondiente al promedio de 1/3 de las olas más altas observadas en una serie de olas en un período de tiempo determinado.

Concesión Marítima: Concesión es una autorización de la nación otorgada a una persona (natural o jurídica) para utilizar un bien de uso público, por un periodo de tiempo determinado, debe hacer la solicitud a la Dirección General Marítima (DIMAR), previo cumplimiento de los requisitos y documentos, se puede otorgar en las siguientes actividades así: Turismo y recreación, pesca, acuicultura, astilleros y construcción naval, industria, restaurantes, hoteles, marinas y embarcaderos, emisarios submarinos, obras de protección, dragados no portuarios, etc. ART. 169 Decreto 2324/84.

Concesión Portuaria: La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

Condiciones de Operación: Combinaciones de viento, corriente y ola operacional, que generan diferentes escenarios para la definición de maniobras de atraque/amarre, desatraque/desamarre y permanencia de la nave, como, asimismo, para la determinación de elementos de apoyo.

Corriente Operacional: Parámetros de corriente, en términos de magnitud y dirección, empleados para definir la configuración de los diferentes escenarios que el EM o adenda determine para la ejecución de maniobras, permanencia y faenas de transferencia en una IP.

Embarcadero: Es aquella construcción realizada, al menos parcialmente, sobre una playa o sobre las zonas de bajamar o sobre las adyacentes a aquéllas o éstas, para facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves menores.

Elementos de Apoyo: Elementos materiales necesarios para el desarrollo de las maniobras, tales como remolcadores, lanchas, Portable Pilots Units (PPU) y señalización marítima, entre otros.

Empresa Consultora o consultor: Empresa o persona natural, que por mandato de una empresa, concesionario u operador portuario, elabora un EM, adenda o IO.

Empresa Responsable: Es la empresa que posee los derechos de uso sobre las concesiones marítimas y/o concesiones portuarias o que se encuentra facultada por esta para presentar un EM, adenda o informe de operación.

Estudio de Maniobrabilidad (EM): Documento que contiene la definición y descripción de las maniobras que debe efectuar una nave de características específicas para ingresar, permanecer y salir desde una instalación portuaria, así como la determinación de los elementos de apoyo requeridos para ello, considerando las condiciones meteorológicas, oceanográficas, características del fondo marino del lugar de emplazamiento de la instalación, y todos aquellos factores que la pueden afectar.

Estudio de Señalización Marítima: Documento que define las ayudas a la navegación, sean estas estructuras físicas en tierra o agua, lumínicas, virtuales o electrónicas, que constituyen las referencias útiles para la aproximación segura de la nave al antepuerto, para maniobras de reviro, atraque, desatraque y salida del puerto, cumpliendo con los lineamientos de las recomendaciones International Association of Lighthouse Authorities (IALA) Región B.

Frente de atraque o Línea de atraque: Es la infraestructura de un puerto que corresponde a un módulo operacionalmente independiente con uno o varios sitios y sus correspondientes áreas de respaldo, cuya finalidad es el atraque de buques, esencialmente para operaciones de transferencia de carga o descarga de mercaderías u otras actividades de naturaleza portuaria.

Informe de operación náutica (ION): Documento que define las condiciones de operación en instalaciones portuarias que no ameritan la presentación de estudio de maniobrabilidad, de acuerdo a lo establecido en la presente resolución.

Instalación Portuaria: es una infraestructura situada en un puerto y que se destina al transporte de pasajeros y a las mercancías que se cargan o descargan para su comercialización posterior. Para que el conjunto de actividades sea posible se deben organizar una serie de servicios, como la coordinación de tráfico marítimo, servicios de vigilancia, remolque portuario, carga y descarga de equipajes y vehículos, almacenamiento de mercancías, etc.

Instalación Portuaria adyacente: Instalación portuaria ubicada en el entorno y con la que se comparten áreas de maniobras.

