

que tengan lugar en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos, serán prestados exclusivamente por naves de bandera (matrícula) colombiana.

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

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

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

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

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

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

Que se hace necesario efectuar unas modificaciones técnicas a la resolución anteriormente citada.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE

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

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

- b. **Asistencia en maniobras de practicaaje:** Servicio que presta un remolcador a una nave o artefacto naval, de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales certificadas por la Autoridad Marítima, para mejorar su desempeño o reducir el riesgo de accidente durante una maniobra de practicaaje, sea para su atraque, desatraque, abarloamiento, acoderamiento, cambio de muelle, fondeo, cambio de fondeadero, reviro, entrada y salida de diques, amarre a boya, duque de alba o piña, movimientos dentro de áreas de maniobrabilidad restringida, zarpe, escolta, o para realizar apoyos auxiliares y complementarios.
- c. **Asistencia en mantenimiento de instalaciones marinas, apoyo en dragado y, manejo de anclas y muertos de boyas:** Servicio que puede prestar un remolcador de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales, certificadas por la Autoridad Marítima, realizando funciones de apoyo en operaciones de dragado, acompañamiento en maniobras de posicionamiento y tendido de tuberías, y/o de mantenimiento de instalaciones marinas que involucre trabajos de buceo, y/o en operaciones donde deba usar de manera continuada sus equipos de levantamiento de cargas pesadas como grúas y/o winches para el movimiento de tuberías, anclas y muertos de boyas.
- d. **Atención de emergencias y asistencia marítima:** Servicio que presta un remolcador de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales certificadas por la Autoridad Marítima, con el fin de auxiliar en el menor tiempo posible a una nave o artefacto naval en circunstancias que representen riesgo o peligro para la vida humana, el medio ambiente, la navegación y la nave o artefacto naval mismos, tales como: el combate de incendios, control de derrame de hidrocarburos y sustancias nocivas, búsqueda y rescate, y salvamento y asistencia marítima.
- e. **Barcaceo:** Movilización de uno o varios artefactos navales en canales fluviales o aguas protegidas utilizando como medio de propulsión uno o varios remolcadores o empujadores.
- f. **Capacidad de empuje:** Es la capacidad que un empujador o un remolcador puede aplicar a una nave o artefacto naval expresada en toneladas métricas. Para el caso de la presente resolución la capacidad de empuje será equivalente a la capacidad de Tracción a Punto Fijo o Bollard Pull.
- g. **Capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull):** Es la máxima fuerza que un remolcador es capaz de aplicar en un trabajo de remolque, expresada en toneladas métricas y medida por medio de un dinamómetro o celda eléctrica de carga, la cual está hecha firme a un punto de prueba fijo en tierra, que por lo general es una bita o bolardo del puerto, construidos o avalados para ese propósito.
- h. **Equipo de remolque:** Medios principales y auxiliares de fuerza, elementos y suplementos de sujeción y conexión a bordo tanto del remolcador como de la nave o artefacto naval a ser remolcado, utilizados en la operación de remolque.
- i. **Línea de maniobra:** Línea o cabo que el remolcador pasa a la nave asistida.
- j. **Mecanismo de liberación rápida:** Gancho o artefacto diseñado para facilitar la

liberación de la línea de remolque cuando la actividad se encuentre en riesgo para garantizar la seguridad del remolcador y el personal.

- k. **Propulsión azimutal:** La que utiliza toberas giratorias a 360°, con hélices de paso fijo o de paso controlable, el cual no requiere de timón.
- l. **Remolcador de empuje o empujador (*Pushboat / Towboat-Pusher*):** Nave diseñada y equipada para empujar artefactos navales en aguas protegidas, ríos y canales.
- m. **Remolcador stand by:** Remolcador que se encuentra atento, listo y siempre disponible para intervenir o actuar de manera inmediata en una maniobra u operación determinada.
- n. **Remolque costanero:** Operación de remolque realizada en áreas marítimas hasta una distancia máxima de 25 millas náuticas de la línea de costa.
- o. **Remolque en aguas no protegidas:** Operación de remolque realizada en áreas marítimas parcialmente abrigadas donde las condiciones promedio del mar (viento y olas), oscilan entre 2 y 3 de acuerdo con la escala de Beaufort y la distancia a la línea de costa es menor a 6 millas náuticas.
- p. **Remolque, empuje y/o apoyo en aguas protegidas:** Operación realizada en áreas marítimas como bahías interiores, esteros u otras de configuración geográfica que hacen que las condiciones del mar promedio (viento y olas), oscilen entre 0 y 1 de acuerdo con la escala de Beaufort.
- q. **Remolque oceánico o de altura:** Operación de remolque donde la distancia a la línea de costa supera las 25 millas náuticas,
- r. **Salvamento y asistencia marítima:** Servicio que puede prestar un remolcador de acuerdo con sus características técnicas y capacidades operacionales, certificadas por la Autoridad Marítima para ejecutar operaciones de desencallamiento, reflotamiento de naves o artefactos navales; recuperación de estructuras, carga, equipos, elementos sumergidos, y remolque de naves o artefactos navales averiados.

Artículo 2.- Modificar el Capítulo 1 del Título 5 de la Parte 3 del Reglamento Marítimo Colombiano No. 4 (REMAC 4), expedido por la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018, el cual quedará así:

PARTE 3
NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES
(...)
TÍTULO 5
REMOLCADORES
CAPÍTULO 1

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

SECCIÓN 1 Generalidades

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

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

SECCIÓN 2 De los Remolcadores

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

Parágrafo. Las empresas que exploten comercialmente el servicio de remolcadores deberán contar con licencia de explotación comercial vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.2. Determinación de la capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) del remolcador. Debe seguirse el procedimiento para determinar la capacidad de Tracción a Punto Fijo (Bollard Pull), establecido en el Anexo 25 Parte 2 del REMAC 4.

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.3. Certificado capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull). Los remolcadores que prestan los servicios principales de asistencia, escolta, remolque oceánico o de altura, remolque costanero o atención a emergencias y asistencia marítima deben contar con certificado de capacidad de tracción a punto fijo – Bollard Pull vigente, expedido por una Organización Reconocida por DIMAR.

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

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

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

Parágrafo cuarto. Cuando el conjunto de propulsión del remolcador o cualquiera de sus componentes hayan sido modificados o repotenciados, se debe realizar la prueba de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard Pull) para expedición de un nuevo certificado.

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

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

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

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.6. Permiso de operación. Todo remolcador debe contar con un permiso de operación, de acuerdo con la normatividad vigente y lo establecido en el Anexo 25 Parte 6 del REMAC 4, el cual de acuerdo con su equipamiento y características técnicas le permite prestar los servicios relacionados en el Artículo 4.3.5.1.2.10. Dicho permiso será expedido por DIMAR y tendrá una vigencia de hasta cinco (05) años.

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

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

Parágrafo. Los remolcadores con certificaciones de clase de casco y maquinaria seguirán el procedimiento de aviso a los inspectores de la

organización reconocida según las reglas que apliquen en cada sociedad de clasificación.

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.8. Mecanismo remoto de liberación rápida. Los remolcadores habilitados para prestar servicios de remolque, deberán contar con un mecanismo remoto de liberación rápida que permita soltar el remolque desde el puente y/o desde un sitio distinto al de la ubicación propia del gancho o winche, según como esté configurado el sistema de remolque. Cuando el remolque se haga con bita, se describirá el procedimiento de liberación rápida en el Plan de Remolque.

