

RESOLUCIÓN NÚMERO (XXXXXX) MD-DIMAR-

Por medio del cual se adiciona el Capítulo 5 al Título 4 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a establecer las condiciones técnicas, operacionales, náuticas y de seguridad para las operaciones excepcionales de aligeramiento de carga en las zonas de fondeo en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

EL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En uso de sus facultades legales que le confiere el numeral 5 del artículo 5 del Decreto-Ley 2324 de 1984 y el numeral 4 del artículo 2° del decreto 5057 de 2009 y,

CONSIDERANDO

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

Que el numeral 8 del artículo 5 ibidem, también establece como función, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales en aguas colombianas.

Que el numeral 19 del artículo 5 del mencionado Decreto Ley, dispone dentro de las funciones de la Autoridad Marítima, la de aplicar, coordinar, fiscalizar y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino.

Que el numeral 4 del artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, establece 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 los numerales 5 y 6 ibidem, establecen igualmente como función de la Dirección General Marítima planear, dirigir, coordinar y evaluar la reglamentación necesaria para el desarrollo, control y vigilancia de las actividades marítimas, establecer las zonas de fondeo de naves y artefactos navales, así como expedir la Cartografía Náutica Oficial y los mapas temáticos en áreas de su jurisdicción

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 Título 4 de la Parte 2 del REMAC 4 "Actividades Marítimas", lo relacionado con la seguridad en jurisdicción de las Capitanías de Puerto.

Que dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 5 de la Resolución No. 135 del 27 de febrero de 2018, se hace necesario incorporar unas definiciones a la Parte 1 y adicionar el

Capítulo 5 al Título 4 de la Parte 2 del REMAC 4: “*Actividades Marítimas*”, en lo concerniente a establecer las condiciones técnicas, operacionales, náuticas y de seguridad para las operaciones de aligeramiento de carga en las zonas de fondeo en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1. Incorporar las siguientes definiciones en la Parte 1 del REMAC 4: “*Actividades Marítimas*”, así:

REMAC 4

ACTIVIDADES MARÍTIMAS

PARTE 1

DEFINICIONES GENERALES

Área de aligeramiento: área de jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla en la que se autorizan operaciones excepcionales de aligeramiento de carga.

Nave descargadora: Nave desde el cual se realiza la transferencia de carga.

Nave que maniobra: Nave o artefacto naval que realiza aproximación a la nave descargadora para abarloarse.

Nave o artefacto receptora: Nave o artefacto naval o convoy de artefactos navales al que se transfiere carga desde el buque descargador.

ARTÍCULO 2. Adicionar el Capítulo 5 al Título 4 de la Parte 2 del REMAC 4: “*Actividades Marítimas*”, el cual quedará así:

REMAC 4 ACTIVIDADES MARÍTIMAS (...)

PARTE 2 SEGURIDAD MARÍTIMA (...)

TÍTULO 4

SEGURIDAD EN JURISDICCIÓN DE LAS CAPITANÍAS DE PUERTO (...)

CAPÍTULO 5

CONDICIONES TÉCNICAS, OPERACIONALES, NÁUTICAS Y DE SEGURIDAD PARA LAS OPERACIONES EXCEPCIONALES DE ALIGERAMIENTO DE CARGA EN LAS ZONAS DE FONDEO EN JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BARRANQUILLA

SECCIÓN 1

ARTÍCULO 4.2.4.5.1.1. Objeto. Establecer las condiciones técnicas, operacionales, náuticas y de seguridad para las operaciones excepcionales de aligeramiento de carga en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

ARTÍCULO 4.2.4.5.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones de esta norma aplican a en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla a:

1. Las siguientes naves y artefactos navales que participen en las operaciones de aligeramiento:
 - a) Nave tipo granelero (Bulk Carrier) y carga general (general cargo),
 - b) Barcasas tipo: Deck (carga seca sobre cubierta), tolva (carga granel), Grúa (Deck con grúa propia),
 - c) Tipo de carga: Solida a granel no catalogada como nocivas para el medio marino según convenio MARPOL Anexo V, apéndice I y Resolución MEPC.277 (70).
2. Sólo se autorizará el aligeramiento a aquellas naves que por su condición de calado no puede ingresar al puerto por cambio súbito en las profundidades del canal dentro de las 24 horas anteriores a su arribo.