Maniobra de Prueba: Maniobra de atraque/amarre, desatraque/desamarre o corrida, dispuesta por el Área de Seguridad Integral Marítima y Portuaria - ASIMPO y autorizada por oficio del Capitán de Puerto, cuyo propósito es verificar que lo indicado en un EM, adenda o ION, es factible en la práctica.

Será efectuada de acuerdo a lo descrito en el EM, adenda o ION y en las condiciones específicas, establecidas por ASIMPO para tales efectos y asistida por Pilotos Prácticos, aun cuando por la eslora de la nave o el tipo de maniobra, reglamentariamente no requiera su empleo.

Marinas: Embarcaderos definidos al atraque de naves menores con fines de recreación y turismo.

Muelle: Construcción o instalación que desde la costa o ribera se interna en el agua y que es apta para el atraque de naves mayores y sirve para la movilización de carga y/o pasajeros hacia o desde tierra.

Nave mayor: Son aquellas naves de más de 25 Arqueo Bruto (AB).

Nave menor: Son aquellas naves de 25 o menos Arqueo Bruto (AB).

Nave o Buque tipo: Embarcación existente que por sus características y dimensiones principales, es utilizada como referente para la elaboración de un EM, adenda o ION.

Oficio que autoriza el período de prueba: Documento emitido por la Autoridad Marítima, mediante el cual se informa que el EM, adenda o ION, se encuentra sin observaciones que afecten las maniobras y autoriza el inicio del período de maniobras de prueba.

Ola operacional: Parámetros de ola, en términos de altura significativa, asociados a un período, longitud y dirección, empleados para definir la configuración de los diferentes escenarios que el EM o adenda determina para la ejecución de maniobras, permanencia y faenas de transferencia en una IP.

Período de prueba de una Concesión marítima o portuaria: Período de tiempo en el cual se realizan maniobras de prueba, en la cantidad, tiempo y condiciones dispuestas por la Autoridad Marítima, según corresponda.

Durante dicho período, cada maniobra estará amparada por un oficio individual emitido por el Capitán de Puerto.

Plan de Ayudas a la Navegación: Documento técnico que tiene como objeto el diseño, construcción, instalación, mantenimiento y puesta en servicio de las ayudas a la navegación y boyas de amarre, en un canal navegable público o privado, áreas de maniobra, zonas de fondeo, puertos, instalaciones portuarias, concesiones marítimas, puentes fijos, otras estructuras sobre aguas navegables y estructuras marinas artificiales que afecten la seguridad de la navegación, el libre tránsito en el territorio marítimo, la seguridad de la vida en el mar.

Puerto: Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras canales de acceso, instalaciones de servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancía entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios o instalaciones portuarias, muelles y embarcaderos.

Resolución de aprobación: Documento por medio de la cual la Autoridad Marítima aprueba un EM, adenda o un ION, según corresponda, una vez concluido el período de maniobras de prueba e incorporadas al EM, adenda o ION, las modificaciones o complementos derivados de dicho período.

UKC grueso (under keel clearance grueso): Corresponde al UKC Neto más todas aquellas consideraciones y provisiones de agua necesarias para absorber los movimientos de la nave en sus 6 grados de libertad y las variaciones del nivel del mar, cualquiera sea su origen.

UKC neto (under keel clearance neto): Mínimo margen de seguridad entre la quilla de un buque y el fondo marino, a la profundidad de 0 metros al nivel de reducción de sondas NRS y que en ningún caso debe ser invadido por la nave.

Viento operacional: Parámetros de viento, en términos de magnitud y dirección, empleados para definir la configuración de los diferentes escenarios que un EM o adenda determina para la ejecución de maniobras, permanencia y faenas de transferencia en una IP.