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.9. Historial de las líneas de maniobra y remolque. Los remolcadores que presten los servicios de asistencia principal en maniobras de practicaje, remolque oceánico y costanero, deben mantener un historial del uso de las líneas de maniobra y remolque, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 25 Parte 5 del REMAC 4.

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.10. Servicios. Los remolcadores que operen en jurisdicción de la Autoridad Marítima podrán ser autorizados en su permiso de operación para prestar los siguientes servicios agrupados así:

- I. Servicio de asistencia en maniobras de practicaje.
 - a. Principal de asistencia
 - b. Escolta
 - c. Auxiliar de asistencia
- II. Servicios de remolque.
 - a. Barceado, remolque y/o empuje en aguas protegidas.
 - b. Remolque en aguas no protegidas.
 - c. Remolque costanero.
 - d. Remolque oceánico o de altura.
- III. Servicios de atención de emergencias y asistencia marítima.
 - a. Búsqueda y rescate
 - b. Combate de incendios
 - c. Asistencia en control de derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas o peligrosas
 - d. Salvamento y asistencia marítima
- IV. Servicios de asistencia en mantenimiento de instalaciones marinas, apoyo en dragado y manejo de anclas y muertos de boyas.
- V. Servicios de apoyo costa afuera

ARTÍCULO 4.3.5.1.2.11. Directrices de Seguridad. Para el desarrollo de cualquier actividad, los remolcadores deben cumplir con las directrices de seguridad establecidas en el Anexo 25 Parte 4 del REMAC 4.

Parágrafo primero. En condiciones particularmente riesgosas de una nave asistida o en condiciones meteomarinas adversas, el Piloto práctico recomendará al Capitán el número de remolcadores o la capacidad de

“Bollard Pull” adicionales requeridos para garantizar la seguridad de la nave y de la maniobra, recomendación que debe ser acatada por este. Se tendrán en cuenta las Condiciones Particularmente Riesgosas para la nave consideradas en el Anexo 25 Parte 4 del REMAC 4 - “Directrices de seguridad”.

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

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

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

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

SECCIÓN 3

De los servicios de asistencia en maniobras de practicaaje

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

- a. **Principal de asistencia:** Maniobras de atraque, desatraque, abarloamiento, acoderamiento, cambio de muelle, fondeo, cambio de

fondeadero, reviro, entrada y salida de dique, amarre a boya o a duque de alba, acompañamiento y/o movimientos en áreas de maniobrabilidad restringida, y zarpe de la nave o artefacto naval.

- b. **Escolta:** Servicio especial de asistencia a una nave que incluye el gobierno (cambios de rumbo), disminución de velocidad o parada y demás formas de controlar el buque asistido por medio de la fuerza que aplica el remolcador escolta a través de la línea de remolque asegurada en posición de crujía en popa del buque asistido. El servicio de escolta puede ser extensivo para la navegación por canales y zonas restringidas de naves con capacidad de maniobra limitada por bajo resguardo bajo la quilla (Under Keel Clearance – UKC), por condiciones inherentes a la nave y/o por condiciones meteomarinadas adversas superiores a las normales y críticas.
- c. **Auxiliar de asistencia:** De apoyo en la maniobra principal de asistencia sin intervenir en las acciones de empujar o halar la nave asistida. No es considerado como remolcador stand by y su Bollard Pull no se tiene en cuenta para sumar al Bollard Pull requerido. Puede prestar servicio de asistencia en maniobras de practica a naves con arqueado bruto inferior a 2000.

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.2. Remolcadores que presten servicio principal de asistencia. Los remolcadores que presten el servicio principal de asistencia deben estar diseñados y construidos para tal fin, y contar con sistemas redundantes en los sistemas de propulsión y gobierno.

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

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.3. Obligatoriedad de uso. Es obligatorio el uso de remolcadores en maniobras de practica en naves con arqueado bruto superior o igual a 2000, debiéndose aplicar la capacidad mínima de Bollard Pull y Número Mínimo de Remolcadores establecidos en el Anexo 25 Parte 1 del REMAC.

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

Parágrafo segundo Para el caso de las naves tipo OSV y tipo Draga no se requiere el uso de remolcadores para maniobras de practica teniendo en cuenta sus características, equipamiento y facilidades técnicas y de maniobra.

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

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.5. Comunicaciones. Durante la asistencia de maniobras de practicaaje, las comunicaciones de voz entre remolcadores, piloto práctico y estaciones en tierra, se harán en idioma inglés utilizando las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

Parágrafo primero. El Capitán de Remolcador que preste servicio de asistencia de practicaaje será evaluado en su comprensión del idioma y en el conocimiento del vocabulario y frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas, realizado por un Centro o Instituto reconocido por la Autoridad Marítima Nacional, en el cual debe obtener un nivel igual o superior a B1 (Marco común europeo de referencia) o sus equivalentes en los diferentes sistemas de evaluación.

Parágrafo segundo: Para el cumplimiento de lo dispuesto en el parágrafo anterior se otorga un periodo de transición de 12 meses contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución.

Parágrafo tercero. En buques cuyo idioma oficial del país de abanderamiento sea el castellano, las comunicaciones de voz entre remolcadores, Piloto práctico y estaciones en tierra, podrán realizarse en idioma Castellano, teniendo en cuenta el uso de las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

Parágrafo cuarto. Las comunicaciones de emergencia se harán en VHF canal 16, siguiendo los protocolos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), para la zona marítima A1.

Parágrafo quinto. Los remolcadores que presten servicios de asistencia principal, escolta, atención de emergencia y salvamento, deben contar con un medio digital de grabación, que tome en tiempo real los registros de las comunicaciones de voz los cuales deben ser conservados por un tiempo mínimo de seis (06) meses.

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

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

SECCIÓN 4

De los servicios de remolque

ARTÍCULO 4.3.5.1.4.1. Alcance de los servicios. De acuerdo con sus características, capacidades y equipamiento, los remolcadores podrán ser

autorizados por DIMAR para realizar y/o prestar uno o varios de los siguientes servicios:

- a. Barcaceo, remolque y/o empuje en aguas protegidas.
- b. Remolque en aguas no protegidas.
- c. Remolque costanero.
- d. Remolque oceánico o de altura.

ARTÍCULO 4.3.5.1.4.2. Remolque oceánico o de altura. Los remolcadores que presten servicio de remolque oceánico o de altura, deben aplicar las directrices de seguridad establecidas en el Anexo 25 Parte 7 del REMAC 4, “Directrices de seguridad para operaciones de remolque”.

Parágrafo Para prestar servicio de remolque oceánico o de altura, el Capitán del remolcador debe prever las condiciones meteomarinas, especialmente cuando la distancia a puntos de refugio planeados o fondeaderos seguros en el curso de la derrota, supone una navegación mayor a 24 horas.

ARTÍCULO 4.3.5.1.4.3. Capitán del remolcador principal. En una operación de remolque en que intervengan dos o más remolcadores, se debe designar un remolcador principal, cuyo Capitán es el responsable de dicha operación y de verificar la aplicación de todas las directrices técnicas y de seguridad.