PARÁGRAFO. -Ninguna nave o artefacto naval diferente a los antes mencionados será autorizada para realizar operaciones excepcionales de aligeramiento de carga en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

ARTÍCULO 4.2.4.5.1.3. Áreas de aligeramiento. Las áreas de fondeo autorizadas para transferencia con fines de aligeramiento de carga en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla serán:

Comentado [AG1]: Las operaciones de aligeramiento en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, serán autorizadas excepcionalmente, siempre y cuando se cumpla con los siguientes presupuestos:

1. Disminución crítica de la profundidad del canal de acceso al puerto de Barranquilla, que no permita la entrada o salida de buques con el calado operacional promedio de los últimos tres (3) años.
2. Contar con el pronunciamiento en ese sentido por parte de CORMAGDALENA.



La seguridad
es de todos

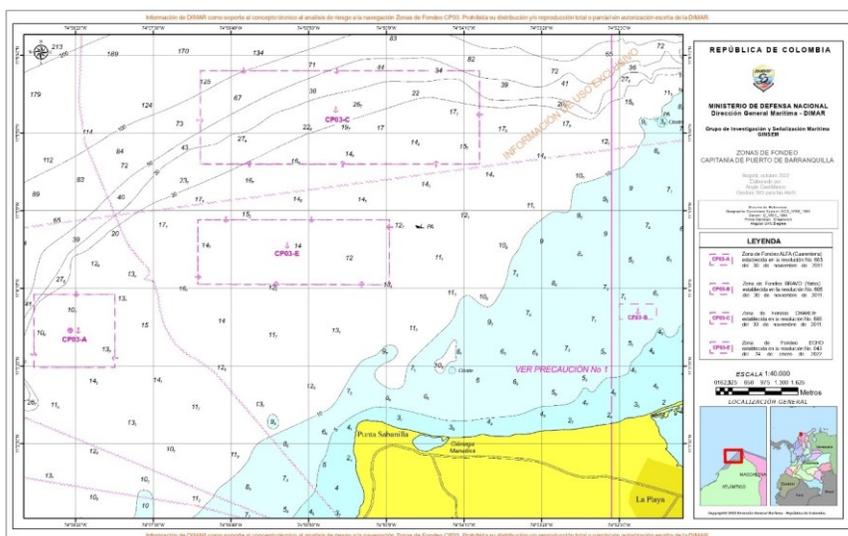
Mindefensa



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

1. ÁREA DE FONDEO CHARLIE

Área Fondeo CP03 - CHARLIE		
PUNTO	LATITUD	LONGITUD
A	11° 6' 30,000" N	74° 57' 0,000" W
B	11° 6' 30,000" N	74° 54' 0,000" W
C	11° 5' 30,000" N	74° 54' 0,000" W
D	11° 5' 30,000" N	74° 57' 0,000" W



2. ÁREA DE FONDEO ECO

Área Fondeo CP03 - ECHO		
PUNTO	LATITUD	LONGITUD
A	11° 4,900' N	74° 57,024' W
B	11° 4,901' N	74° 54,964' W
C	11° 4,205' N	74° 54,968' W
D	11° 4,208' N	74° 57,024' W