ARTÍCULO 2°. Adicionar el Capítulo 2 al Título 10 de la Parte 2 del REMAC 4 “Actividades Marítimas” (REMAC 4), expedido por la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018, el cual quedará así:

**REMAC 4
ACTIVIDADES MARÍTIMAS
(...)**

**PARTE 2
SEGURIDAD MARÍTIMA
(...)**

**TÍTULO 10
SEGURIDAD MARÍTIMA EN LA INTERFAZ BUQUE – INSTALACIÓN PORTUARIA
(...)**

**CAPITULO 2
PROCEDIMIENTO Y REQUISITOS PARA LA ELABORACIÓN, TRÁMITE Y
APROBACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIOBRABILIDAD (EM) E INFORMES DE
OPERACIÓN NÁUTICA (ION)**

**SECCIÓN 1
GENERALIDADES**

ARTÍCULO 4.2.10.2.1.1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto establecer la información, alcance, condiciones y especificaciones técnicas mínimas requeridas para la elaboración y tramite de Estudios de Maniobrabilidad (EM) e Informes de Operación Náutica (ION) para Concesiones Marítimas, Concesiones Portuarias y Autorización de Ayudas a la Navegación.

Con el fin de resguardar la seguridad de las maniobras de las naves y artefactos navales en los puertos, Instalaciones Portuarias, Marinas y Astilleros mediante la aprobación de un documento técnico, de ahora en adelante Estudio de Maniobrabilidad.

Lo anterior sin perjuicio de las responsabilidades del Capitán Nave y Pilotos Prácticos como responsables de las maniobras de las naves en los puertos e instalaciones portuarias.

ARTÍCULO 4.2.10.2.1.2. Ámbito de aplicación. La Presente resolución se aplicará a los titulares, concesiones marítimas, concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales y presentación de autorizaciones de ayudas a la navegación y todo proyecto que contemplen maniobrabilidad de naves mayores o menores.

ARTÍCULO 4.2.10.2.1.3. Presentación. El Estudio de Maniobrabilidad, adenda o ION, deberá ser presentado ante la Dirección General Marítima, Capitanía de Puerto y/o a través de las plataformas digitales dispuesta por la Autoridad Marítima en los siguientes casos:

1. Estudios de Maniobrabilidad (EM) o adendas
 - 1.1. Concesiones Marítimas que realicen maniobras con naves mayores a 100 metros de eslora.
 - 1.2. Concesiones Portuarias, Instalaciones Portuarias de tráfico internacional y/o nacional que realicen maniobras con naves mayores a 100 metros de eslora.
 - 1.3. Corresponderá la presentación de EM a toda concesión marítima o concesión Portuaria que posterior a la fecha de publicación de la presente Resolución no cuente con dicho estudio aprobado o en trámite.
 - 1.4. Corresponderá la presentación de EM para Proyectos Nuevos de Concesiones Marítimas, Concesiones Portuarias.
 - 1.5. Corresponderá la presentación de EM para la aprobación del Plan de Ayudas a la Navegación.
 - 1.6. Corresponderá la presentación de EM o adenda, para la habilitación de Concesiones Marítimas y/o Concesiones Portuarias que hayan sido sujetas a modificaciones físicas que implican alteraciones en las maniobras, apoyos y condiciones límite, tanto en las propias instalaciones portuarias, como en las adyacentes.
 - 1.7. Corresponderá la presentación de EM o adenda, en caso de que la implementación de un nuevo proyecto afecte las maniobras de las concesiones marítimas y/o concesiones portuarias adyacentes que cuentan con EM aprobado. En tales circunstancias, el EM deberá proponer las soluciones, previa consulta y conformidad de los involucrados.
 - 1.8. Corresponderá la presentación de una adenda para las concesiones marítimas y concesiones portuarias, en que se aumente el porte de la nave tipo de acuerdo con lo siguiente:
 - 1.8.1. Aumento en la manga, superior al 5 % de la manga máxima autorizada, para naves de eslora igual o superior a 250 metros y del 10 % para naves inferiores a 250 metros de eslora.
 - 1.8.2. Aumento en la eslora superior al 2 % de la eslora máxima autorizada, para naves de eslora igual o superior a 250 metros y del 5 % para naves inferiores a 250 metros de eslora.
 - 1.9. Corresponderá la presentación de una adenda, para concesiones marítimas y concesiones portuarias que incorporen naves tipo de menor eslora a la considerada en el EM aprobado, cuando ello implique alguna variación en las definiciones o condiciones contenidas en este, tales como

maniobras de atraque/amarre, desatraque/desamarre y/o corridas; límites operacionales; potencia y/o cantidad de elementos de apoyo; diagrama o secuencia de amarre; entre otros.