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

ARTÍCULO 4.3.5.1.4.4. Tripulantes a bordo de naves o artefactos navales remolcados, en operaciones de remolque costanero, oceánico o de altura. Si la nave o artefacto naval a remolcar requieren ser tripulados, el Capitán del remolcador principal recomendará al Capitán o al encargado de la nave o artefacto remolcados dejar un número reducido de personal a bordo. En caso de no ser atendida esta recomendación, el Capitán del remolcador principal dejará la correspondiente constancia escrita de esto.

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

SECCIÓN 5

De los servicios de atención de emergencias y asistencia marítima

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

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

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

Parágrafo. En caso de emergencia manifiesta, cualquier remolcador podrá prestar el servicio y brindar el apoyo de qué trata el presente artículo. Al término de la emergencia el Capitán de Puerto expedirá una certificación o constancia a la empresa del remolcador que atendió el llamado y prestó el apoyo en la emergencia.

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

SECCIÓN 6

De los servicios de asistencia en mantenimiento de instalaciones marinas, apoyo en dragado y manejo de anclas y muertos de boyas

ARTÍCULO 4.3.5.1.6.1. Alcance de los servicios. De acuerdo con sus características, capacidades y equipamiento, los remolcadores podrán ser autorizados por DIMAR para realizar y/o prestar servicios de asistencia en mantenimiento de instalaciones marinas, apoyo en dragado, manejo de anclas y muertos de boyas.

Parágrafo.- La habilitación de los servicios referidos en este Capítulo se hará de acuerdo a las capacidades técnicas del remolcador listadas en el Anexo 25 Parte 6 del REMAC 4.

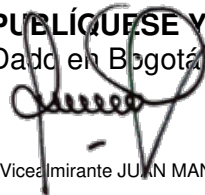
3. Anexo No. 25 – Parte 3: Incorporará el Anexo C de la presente resolución, sobre “*Criterios y consideraciones técnicas para prestar el servicio de Escolta*”.
4. Anexo No. 25 – Parte 4: Incorporará el Anexo D de la presente resolución, sobre “*Directrices de seguridad*”.
5. Anexo No. 25 – Parte 5: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

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

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá D.C.



Vicealmirante JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA

Director General Marítimo

Documentos Anexos:

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

- APÉNDICE “1” Sistemas externos de lucha contra incendios.
- ANEXO “G” Directrices de seguridad para operaciones de remolque.

Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico se verifica en el sitio web de la Oficina de Registro y Asesoría Jurídica de la Presidencia de la República, en el siguiente enlace: <http://www.cesr.org.co/SE-tramitesenlinea>

ANEXO "A"

Tablas para determinar la capacidad mínima de *bollard pull* y número mínimo de remolcadores requeridos para el servicio de asistencia, por Puerto

Para determinar la capacidad de *bollard pull* mínima requerida para el servicio de asistencia en maniobras de practica, se establecen tablas particulares por cada jurisdicción de acuerdo con la Eslora en metros de la nave asistida, según su Tipo y las condiciones meteomarinas promedio de cada jurisdicción.

Las tablas fueron calculadas con base en las consideraciones y las fórmulas del Capítulo Cinco del libro "TUG USE IN PORT" Tercera Edición, cuyo autor es el Capitán Henk Hensen, publicado por el Instituto Náutico de Londres, y recomendado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en la circular MSC/Circ.1101, MEPC/Circ.409, FAL/Circ.100 del 8 Septiembre de 2003.

Criterios de entrada e interpretación.

1. La entrada a las tablas se hace por el rango donde se encuentra la eslora de la nave, cruzando hacia la derecha hasta la columna del tipo de buque, donde se encontrará el valor del *bollard pull* (BP) requerido y el número mínimo de remolcadores (NMR) necesario para la asistencia. En caso que la nave cuente con propulsor transversal, se aplicará lo indicado en la columna de la derecha, que corresponda a dicha nave.
2. Si se requiere conocer la potencia estimada marcha atrás de un remolcador convencional, puede estimarse en un 45% (cuarenta y cinco por ciento) de la potencia en marcha avante. (TUG USE IN PORT, Tercera Edición 2003, 2.3 Conventional Types of Tugs 2.3.2 "propulsion and rudders – propeller efficiency and manoeuvrability").

PUERTO DE BARRANQUILLA

| BUQUE / ESLORA | GRANELERO | | GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | TANQUERO | | TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | CONTAINERO | | CONTAINERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | |
|-------------------|-----------|-----|---|-----|----------|-----|--|-----|------------|-----|---|-----|
| | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR |
| (m) | | | | | | | | | | | | |
| E ≤ 80 | 16 | 1 | 13 | 1 | 10 | 1 | 8 | 1 | 24 | 1 | 21 | 1 |
| > 80 ≤ 100 | 25 | 1 | 21 | 1 | 22 | 1 | 19 | 1 | 35 | 1 | 29 | 1 |
| > 100 ≤ 120 | 34 | 1 | 29 | 1 | 35 | 1 | 30 | 1 | 45 | 1 | 38 | 1 |
| > 120 ≤ 140 | 41 | 1 | 35 | 1 | 46 | 1 | 39 | 1 | 57 | 2 | 48 | 1 |
| > 140 ≤ 160 | 51 | 2 | 43 | 1 | 60 | 2 | 51 | 2 | 70 | 2 | 59 | 2 |
| > 160 ≤ 180 | 65 | 2 | 55 | 2 | 82 | 2 | 70 | 2 | 83 | 2 | 71 | 2 |
| > 180 ≤ 200 | 89 | 2 | 76 | 2 | 92 | 2 | 78 | 2 | 96 | 2 | 82 | 2 |
| > 200 ≤ 220 | 118 | 3 | 100 | 3 | 102 | 3 | 87 | 2 | 112 | 3 | 95 | 2 |
| > 220 ≤ 240 | 133 | 3 | 113 | 3 | 123 | 3 | 104 | 3 | 129 | 3 | 110 | 3 |
| > 240 ≤ 260 | 144 | 3 | 122 | 3 | 144 | 3 | 123 | 3 | 148 | 3 | 126 | 3 |
| > 260 ≤ 280 | 155 | 4 | 132 | 3 | 158 | 4 | 134 | 3 | 172 | 4 | 147 | 3 |
| > 280 ≤ 300 | 167 | 4 | 142 | 3 | 176 | 4 | 150 | 3 | 181 | 4 | 154 | 4 |
| > 300 ≤ 320 | | | | | 200 | 4 | 170 | 4 | 193 | 4 | 164 | 4 |
| > 320 ≤ 340 | | | | | 223 | 4 | 189 | 4 | 205 | 4 | 175 | 4 |
| > 340 ≤ 360 | | | | | 245 | 4 | 208 | 4 | 217 | 4 | 185 | 4 |
| > 360 ≤ 380 | | | | | | | | | 236 | 4 | 201 | 4 |