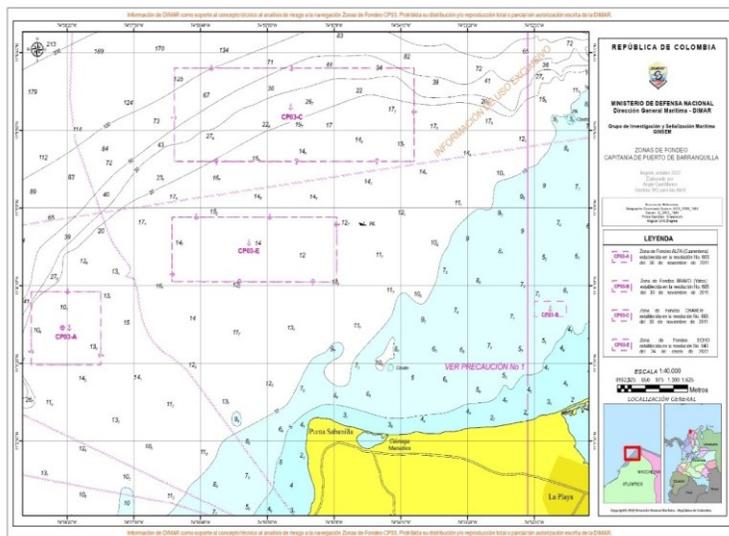


La seguridad
es de todos

Mindefensa

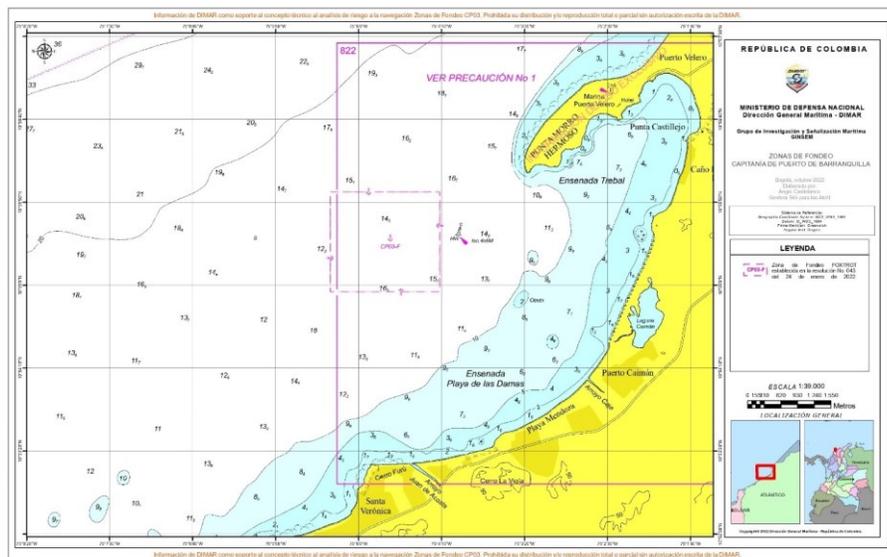


Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana



3. ÁREA DE FONDEO FOXTROX

Área Fondeo CP03 - FOXTROT		
PUNTO	LATITUD	LONGITUD
A	10° 55,937' N	75° 4,186' W
B	10° 54,932' N	75° 4,186' W
C	10° 54,932' N	75° 5,284' W
D	10° 55,937' N	75° 5,284' W



PARÁGRAFO 1.- las zonas de fondeo aquí establecidas se encuentran de conformidad con las zonas delimitadas para la Capitanía de Puerto de Barranquilla en el artículo 2.3.1.1.3 del capítulo 1 del establecimiento de áreas de fondeo, áreas de cuarentena, áreas restringidas y zonas de embarque en aguas jurisdiccionales de Colombia” del Título 1 “Áreas de fondeo, áreas de cuarentena, áreas restringidas y zonas de embarque” de la Parte 3 “Áreas y espacios marítimos” del REMAC 2 “GENERALIDADES”.

PARÁGRAFO 2: Las zonas de seguridad del área de transferencia se determinarán en la autorización para inicio de operaciones de aligeramiento que expida la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

SECCIÓN 2

CONDICIONES OPERACIONALES

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.1. Durante el desarrollo de las operaciones de aligeramiento de carga se tendrán en cuenta para obligatorio cumplimiento las condiciones atmosféricas, oceanográficas e hidrográficas de acuerdo con lo establecido en el **Anexo 1**, el cual forma parte integral de la presente resolución.

La decisión de restricción, suspensión o cancelación de la operación debe ser tomada en forma inmediata por los capitanes de los buques.

Los capitanes de todas las naves y/o artefactos **navales** garantizarán que estén permanentemente tripuladas con todos los miembros de la lista de tripulación, y que se cumplan los periodos de descanso estipulados en las normas nacionales e internacionales.

Comentado [MV2]: Los AN tendrían capitán? Quien lo nombraría

Las naves y artefactos **navales** deben estar permanentemente en condición de alistamiento para zarpar inmediatamente en caso necesario.

Comentado [MV3]: Debería existir un remolcador o empujador que permanezca amarrado al AN y le suministre la propulsión necesaria para zarpar de emergencia?

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.2. Solicitud de autorización para iniciar operación de aligeramiento. La solicitud de autorización para iniciar el aligeramiento de carga debe ser radicada en la Capitanía de Puerto por la agencia marítima y/o Instalación Portuaria del buque descargador, con 24 horas de antelación a su arribo, y contener la información:

1. Nombre de la nave y /o artefacto naval que realizarán la operación, letras de llamada, número de registro y OMI
2. Tipo de carga y cantidad de carga abordo
3. La cantidad de carga que se espera sea transferida
4. Duración aproximada de la transferencia.
5. Requerimiento de la instalación **portuaria**.