- 1.10. Para concesiones marítimas o concesiones portuarias que incorporen nuevos sistemas de amarre complementarios, como el caso del Shore Tensión u otros, que, al constituir parte de la maniobra de atraque, deberán ser presentados como adendas.
 - 1.11. Corresponderá la presentación de una adenda, para modificar las condiciones operacionales definidas en un EM aprobado previamente a una concesión marítima o concesión portuaria.
 - 1.12. Corresponderá la presentación de EM o adenda, cuando ocurran siniestros que afecten a naves y/o instalaciones portuarias y se establezca, en el que la causa radica en aspectos derivados de las maniobras, indicados en el EM respectivo.
2. Informes de Operación Náutica (ION)
- 2.1. Concesiones Marítimas o concesiones portuarias de tráfico nacional o internacional que operen con naves inferiores a los 100 metros de eslora.
 - 2.2. Para concesiones portuarias o concesiones marítimas con usos diferentes a las actividades comerciales descritas en la Ley 1 de 1991 y el Decreto 2324 de 1984 y eslora máxima hasta 100 metros.
 - 2.3. Concesiones marítimas, muelle, embarcaderos exclusivamente a la atención de naves inferiores a 25 AB, no requerirán la presentación de ION y los respectivos límites operacionales serán definidos por el Capitán de Puerto a través del correspondiente acto administrativo.
3. Todo estudio de maniobrabilidad o adenda que considere el aumento del desplazamiento de la nave máxima autorizada a operar en una concesión marítima o portuaria debe estar acompañado de los estudios técnicos que demuestran que dicha instalación se encuentra dimensionada para resistir la energía de atraque y sollicitaciones de naves de esas características.

Asimismo, todo elemento fijo o móvil que se incorpore como frente de atraque o como parte de este, ya sea en forma permanente o temporal, (separadores) y que incida en la maniobra.

SECCIÓN 2

CONSIDERACIONES GENERALES DEL TRÁMITE DE ESTUDIO DE MANIOBRABILIDAD (EM) Y ADENDAS.

ARTÍCULO 4.2.10.2.2.1. Desde el momento que el Estudio de Maniobrabilidad o Adenda o Informe de Operaciones Náuticas - ION se encuentre radicado en la Dirección General Marítima, toda comunicación requerida por la autoridad marítima será formulada por escrito y exclusivamente a la empresa responsable.

ARTÍCULO 4.2.10.2.2.2. Desde el momento que el Estudio de Maniobrabilidad o Adenda se encuentre radicado en la Dirección General Marítima, cualquier requerimiento hacia la Autoridad Marítima, deberá ser formulada por escrito y exclusivamente por la empresa responsable.

ARTÍCULO 4.2.10.2.2.3. La empresa responsable podrá nominar un representante para efectos de tramitación de un estudio, para lo cual deberá adjuntar un poder simple como constancia.

Parágrafo. En estas circunstancias, las notificaciones por parte de la Autoridad Marítima serán dirigidas tanto a la empresa responsable como a su representante.

ARTÍCULO 4.2.10.2.2.4. Tras la entrega de observaciones a la empresa responsable y a su representante, en los casos que corresponda, estos contarán con un plazo de tres (03)0 meses para reingresar el estudio corregido o adenda a trámite. De exceder tal plazo, la Dirección General Marítima lo dará por finalizado. Esto implica que el EM debe ser presentado nuevamente, lo que será informado por escrito a la empresa responsable.

Parágrafo: Salvo que la empresa responsable o su representante, fundamente el retraso antes de cumplir el plazo citado anteriormente ante la autoridad marítima.