PUERTO DE BUENAVENTURA

| BUQUE / ESLORA | RO - RO | | RO - RO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | GRANELERO | | GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | TANQUERO | | TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | CONTAINERO | | CONTAINERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | |
|-------------------|---------|----|---|----|-----------|----|--|----|----------|----|---|----|------------|----|---|----|
| | (m) | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP |
| E ≤ 80 | 9 | 1 | 8 | 1 | 11 | 1 | 9 | 1 | 7 | 1 | 6 | 1 | 7 | 1 | 6 | 1 |
| > 80 ≤ 90 | 14 | 1 | 12 | 1 | 13 | 1 | 11 | 1 | 11 | 1 | 9 | 1 | 10 | 1 | 9 | 1 |
| > 90 ≤ 100 | 18 | 1 | 15 | 1 | 16 | 1 | 14 | 1 | 15 | 1 | 12 | 1 | 13 | 1 | 11 | 1 |
| > 100 ≤ 110 | 23 | 1 | 20 | 1 | 19 | 1 | 16 | 1 | 18 | 1 | 16 | 1 | 16 | 1 | 14 | 1 |
| > 110 ≤ 120 | 28 | 1 | 24 | 1 | 22 | 1 | 19 | 1 | 20 | 1 | 20 | 1 | 19 | 1 | 16 | 1 |
| > 120 ≤ 130 | 31 | 1 | 26 | 1 | 24 | 1 | 20 | 1 | 26 | 1 | 22 | 1 | 22 | 1 | 19 | 1 |
| > 130 ≤ 140 | 34 | 1 | 29 | 1 | 27 | 1 | 23 | 1 | 30 | 1 | 25 | 1 | 25 | 1 | 21 | 1 |
| > 140 ≤ 160 | 43 | 1 | 37 | 1 | 33 | 1 | 28 | 1 | 43 | 1 | 36 | 1 | 34 | 1 | 29 | 1 |
| > 160 ≤ 180 | 57 | 2 | 49 | 1 | 37 | 1 | 31 | 1 | 65 | 2 | 56 | 2 | 45 | 1 | 38 | 1 |
| > 180 ≤ 200 | 62 | 2 | 53 | 2 | 55 | 2 | 45 | 1 | 75 | 2 | 64 | 2 | 56 | 2 | 47 | 1 |
| > 200 ≤ 220 | 69 | 3 | 59 | 2 | 87 | 2 | 68 | 2 | 84 | 2 | 72 | 2 | 64 | 2 | 54 | 2 |
| > 220 ≤ 240 | 75 | 3 | 65 | 2 | 102 | 2 | 79 | 2 | 93 | 2 | 79 | 2 | 72 | 2 | 61 | 2 |
| > 240 ≤ 260 | | | | | 110 | 3 | 85 | 2 | 100 | 3 | 85 | 2 | 79 | 2 | 68 | 2 |
| > 260 ≤ 280 | | | | | 116 | 3 | 92 | 2 | 109 | 3 | 93 | 2 | 91 | 2 | 77 | 2 |
| > 280 ≤ 300 | | | | | 125 | 3 | 102 | 3 | 121 | 3 | 103 | 3 | 96 | 2 | 81 | 2 |
| > 300 ≤ 320 | | | | | | | | | 136 | 3 | 116 | 3 | 102 | 3 | 87 | 2 |
| > 320 ≤ 340 | | | | | | | | | 151 | 4 | 128 | 3 | 108 | 3 | 92 | 2 |
| > 340 ≤ 360 | | | | | | | | | 165 | 4 | 140 | 3 | 114 | 3 | 97 | 2 |
| > 360 ≤ 380 | | | | | | | | | | | | | 128 | 3 | 109 | 3 |
| > 380 ≤ 400 | | | | | | | | | | | | | 144 | 3 | 123 | 3 |
| > 400 ≤ 420 | | | | | | | | | | | | | 161 | 4 | 137 | 3 |

PUERTO DE CARTAGENA

| BUQUE / ESLORA | RO - RO | | RO - RO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | GRANELERO | | GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | CRUCERO | | CRUCERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | TANQUERO | | TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | CONTAINERO | | CONTAINERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | |
|-------------------|---------|----|---|----|-----------|----|--|----|---------|----|---|----|----------|----|---|----|------------|----|---|----|
| | (m) | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP |
| E ≤ 80 | 11 | 1 | 10 | 1 | 9 | 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 | 1 | 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 | 1 | 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 | 85 | 2 | 72 | 2 | 76 | 2 | 65 | 2 | 81 | 2 | 50 | 1 | 79 | 2 | 67 | 2 | 65 | 2 | 55 | 2 |
| > 220 ≤ 240 | 92 | 2 | 80 | 2 | 95 | 2 | 81 | 2 | 95 | 2 | 50 | 1 | 96 | 2 | 82 | 2 | 76 | 2 | 64 | 2 |
| > 240 ≤ 260 | 99 | 3 | 84 | 2 | 111 | 2 | 95 | 2 | 110 | 2 | 50 | 1 | 113 | 3 | 96 | 2 | 83 | 2 | 71 | 2 |
| > 260 ≤ 280 | 106 | 3 | 90 | 2 | 121 | 3 | 103 | 2 | 117 | 3 | 50 | 1 | 126 | 3 | 107 | 2 | 96 | 2 | 82 | 2 |
| > 280 ≤ 300 | 113 | 3 | 96 | 2 | 136 | 3 | 115 | 3 | 144 | 3 | 50 | 1 | 146 | 3 | 124 | 3 | 115 | 3 | 97 | 2 |
| > 300 ≤ 320 | 121 | 4 | 102 | 3 | 148 | 3 | 125 | 3 | 164 | 3 | 60 | 1 | 173 | 4 | 147 | 3 | 123 | 3 | 105 | 2 |
| > 320 ≤ 340 | | | | | | | | | 178 | 3 | 60 | 1 | 200 | 4 | 170 | 3 | 131 | 3 | 111 | 3 |
| > 340 ≤ 360 | | | | | | | | | 182 | 3 | 70 | 1 | 227 | 4 | 193 | 4 | 138 | 3 | 118 | 3 |
| > 360 ≤ 380 | | | | | | | | | 190 | 4 | 80 | 2 | | | | | 148 | 3 | 126 | 3 |
| > 380 ≤ 400 | | | | | | | | | | | | | | | | | 160 | 4 | 136 | 3 |
| > 400 ≤ 420 | | | | | | | | | | | | | | | | | 171 | 4 | 145 | 3 |