Comentado [MV4]: Se recomienda también que se incluya en la solicitud, el plan de operaciones y el análisis de riesgos para que la Capitanía de puerto los pueda evaluar

PARÁGRAFO 1. - La información se debe remitir vía correo electrónico al siguiente correo: cp03@dimar.mil.co de la Capitanía de Puerto de Barranquilla:

PARÁGRAFO 2. La autorización expedida por la Capitanía de Puerto ante solicitud presentada no exime al solicitante de obtener la aprobación y autorización ~~de~~ De otras Autoridades en el ámbito de su competencia.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.3. PLAN DE OPERACIÓN DE ALIGERAMIENTO- Todas las naves y /o artefactos navales que participan en las operaciones de aligeramiento deben tener abordo un plan de operaciones de aligeramiento que prescriba como conducir este tipo de operaciones, redactado en idioma inglés y el idioma de trabajo establecido abordo, ~~este plan.~~

Para la elaboración del contenido se tendrá como guía el **Anexo N° 2** de la presente resolución "Información sobre área de fondeo, área de transferencia y el área de seguridad".

PARÁGRAFO 1 - Este tipo de operaciones deben estar incluidas en el Manual del sistema gestión de la nave implementado abordo, previa aprobación y certificación de la Administración respectiva.

PARÁGRAFO 2.-La Instalación Portuaria debe elaborar un plan de operaciones integral cuyo contenido mínimo debe incluir los aspectos relacionados en el presente artículo.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.4. La instalación portuaria debe realizar una valoración del riesgo que incluya la identificación del riesgo, el análisis del riesgo y la evaluación del riesgo de cada nave y/o artefacto naval y toda la operación integral bajo el marco de la gestión del riesgo; cuyo contenido mínimo debe incluir los aspectos contemplados en el **Anexo 3** de la presente resolución.:

ARTÍCULO 4.2.4.5.2. 5. EVALUACIÓN DE COMPATIBILIDAD DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA. La instalación portuaria debe elaborar una evaluación de compatibilidad de las naves y artefactos navales que participan en el aligeramiento.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.6. PLAN DE CONTINGENCIA DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA La instalación Portuaria deberá ~~presentar~~ ~~modificar~~ el plan de contingencia individual e integral, ~~adicionando un capítulo para esta operación~~ ~~excepcionalespecial~~ en el que se establecerán las responsabilidades, las probables emergencias, las respuestas, los medios y equipos necesarios para atender ~~cualquier emergencia que se presente dichas emergencias.~~

~~Se debe garantizar de manera r el cumplimiento de los planes de contingencia y una respuesta eficaz, ef eficaz, eficiente y efectiva, ante cualquier emergencia que se presente en la operación.~~

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.7. Todas las naves y artefactos navales que participan en la operación de aligeramiento deben tener medios de comunicación de acuerdo con lo establecido en el Capítulo 1 Título 3 del REMAC 4, especialmente en lo relacionado con los sistemas redundantes y procedimientos de emergencia ante fallas en las comunicaciones principales.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.8. En coordinación con los capitanes de las naves y/o artefactos navales participantes de aligeramiento, se establecerá el idioma inglés en el desarrollo de la operación.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.9. Antes de iniciar el aligeramiento de carga, todas las naves y artefactos navales que participan en la operación, deberán realizar con sus respectivas tripulaciones ejercicios de entrenamiento de las responsabilidades asignadas en los respectivos planes de operaciones y las contingencias y emergencias que pudieran presentar.

ARTÍCULO 4.2.4.5.2.10. Acuerdo de aptitud para realizar la operación: -Antes de empezar las operaciones de aligeramiento, el Oficial responsable de la maniobra y el representante de la Instalación Portuaria deberá acordar formalmente que ambos están en disposición de realizarla de manera segura

ARTÍCULO 4.2.4.5.3.11. Supervisión- Debe mantenerse la siguiente vigilancia de seguridad durante todo el desarrollo de las operaciones:

1. Un Oficial responsable de guardia, suficiente número de tripulantes para hacer frente a las operaciones y a la seguridad del buque, y continua vigilancia de la cubierta. Si la operación se realiza desde un cuarto de control sin una visión total de la cubierta, debe asimismo mantenerse un tripulante de guardia sobre la misma.