ARTÍCULO 4.2.10.2.2.5. En aquellos casos en que el EM o adenda presentado para regularizar las maniobras de una concesión portuaria, determina la necesidad de aumentar los apoyos y/o modificar los límites o condiciones operacionales, la Dirección General Marítima, oficiara a el Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura o Cormagdalena, Superintendencia de Transporte y Puertos, la situación actual de dicha instalación portuaria, con el fin de que se le ordene al autorizado de la concesión portuaria un plazo para ajustarse a los nuevos requerimientos, el cual será definido en función de la magnitud de las modificaciones o ajustes requeridos.

ARTÍCULO 4.2.10.2.2.6. Para el caso de en qué el EM o adenda presentado para regularizar las maniobras de una concesión marítima, determina la necesidad de aumentar los apoyos y/o modificar los límites o condiciones operacionales, la Dirección General Marítima dará a la empresa responsable o su representante, un plazo para ajustarse a los nuevos requerimientos, el cual será definido en función de la magnitud de las modificaciones o ajustes requeridos.

SECCIÓN 3

CONSIDERACIONES GENERALES PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIOBRABILIDAD Y ADENDAS

ARTÍCULO 4.2.10.2.3.1. Los antecedentes expuestos en el estudio deben limitarse en contenido y forma a lo indicado en la presente resolución. Todo antecedente adicional debe incluirse en anexos.

ARTÍCULO 4.2.10.2.3.2. Se aceptará el empleo de información contenida en publicaciones, manuales y recomendaciones internacionalmente reconocidas, disposiciones o recomendaciones emanadas por la Dirección General Marítima, Centros de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas Caribe o Pacífico y estudios previamente validados o aprobados por la Autoridad Marítima, para lo cual se debe citar la

fuente o acompañar en un anexo una copia del documento íntegro o extracto de la sección pertinente.

ARTÍCULO 4.2.10.2.3.3. Las fórmulas empleadas deben escribirse íntegramente y luego sustituir en ellas los parámetros y valores correspondientes, de manera que los revisores puedan seguir el desarrollo de los cálculos e identificar los factores, coeficientes y demás parámetros empleados. Asimismo, debe presentarse la totalidad de resultados parciales y finales.

ARTÍCULO 4.2.10.2.3.4. Para los casos en que los cálculos se efectúen utilizando softwares especializados o simuladores numéricos, se deberán entregar los correspondientes datos de inicialización en formato digital, al igual que los resultados acompañados de conclusiones e interpretación de estas.

ARTÍCULO 4.2.10.2.3.5. El EM constituye un documento técnico de referencia permanente, por lo tanto, en caso de ser necesario aclarar, actualizar, corregir y/o modificar aspectos técnicos específicos, esto se realizará por medio de una adenda, identificada por fecha y número correlativo de cambio que corresponda. Para ello, en todos los ejemplares existentes, se deben reemplazar el conjunto de hojas afectadas, incluyendo una nueva página de índice debidamente numerada, con indicación de la fecha y número de cambio al pie de página.

ARTÍCULO 4.2.10.2.3.6. Para aquellos EM que determinen la necesidad de empleo de ayudas electrónicas tales como PPU, la empresa responsable deberá proveer dicho elemento y llevar a efecto una etapa de instrucción respecto de su empleo, orientada específicamente a los pilotos prácticos locales.

Parágrafo. Para lo anterior, la Autoridad Marítima establecerá los criterios y contenidos mínimos a considerar para dicha instrucción.

SECCIÓN 4 CONSIDERACIONES GENERALES PARA EL USO DE SIMULADORES

ARTÍCULO 4.2.10.2.4.1. El uso de simuladores será obligatorio para todos los casos presentados, por su cercana representación de la realidad, siendo una herramienta útil para la toma de decisiones, permitiendo comprobar las maniobras, determinar límites operacionales y requerimientos de apoyo.

ARTÍCULO 4.2.10.2.4.2. La empresa responsable podrá solicitar de manera oficial el no uso del simulador exponiendo los motivos del caso, para lo cual la Autoridad Marítima evaluará si es viable o no el uso de esta herramienta.