PUERTO DE SANTA MARTA

| BUQUE / ESLORA | RO - RO | | RO - RO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | GRANELERO | | GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | CRUCERO | | CRUCERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | TANQUERO | | TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | CONTAINERO | | CONTAINERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | |
|-------------------|---------|----|---|----|-----------|----|--|----|---------|----|--|----|----------|----|---|----|------------|----|---|----|
| | (m) | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP |
| E ≤ 80 | 18 | 1 | 15 | 1 | 13 | 1 | 11 | 1 | 14 | 1 | 12 | 1 | 13 | 1 | 11 | 1 | 16 | 1 | 14 | 1 |
| > 80 ≤ 100 | 29 | 1 | 24 | 1 | 21 | 1 | 18 | 1 | 25 | 1 | 21 | 1 | 24 | 1 | 20 | 1 | 22 | 1 | 19 | 1 |
| > 100 ≤ 120 | 38 | 1 | 32 | 1 | 29 | 1 | 25 | 1 | 36 | 1 | 30 | 1 | 35 | 1 | 30 | 1 | 26 | 1 | 22 | 1 |
| > 120 ≤ 140 | 55 | 2 | 47 | 1 | 43 | 2 | 37 | 1 | 46 | 1 | 39 | 1 | 45 | 2 | 38 | 1 | 31 | 2 | 26 | 1 |
| > 140 ≤ 160 | 73 | 2 | 62 | 2 | 50 | 2 | 43 | 1 | 67 | 2 | 40 | 1 | 58 | 2 | 49 | 1 | 43 | 2 | 37 | 1 |
| > 160 ≤ 180 | 97 | 2 | 82 | 2 | 57 | 2 | 48 | 1 | 70 | 2 | 40 | 1 | 78 | 2 | 66 | 2 | 56 | 2 | 48 | 2 |
| > 180 ≤ 200 | 102 | 2 | 87 | 2 | 76 | 2 | 65 | 2 | 94 | 2 | 40 | 1 | 95 | 2 | 81 | 2 | 71 | 2 | 60 | 2 |
| > 200 ≤ 220 | 108 | 3 | 92 | 2 | 110 | 2 | 93 | 2 | 111 | 2 | 50 | 1 | 112 | 2 | 95 | 2 | 79 | 2 | 65 | 2 |
| > 220 ≤ 240 | 113 | 3 | 96 | 2 | 127 | 2 | 108 | 2 | 128 | 2 | 50 | 1 | 143 | 3 | 122 | 2 | 91 | 3 | 77 | 2 |
| > 240 ≤ 260 | | | | | 146 | 3 | 124 | 2 | 145 | 3 | 50 | 1 | 173 | 3 | 147 | 3 | 98 | 3 | 83 | 2 |
| > 260 ≤ 280 | | | | | 177 | 4 | 150 | 3 | 164 | 3 | 50 | 1 | 189 | 4 | 161 | 4 | 107 | 3 | 91 | 2 |
| > 280 ≤ 300 | | | | | 199 | 4 | 169 | 3 | 182 | 4 | 50 | 1 | 213 | 4 | 181 | 4 | 116 | 4 | 99 | 3 |
| > 300 ≤ 320 | | | | | | | | | 208 | 4 | 60 | 1 | 234 | 4 | 199 | 4 | 120 | 4 | 102 | 4 |
| > 320 ≤ 340 | | | | | | | | | 215 | 4 | 60 | 1 | 255 | 4 | 217 | 4 | 135 | 4 | 115 | 4 |
| > 340 ≤ 360 | | | | | | | | | | | | | 275 | 4 | 234 | 4 | 140 | 4 | 119 | 4 |
| > 360 ≤ 380 | | | | | | | | | | | | | | | | | 157 | 4 | 133 | 4 |
| > 380 ≤ 400 | | | | | | | | | | | | | | | | | 179 | 4 | 152 | 4 |
| > 400 ≤ 420 | | | | | | | | | | | | | | | | | 202 | 4 | 172 | 4 |

PUERTO BRISA

| BUQUE / ESLORA | GRANELERO | | GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | CARGA GENERAL | | CARGA GENERAL CON PROPULSIÓN TRANSVERSAL | |
|-------------------|-----------|-----|--|-----|------------------|-----|---|-----|
| | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR |
| (m) | | | | | | | | |
| E ≤ 80 | 21 | 1 | 17 | 1 | 21 | 1 | 17 | 1 |
| > 80 ≤ 100 | 29 | 1 | 24 | 1 | 29 | 1 | 24 | 1 |
| > 100 ≤ 120 | 36 | 1 | 30 | 1 | 36 | 1 | 30 | 1 |
| > 120 ≤ 140 | 45 | 1* | 38 | 1 | 45 | 1* | 38 | 1 |
| > 140 ≤ 160 | 54 | 2 | 45 | 2 | 54 | 2 | 45 | 2 |
| > 160 ≤ 180 | 62 | 2 | 52 | 2 | 62 | 2 | 52 | 2 |
| > 180 ≤ 200 | 73 | 2 | 62 | 2 | 73 | 2 | 62 | 2 |
| > 200 ≤ 220 | 90 | 2 | 76 | 2 | 90 | 2 | 76 | 2 |
| > 220 ≤ 240 | 108 | 2 | 91 | 2 | 108 | 2 | 91 | 2 |
| > 240 ≤ 260 | 120 | 3 | 102 | 2 | 120 | 3 | 102 | 2 |
| > 260 ≤ 280 | 129 | 3 | 110 | 2 | 129 | 3 | 110 | 2 |
| > 280 ≤ 300 | 139 | 3 | 118 | 2 | 139 | 3 | 118 | 2 |

*Para maniobras de Atraque el NMR es dos (2).
Para maniobras de zarpe el NMR es un (1).

PUERTO ZUÑIGA

| BUQUE / ESLORA | GRANELERO | | GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | |
|-------------------|-----------|-----|--|-----|
| | BP | NMR | BP | NMR |
| (m) | | | | |
| E ≤ 80 | 20 | 2 | 17 | 1 |
| > 80 ≤ 100 | 29 | 2 | 25 | 1 |
| > 100 ≤ 120 | 38 | 2 | 33 | 1 |
| > 120 ≤ 140 | 48 | 2 | 41 | 1 |
| > 140 ≤ 160 | 58 | 2 | 51 | 2 |
| > 160 ≤ 180 | 65 | 2 | 56 | 2 |
| > 180 ≤ 200 | 101 | 2 | 86 | 2 |
| > 200 ≤ 220 | 147 | 3 | 125 | 3 |
| > 220 ≤ 240 | 172 | 3 | 146 | 3 |
| > 240 ≤ 260 | 189 | 4 | 160 | 4 |
| > 260 ≤ 280 | 207 | 4 | 176 | 4 |
| > 280 ≤ 300 | 231 | 4 | 196 | 4 |

PUERTO DE SAN ANDRES

| BUQUE / ESLORA | GRANELERO | | GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | TANQUERO | | TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | CONTAINERO | | CONTAINERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | |
|-------------------|-----------|----|--|----|----------|----|---|----|------------|----|---|----|
| | (m) | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP |
| E ≤ 80 | 9 | 1 | 7 | 1 | 9 | 1 | 7 | 1 | 12 | 1 | 10 | 1 |
| > 80 ≤ 100 | 12 | 1 | 10 | 1 | 10 | 1 | 8 | 1 | 14 | 1 | 11 | 1 |
| > 100 ≤ 120 | 15 | 1 | 12 | 1 | 13 | 1 | 11 | 1 | 19 | 1 | 16 | 1 |
| > 120 ≤ 140 | 18 | 1 | 15 | 1 | 17 | 1 | 14 | 1 | 24 | 1 | 20 | 1 |
| > 140 ≤ 160 | 21 | 1 | 17 | 1 | 22 | 1 | 18 | 1 | 29 | 1 | 24 | 1 |
| > 160 ≤ 180 | 24 | 1 | 20 | 1 | 33 | 1 | 28 | 1 | 35 | 1 | 29 | 1 |
| > 180 ≤ 200 | 28 | 1 | 23 | 1 | 36 | 1 | 30 | 1 | 41 | 1 | 34 | 1 |
| > 200 ≤ 220 | 35 | 1 | 29 | 1 | 39 | 1 | 33 | 1 | 47 | 1 | 39 | 1 |
| > 220 ≤ 240 | 42 | 2 | 35 | 1 | 43 | 2 | 36 | 1 | 60 | 2 | 51 | 1 |