Comentado [MV5]: Se recomienda que planes deberán ser armonizados con los planes de abordaje, para que no exista ni duplicidad en responsabilidades o queden vacíos sin cubrir por parte de la IP y el buque

Comentado [JL6]: Esto sería lo mismo que se puede encontrar en el **ARTÍCULO 4.2.4.5.3.3**, propongo más bn que la IP actualice su Plan de Contingencia y agregue un protocolo de respuesta específico para esta actividad donde establezca responsabilidades y el esquema de gestión de la respuesta

Con formato: Ajustar espacio entre texto latino y asiático, Ajustar espacio entre texto asiático y números

Comentado [GE7]: Si estamos hablando de un caso excepcional de fuerza mayor, esa situación se presenta cuando el buque está listo para ingresar y las condiciones operacionales cambian subitamente, en este sentido no se debería hablar de tiempo antes de esta situación porque ya no sería excepcional, sino un hecho planificado de llegar con mayor carga e informar 48 horas antes que no puede ingresar por la variación de la profundidad.

Comentado [MV8]: Se sugiere incluir "dejando evidencia del alcance del entrenamiento e informar las condiciones del alistamiento a la capitania de puerto

Comentado [MV9]: Se sugiere indicar de cual de los dos buques el que entrega o el que recibe, debe ser presencial?, o mediante que tipo de comunicación de expresa esta conformidad

Comentado [GE10]: Al ser un tema excepcional la Autoridad Marítima deberá embarcar a un inspector con las mejores condiciones técnicas que supervise la operación, cuya función son la seguridad en toda la operación y PMM.

Comentado [MV11]: Se sugiere incluir " en cada buque o AN involucrado en la maniobra"

2. Un representante de la terminal deberá estar de guardia y en comunicación directa con el Oficial encargado de las operaciones.
3. Un miembro de la terminal se ocupará de la vigilancia en las proximidades de las conexiones. La supervisión va encaminada a evitar que se produzcan situaciones de riesgo, pero si éstas ocurren, el personal implicado tendrá a su alcance los medios necesarios y conocimientos suficientes para hacerles frente. Circuitos cerrados de televisión serán considerados válidos cuando facilitan un control efectivo de las operaciones de carga y no serán considerados durante las fases críticas de las mismas, ni en condiciones climatológicas adversas.
4. Un inspector nombrado por la Autoridad Marítima con el fin de que supervise la seguridad de la operación y la prevención del Medio Marino.
5. Los medios de comunicación acordados entre el buque y la terminal deben mantenerse operativos en todo momento.
6. Al comienzo de operaciones y durante los cambios de guardia, el Oficial y el representante de las instalaciones deben realizar una prueba del sistema de comunicaciones y cerciorarse que es comprendido por ellos mismos y por el relevo de guardia. Los tiempos de preaviso antes de finalizar operaciones y los procedimientos de parada de emergencia deben ser perfectamente conocidos por todos los implicados.

Comentado [MV12]: Se sugiere que sea específicamente el jefe de operaciones del terminal y un relevo igual de calificado

Comentado [MV13]: Solo Cuando lo que se vaya a aligerar sea granel líquido, cuando sea otro tipo de carga, la verificación será estado de las amarras y defensas

ARTÍCULO 4.2.4.5.3.12. Responsabilidad. - La responsabilidad de la seguridad durante las operaciones de manejo de la carga es compartida entre el buque y la instalación portuaria, y descansa conjuntamente sobre el Capitán del buque y el representante de la Instalación Portuaria IP. La manera de compartir esta responsabilidad debe ser acordada entre ellos para asegurar todos los aspectos que cubran la operación.

Comentado [MV14]: Incluir los buques o AN que están realizando la operación.

ARTÍCULO 3. Incorporación. La presente resolución adiciona el Capítulo 5 al Título 4 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a establecer las condiciones técnicas, operacionales, náuticas y de seguridad para las operaciones de aligeramiento de carga en las zonas de fondeo en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

ARTÍCULO 4°. Anexos. Se entenderán incorporados en el Anexo No. 78 de la Parte 8 del REMAC 4, así:

- Anexo 1:** Matriz de parámetros Meteorológicos
- Anexo 2:** Planes de operaciones de aligeramiento
- Anexo 3:** Valoración del riesgo

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



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

Publíquese y cúmplase.

Vicealmirante JHON FABIO GIRALDO GALLO
Director General Marítimo (E)