ARTÍCULO 4.2.10.2.4.3. Las simulaciones para evaluación de maniobras se deben desarrollar en simuladores con capacidad para ser utilizados en investigación y desarrollo, esto es, aquellos que cumplan como mínimo, los requisitos que se indican en el Anexo “C” de la presente resolución.

ARTÍCULO 4.2.10.2.4.4. La Dirección General Marítima verificará que el simulador cumpla con dichos requisitos, lo cual deberá ser solicitado por la empresa responsable con, al menos 2 meses de anticipación a las actividades de simulación.

ARTÍCULO 4.2.10.2.4.5. La simulación de las maniobras proyectadas se podrá efectuar en cualquier etapa del proceso de elaboración o aprobación de un EM o adenda, y sus resultados y conclusiones serán aceptados como parte del trámite de aprobación, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

1. Se lleve a efecto en presencia de un funcionario designado por la Dirección General Marítima y, a lo menos, un práctico de puerto de la jurisdicción, y en caso de que corresponda, de capitanes de remolcadores también de la jurisdicción.
2. Se concurra al simulador con posterioridad al ingreso a trámite del EM o adenda en la Capitanía de Puerto.
3. Previo a la concurrencia al simulador, se efectúe reunión de coordinación entre todos los participantes en la simulación y la Autoridad Marítima, en la que se acuerde la forma en que se efectuarán las maniobras y los criterios de aceptación o rechazo de las mismas.
4. Sin perjuicio de lo anterior, la Autoridad Marítima emitirá instrucciones específicas respecto a este proceso.

ARTÍCULO 4.2.10.2.4.6. Los costos derivados de esta actividad serán asumidos por el interesado.

ARTÍCULO 4.2.10.2.4.7. Los EM elaborados con base a los resultados obtenidos de una simulación de prueba, igualmente se deberán ajustar al formato y contenidos dispuestos en la presente resolución. Los antecedentes y reportes del simulador se deberán incorporar como anexos.

Parágrafo. Los trabajos de simulación en ningún caso podrán considerarse como maniobras de prueba.

SECCIÓN 5 SITUACIONES PARTICULARES

ARTÍCULO 4.2.10.2.5.1. Aumento de eslora o manga que no requieren la presentación de un estudio de maniobrabilidad.

Con una tolerancia no mayor al 5% para buques de eslora igual o superior a 250 metros y de un 10% para esloras inferiores a los 237 metros.

Parágrafo. La empresa responsable deberá solicitar la respectiva autorización Autoridad Marítima, el cual, tras la evaluación de los antecedentes, podrá autorizar la maniobra, solicitar antecedentes adicionales, o bien rechazar el requerimiento en aquellas circunstancias en que se advierta que ello pone en riesgo la seguridad de las personas, naves, instalaciones o medio ambiente.

ARTÍCULO 4.2.10.2.5.2. Aumento de eslora o manga que excediendo los márgenes de tolerancia aceptados, que no requieren la presentación de EM.

Para aquellas concesiones marítimas o portuarias que requieran recibir una nave de eslora y/o manga que supere los márgenes establecidos en el artículo anterior, producto de alguna eventualidad o caso excepcional, y por única vez o por un período acotado de

tiempo, la empresa responsable deberá solicitar la respectiva autorización al Capitán de Puerto, el cual, tras la evaluación de los antecedentes, podrá autorizar la maniobra, solicitar antecedentes adicionales o bien rechazar el requerimiento en aquellas circunstancias en que se advierta que ello pone en riesgo la seguridad de las personas, naves, instalaciones o medio ambiente.

ARTÍCULO 4.2.10.2.5.3. En los EM, adendas o ION de rampas para la operación de barcazas y transbordadores, no se requerirá la determinación de calados operacionales, bastando con la determinación del UKC neto.