PUERTO BOLIVAR

| BUQUE / ESLORA | GRANELERO | | GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | CARGA GENERAL | | CARGA GENERAL CON PROPULSIÓN TRANSVERSAL | | TANQUERO | | TANQUERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | CONTAINERO | | CONTAINERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | |
|-------------------|-----------|----|--|----|------------------|----|---|----|----------|----|---|----|------------|----|---|----|
| | (m) | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP |
| > 80 ≤ 100 | 17 | 1 | 14 | 1 | 17 | 1 | 14 | 1 | 14 | 1 | 11 | 1 | 25 | 1 | 21 | 1 |
| > 100 ≤ 120 | 22 | 1 | 18 | 1 | 22 | 1 | 18 | 1 | 19 | 1 | 16 | 1 | 35 | 1 | 29 | 1 |
| > 120 ≤ 140 | 26 | 1 | 22 | 1 | 26 | 1 | 22 | 1 | 25 | 1 | 21 | 1 | 45 | 1 | 38 | 1 |
| > 140 ≤ 160 | 37 | 2 | 31 | 2 | 37 | 2 | 31 | 2 | 40 | 2 | 34 | 2 | 58 | 2 | 49 | 2 |
| > 160 ≤ 180 | 43 | 2 | 36 | 2 | 43 | 2 | 36 | 2 | 64 | 2 | 54 | 2 | 71 | 2 | 60 | 2 |
| > 180 ≤ 200 | 49 | 2 | 41 | 2 | 49 | 2 | 41 | 2 | 71 | 2 | 60 | 2 | 85 | 2 | 72 | 2 |
| > 200 ≤ 220 | 66 | 2 | 56 | 2 | 66 | 2 | 56 | 2 | 78 | 2 | 66 | 2 | 99 | 2 | 84 | 2 |
| > 220 ≤ 240 | 80 | 2 | 70 | 2 | 80 | 2 | 70 | 2 | 85 | 2 | 72 | 2 | 114 | 2 | 97 | 2 |
| > 240 ≤ 260 | 93 | 2 | 79 | 2 | 93 | 2 | 79 | 2 | 92 | 2 | 78 | 2 | 130 | 2 | 110 | 2 |
| > 260 ≤ 280 | 100 | 2 | 85 | 2 | 100 | 2 | 85 | 2 | 101 | 2 | 85 | 2 | 156 | 3 | 132 | 3 |
| > 280 ≤ 300 | 107 | 3 | 90 | 3 | 107 | 3 | 90 | 3 | 124 | 3 | 105 | 3 | 173 | 3 | 147 | 3 |
| > 300 ≤ 320 | 115 | 3 | 97 | 3 | 115 | 3 | 97 | 3 | 146 | 4 | 124 | 4 | 185 | 4 | 157 | 4 |
| > 320 ≤ 340 | | | | | 122 | 4 | 103 | 4 | 168 | 4 | 142 | 4 | 197 | 4 | 167 | 4 |
| > 340 ≤ 360 | | | | | 129 | 4 | 109 | 4 | 190 | 4 | 161 | 4 | 209 | 4 | 177 | 4 |

TOLU

| BUQUE / ESLORA | GRANELERO | | GRANELERO CON PROPULSOR TRANSVERSAL | | CARGA GENERAL | | CARGA GENERAL CON PROPULSOR TRANSVERSAL | |
|-------------------|-----------|-----|---|-----|---------------|-----|--|-----|
| | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR | BP | NMR |
| (m) | | | | | | | | |
| > 80 ≤ 90 | 20 | 1 | 17 | 1 | 20 | 1 | 17 | 1 |
| > 90 ≤ 100 | 22 | 1 | 18 | 1 | 22 | 1 | 18 | 1 |
| > 100 ≤ 110 | 25 | 1 | 21 | 1 | 25 | 1 | 21 | 1 |
| > 110 ≤ 120 | 28 | 1 | 23 | 1 | 28 | 1 | 23 | 1 |
| > 120 ≤ 140 | 33 | 1 | 28 | 1 | 33 | 1 | 28 | 1 |
| > 140 ≤ 160 | 46 | 1 | 39 | 1 | 46 | 1 | 39 | 1 |
| > 160 ≤ 180 | 54 | 1 | 45 | 1 | 54 | 1 | 45 | 1 |
| > 180 ≤ 200 | 62 | 1 | 52 | 1 | 62 | 1 | 52 | 1 |
| > 200 ≤ 220 | 74 | 2 | 62 | 2 | 74 | 2 | 62 | 2 |
| > 220 ≤ 240 | 86 | 2 | 73 | 2 | 86 | 2 | 73 | 2 |
| > 240 ≤ 260 | 97 | 2 | 82 | 2 | 97 | 2 | 82 | 2 |
| > 260 ≤ 280 | 104 | 3 | 88 | 2 | 104 | 3 | 88 | 2 |
| > 280 ≤ 300 | 111 | 3 | 94 | 3 | 111 | 3 | 94 | 3 |

MONOBOYAS

| TIPO DE BUQUE | | | TANQUERO/GRANELERO |
|------------------|---|-----|--------------------|
| ESLORA en metros | | | TBP |
| 60 | a | 65 | 14 |
| 65 | a | 70 | 15 |
| 70 | a | 75 | 16 |
| 75 | a | 80 | 17 |
| 80 | a | 85 | 18 |
| 85 | a | 90 | 19 |
| 90 | a | 95 | 21 |
| 95 | a | 100 | 22 |
| 100 | a | 105 | 23 |
| 105 | a | 110 | 24 |
| 110 | a | 115 | 25 |
| 115 | a | 120 | 27 |
| 120 | a | 125 | 28 |
| 125 | a | 130 | 29 |
| 130 | a | 135 | 30 |
| 135 | a | 140 | 31 |
| 140 | a | 145 | 32 |
| 145 | a | 150 | 34 |
| 150 | a | 155 | 35 |
| 155 | a | 160 | 36 |
| 160 | a | 165 | 37 |
| 165 | a | 170 | 38 |
| 170 | a | 175 | 40 |

| TIPO DE BUQUE | | | TANQUERO/GRANELERO |
|------------------|---|-----|--------------------|
| ESLORA en metros | | | TBP |
| 175 | a | 180 | 41 |
| 180 | a | 185 | 42 |
| 185 | a | 190 | 43 |
| 190 | a | 195 | 45 |
| 195 | a | 200 | 46 |
| 200 | a | 205 | 47 |
| 205 | a | 210 | 48 |
| 210 | a | 215 | 50 |
| 215 | a | 220 | 51 |
| 220 | a | 225 | 52 |
| 225 | a | 230 | 53 |
| 230 | a | 235 | 54 |
| 235 | a | 240 | 56 |
| 240 | a | 245 | 57 |
| 245 | a | 250 | 58 |
| 250 | a | 255 | 59 |
| 255 | a | 260 | 61 |
| 260 | a | 265 | 62 |
| 265 | a | 270 | 63 |
| 270 | a | 275 | 65 |
| 275 | a | 280 | 66 |
| 280 | a | 285 | 67 |
| 285 | a | 290 | 68 |

| TIPO DE BUQUE | | | TANQUERO/GRANELERO |
|------------------|---|-----|--------------------|
| ESLORA en metros | | | TBP |
| 290 | a | 295 | 70 |
| 295 | a | 300 | 71 |
| 300 | a | 305 | 72 |
| 305 | a | 310 | 77 |
| 310 | a | 315 | 80 |
| 315 | a | 320 | 83 |
| 320 | a | 325 | 86 |
| 325 | a | 330 | 90 |
| 330 | a | 335 | 96 |
| 335 | a | 340 | 103 |
| 340 | a | 345 | 110 |
| 345 | a | 350 | 118 |
| 350 | a | 355 | 120 |
| 355 | a | 360 | 121 |
| 360 | a | 365 | 123 |
| 365 | a | 370 | 125 |
| 370 | a | 375 | 126 |
| 375 | a | 380 | 128 |
| 380 | a | 385 | 130 |
| 385 | a | 390 | 131 |
| 390 | a | 395 | 133 |
| 395 | a | 400 | 135 |

NOTA. Para la Tabla de MONOBOYAS el valor total de Bollard Pull requerido puede distribuirse entre dos o más remolcadores, pero esta decisión debe estar basada en la experiencia operacional en cada jurisdicción

ANEXO "B"

**Procedimiento para determinar la Capacidad de Tracción a Punto Fijo
(Bollard Pull)**

Para establecer la capacidad de tracción a punto fijo y otorgar el Certificado, el remolcador debe ser sometido a una prueba de tracción (Prueba de Bollard Pull), dando cumplimiento a las normas y procedimientos que se establecen en el presente anexo.

1. Se debe seleccionar un lugar que ofrezca las condiciones apropiadas en cuanto a viento, corrientes, mareas y profundidad.
2. La prueba debe hacerse con el apoyo de un punto fijo en tierra que tenga certificada la capacidad de resistencia superior a la tensión a que será sometido.
3. La línea utilizada para esta prueba debe tener certificado de Carga de Rotura Mínima (CRM) con mínimo dos (02) veces la capacidad de bollard pull del remolcador.
4. Todos los instrumentos a utilizar en la prueba deben contar con sus respectivos certificados de "carga segura de trabajo" SWL y de calibración. Así mismo, todos los elementos de maniobra a utilizar deben tener una carga de ruptura con un factor de un 50% sobre la máxima tensión estática a que será sometido el remolcador.
5. Durante la realización de las pruebas de tracción estática continua, la maquina o maquinas principales se harán funcionar al par máximo recomendado por el fabricante (100% MCR), donde MCR = Máximo Rango de Operación Continuo.
6. La hélice o hélices instaladas durante la realización de la prueba serán la hélice o hélices utilizadas cuando el remolcador esté en funcionamiento normal.
7. Todos los elementos del equipo auxiliar tales como bombas, generadores y demás elementos normalmente accionados por la maquina o maquinas principales, eje o ejes del sistema propulsor estarán conectados y en servicio durante la prueba.
8. Para óptimos resultados, la profundidad mínima del lugar donde se realice la prueba debe ser mayor a 20 metros. Si no es posible conseguir una profundidad de 20 metros, el lugar que se seleccione debe tener una profundidad de a lo menos dos veces el calado máximo del remolcador. En todo caso, el armador o el capitán del remolcador deberán ser advertidos que esta profundidad reducida podría producir resultados adversos. Se aceptan correcciones por profundidad y longitud del cabo cuando apliquen.
9. El área seleccionada para la realización de la prueba deberá estar libre de peligros para la navegación y obstrucciones submarinas en un radio de 300 metros del remolcador.
10. La prueba se efectuará con un viento cuya fuerza no exceda de 5 m/s.
11. En el lugar donde se efectúe la prueba, la corriente no debe exceder de 0,5 m/s en cualquier dirección.
12. Las condiciones de calado y asiento del remolcador así como las condiciones de propulsión y combustibles utilizados en las pruebas, deberán ser lo más cercano a sus condiciones normales de operación.
13. Para óptimos resultados, la distancia entre la popa del remolcador y el bolardo o bita donde se efectuara la prueba no será menor de 300 metros. Si no es posible mantener la distancia de 300 metros entre la popa del remolcador y el bolardo o bita, una distancia mínima aceptable será de dos veces la eslora de flotación del remolcador.
14. Se debe establecer un sistema de comunicaciones entre el remolcador y las personas que

supervisan el dispositivo para medir la fuerza y el instrumento de registro en tierra, que funcione durante toda la prueba.

15. El dinamómetro o la celda de carga utilizada para la prueba debe estar certificada por un órgano competente y tendrá una precisión de +/- el 2% dentro de la escala de cargas que se han de medir y para las condiciones ambientales experimentadas durante la prueba.
16. La celda de carga o dinamómetro se instalará entre el sistema de amarre del remolcador y el bolardo. Si es posible los equipos de medición se instalarán a partir del bolardo en tierra.
17. El dinamómetro certificado debe proporcionar una lectura continua.
18. Al dispositivo para medir la fuerza se le conectará un instrumento que proporcione una lectura continua y otro que registre gráficamente la tracción estática en función del tiempo.
19. Si no es posible conectar un instrumento inscriptor (dispositivo que registre gráficamente), se deberá registrar el máximo Bollard Pull continuo cada medio minuto, durante a lo menos 10 minutos. El Bollard Pull continuo (BPcont), se obtendrá del valor promedio de las lecturas parciales registradas.
20. La cifra certificada de capacidad de tracción a punto fijo del remolcador será la fuerza de remolque que se haya registrado sin ninguna tendencia a disminuir durante el período de prueba recomendado.
21. Los valores certificados de capacidad de tracción a punto fijo registrados con la máquina o máquinas en sobrecarga, a régimen reducido o con un número menor de máquinas principales o hélices en funcionamiento, pueden anotarse en el certificado.
22. La cifra que se certifique como tracción estática continua del remolcador será la fuerza de remolque que se haya registrado sin ninguna tendencia a disminuir, durante un período no inferior a 10 minutos tomados desde que el remolcador se encuentre en su posición de tiro.

Apéndice "1" al Anexo "B"

Informe de condiciones y resultados de la prueba de capacidad de tracción a punto fijo (Bollard pull)

Informe No. _____

1. DATOS DEL REMOLCADOR

| Nombre del Remolcador | Número de Matrícula | Puerto de Matrícula | Número OMI | Arqueo Bruto | Letras de Llamada | Eslora / Manga |
|-----------------------|---------------------|---------------------|------------|--------------|-------------------|----------------|
| | | | | | | |

Lugar y fecha de la prueba: _____

2. INVENTARIO DE LA MAQUINARIA

2.1. MOTOR PROPULSOR

Marca: _____ Modelo: _____
 Kw x Motor: _____ Cantidad: _____
 Nro. de Serie: _____ RPM durante la prueba: _____

2.2. REDUCTOR

Marca: _____ Modelo: _____
 Cantidad: _____ Reducción: _____

2.3. LINEA PROPULSORA

Nro. de ejes: _____ Nro. Toberas: _____
 Nro. Hélices: _____ Nro. Palas: _____
 Paso: _____ Diámetro: _____