ARTÍCULO 4.2.10.2.5.4. Para el caso particular de diques flotantes y secos, los estudios de maniobrabilidad deben considerar una descripción general de las condiciones oceanográficas y meteorológicas de la zona de emplazamiento, la descripción de las maniobras de entrada y salida de dique, detallando las condiciones límites de operación, requerimientos de apoyo propios de este tipo de maniobras, señalización marítima, en caso de ser empleada y el punto de traspaso de responsabilidad entre el Piloto Práctico y el Capitán de Dique (dock master).

En caso de que se consideren maniobras de atraque al costado del mismo, el estudio deberá acompañar la certificación de un organismo técnico competente (casas clasificadoras, empresa de servicio marítimo habilitadas por DIMAR), que asegure que la estructura es capaz de absorber la energía de atraque a que será sometida.

Asimismo, si el diagrama de amarre de la nave que atracará al dique considera el empleo de boyas de amarre, se deberá cumplir con lo requerido en el capítulo 8: Elementos de amarre y defensas del Anexo A.

ARTÍCULO 4.2.10.2.5.5. Coexistencia de permisos. Las disposiciones contenidas en la presente Resolución no reemplazarán las demás autorizaciones y controles que dentro del ejercicio de sus funciones ejerzan las Autoridades Portuarias, Ambiental, Aduanera, y en general todas las que tengan relación con las actividades desarrolladas en el puerto.

ARTÍCULO 4.2.10.2.5.6. Aprobación y Plazo. La Dirección General Marítima aprobará mediante resolución motivada los Estudios de Maniobrabilidad e Informes de Operaciones Náuticas, siempre y cuando estos cumplan con los requisitos indicados en la presente resolución.

Parágrafo 1. Las concesiones marítimas y portuarias a la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución deberán presentar la documentación requerida ante la Dirección General Marítima, para su aprobación u objeción dentro de los plazos.

Concesiones marítimas o portuarias otorgadas entre los siguientes años: (Desde – Hasta)	Plazo máximo de radicación de los Estudios de Maniobrabilidad o ION por parte de los autorizados
2019	Seis (6) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución por Diario Oficial.
2018-2015	Nueve (9) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución por Diario Oficial.

2014-2011	Doce (12) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución por Diario Oficial.
2010-2006	Quince (15) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución por Diario Oficial.
2005-2001	Dieciocho (18) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución por Diario Oficial.
2000-1996	Veintiuno (21) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución por Diario Oficial.
1995-1992	Veinticuatro (24) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución por Diario Oficial.

Parágrafo 2. Los buques o artefactos navales se les restringirán las maniobras náuticas de aproximación, atraque, amarre, desamarre y zarpe en concesiones marítimas o portuarias que no cuenten con Estudio de Maniobrabilidad o Informe de Operaciones Náuticas aprobados por la Autoridad Marítima.

ARTÍCULO 3°. Incorporación. La presente Resolución adicionan unas definiciones a la Parte 1, y se adiciona el Capítulo 2 al Título 10 de la Parte 2 del REMAC 4: “Actividades Marítimas” en lo relacionado a establecer el procedimiento y los requisitos para la elaboración, tramite y aprobación de Estudios de Maniobrabilidad (EM) e Informes de Operación Náutica (ION) ante la Dirección General Marítima.”

ARTÍCULO 4°. Anexos. Forman parte integral de esta resolución, incorporados bajo la denominación: Anexo 66 de la Parte 8 del REMAC 4, los siguientes:

1. Anexo “A”. Estructura de los estudios de maniobrabilidad - EM
2. Anexo “B”. Formato De Informes De Operación Náuticas – ION
3. Anexo “C”. Características de los simuladores con capacidad para ser utilizados en investigación Y desarrollo.
4. Anexo “D”. Gráfica explicativa de los conceptos UKC grueso y UKC neto.

ARTÍCULO 5°. Vigencia y derogatorias. La presente resolución empieza a regir a partir de su publicación en el Diario Oficial. Y deroga Derogase, el artículo 2 de la Resolución No. 0626 del 20 de noviembre de 2014, por la cual se establecen los lineamientos y parámetros necesarios para emitir el concepto de conveniencia y legalidad de que trata el artículo 10 de la Ley 01 de 1991.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C.