2.4. TIMONES

Tipo: _____ Cantidad: _____

3. DATOS DE LA PRUEBA

Rumbo del remolcador: _____ Largo y diámetro línea de remolque: _____

Calados en metros: Proa: _____ Popa: _____ Medio: _____

Calado máximo permitido en metros (Certificación Líneas de Carga): _____

Lastre actual en TM: _____ Máxima capacidad: _____

Combustible actual en TM: _____ Máxima capacidad: _____

Agua, lubricantes, peso adicional en TM: _____

Dirección del viento: _____ Fuerza en nudos: _____

Dirección de la corriente: _____ Velocidad en nudos: _____

Temperatura del aire °C: _____ Temperatura del agua °C: _____

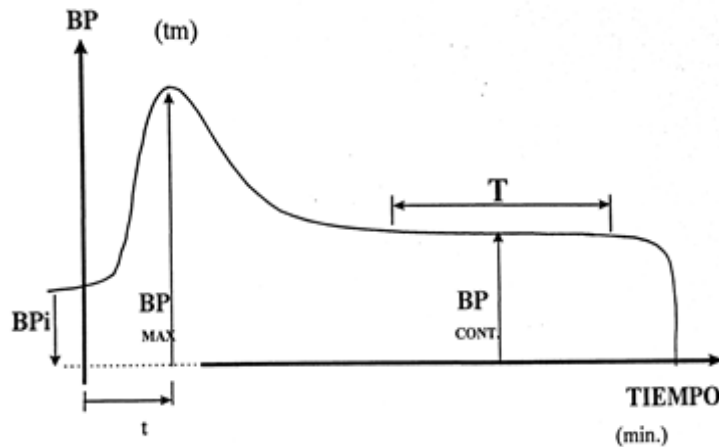
Profundidad donde se realiza la prueba en metros: _____ Sociedad de Clasificación: _____

Distancia entre la popa del remolcador y el bolardo en metros: _____

Empresa Servicios Marítimos que realiza la prueba: _____

Marca Dinámetro y capacidad certificada: _____

4. CURVA DE POTENCIA/TIEMPO DE LA PRUEBA DE CAPACIDAD DE TRACCION A PINTO FIJO (BOLLARD PULL).



BPi = Bollard – Pull inicial continuo
 t = tiempo entre Bpi y BP max mínimo)

BPmáx = Bollard – Pull máximo

BPcont.= Bollard – Pull

T= tiempo de Bollard – Pull continuo (10 minutos)

5. RESULTADOS DE LA PRUEBA

| REGISTRO DE LECTURAS DURANTE LA PRUEBA | | | | | |
|--|----------------|------------------|--------------|----------------|------------------|
| Lectura Nro. | Tiempo minutos | Ton. Registradas | Lectura Nro. | Tiempo minutos | Ton. Registradas |
| 1 | 00:30 | | 11 | 05:30 | |
| 2 | 01:00 | | 12 | 06:00 | |
| 3 | 01:30 | | 13 | 06:30 | |
| 4 | 02:00 | | 14 | 07:00 | |
| 5 | 02:30 | | 15 | 07:30 | |
| 6 | 03:00 | | 16 | 08:00 | |
| 7 | 03:30 | | 17 | 08:30 | |
| 8 | 04:00 | | 18 | 09:00 | |
| 9 | 04:30 | | 19 | 09:30 | |
| 10 | 05:00 | | 20 | 10:00 | |

| | | | |
|----------------------|--|------------------------|--|
| Bollard Pull Máximo: | | Bollard Pull Promedio: | |
|----------------------|--|------------------------|--|

Observaciones:

Nombre y Firmas:

 Organización Reconocida ó Empresa de Servicios Marítimos que realiza la prueba *

 Representante de la empresa del Remolcador / Capitán del Remolcador

*Tener en cuenta lo establecido en el Artículo 4.3.5.1.2.3. y su párrafo primero.

ANEXO "C"

Criterios y consideraciones técnicas para prestar el del servicio de Escolta

Para las jurisdicciones donde está establecido el servicio de asistencia en maniobras de practica, se hace obligatorio el uso de escolta durante el tránsito o navegación por canales y zonas restringidas a las naves que se mencionan a continuación, siempre que en el resultado de la evaluación cruzada de los criterios técnicos listados en el presente Anexo, se visualicen riesgos operacionales que determinen este servicio como imprescindible para la seguridad náutica durante el desplazamiento de la nave:

Naves a ser escoltadas (con base en la evaluación de los criterios técnicos):

1. Naves con dimensiones mayores respecto a las que históricamente se han recibido.
2. Naves con casco sencillo transportando mercancías peligrosas, siempre que estas mercancías sean susceptibles de daño en caso de encallamiento y/o colisión.
3. Remolques de naves o artefactos navales, que tengan incidencia de al menos uno de los criterios técnicos que se presentan.

Criterios técnicos

1. UKC de la nave al momento de la maniobra igual al UKC mínimo establecido para el puerto.
2. Maniobrabilidad y/o propulsión restringida de la nave, sea por avería de la misma o por características propias en contraste con las características morfológicas del puerto.
3. Eslora y/o Manga de la nave en canales de una sola vía, en zonas de vuelta encontrada y en zonas de tránsito o paso restringido del canal debido a puntos o recorridos curvos pronunciados.
4. Densidad del tráfico en el canal para el momento de entrada/salida de la nave.
5. Condiciones meteomarinas arriba del promedio y críticas, en el momento de la maniobra.

Consideraciones:

1. Los objetivos del servicio de escolta son:
 - a. Reducir el riesgo de encallamientos o colisiones de naves y artefactos navales evaluadas como de alto riesgo en las áreas principales y adyacentes a los canales de acceso.
 - b. Reducir el riesgo de taponamiento de los canales de acceso debido a encallamientos en las áreas consideradas como críticas o de maniobrabilidad restringida.
 - c. En el caso de los remolques, aplicar fuerza y dirección de frenado con los remolcadores de escolta a las naves sin propulsión o artefactos navales, para mantenerlos a flote, o para limitar el impacto en la nave o artefacto naval ante una colisión y/o un encallamiento cuando son inevitables.

2. En la determinación de la necesidad de realizar una escolta, priman los criterios de seguridad náutica que establezca el Capitán de Puerto.
3. La identificación de los riesgos de alto impacto que determinan la obligatoriedad del servicio de escolta, debe ser el resultado de la evaluación cruzada de los criterios técnicos listados anteriormente.
4. Para los casos en que uno solo de los criterios técnicos relacionado con la nave represente riesgo de alto impacto, se hace obligatorio el servicio de escolta.
5. Para el caso de naves de pasaje de tráfico internacional con capacidad de propulsión transversal adicional (más de un bow y/o stern thruster) para su maniobra autónoma de reviro en áreas o puntos de maniobrabilidad restringida, se establecerán coordinaciones especiales entre el capitán, el piloto y los remolcadores de escolta para que se mantengan permanentemente las condiciones de reacción de los remolcadores ante una emergencia con la nave.
6. La decisión de la no realización de la escolta para naves de dimensiones mayores y/o características diferentes a las recibidas históricamente de conformidad con los criterios técnicos, se podrá considerar después de que se haya regularizado la metodología operacional, es decir, con base en la experiencia acumulada durante las maniobras de escolta a dichas naves, siempre y cuando se determinen las condiciones técnicas de seguridad náutica que validen el desistimiento del servicio. Se podrán considerar las evaluaciones técnicas basadas en estudios de maniobras realizados en simulador, aprobados por la Autoridad Marítima.

Procedimiento para determinar la realización del servicio de escolta:

1. La agencia marítima de la nave en cumplimiento de sus responsabilidades, hace el ingreso de los datos de arribo de la nave en el SITMAR, así como la notificación correspondiente a la Autoridad Marítima local, al Piloto práctico y a la empresa de remolcadores que atenderá el servicio principal de asistencia.
2. Esta notificación debe hacerse con 36 horas de anticipación para el caso previo de llegada de la nave a la jurisdicción, y con 06 horas de anticipación a la hora del zarpe para salida de la nave.
3. Con base en la información del SITMAR, y la adicional requerida a la agencia marítima en caso necesario, el Capitán de Puerto determina la obligatoriedad del servicio de escolta, informa de esto a la agencia marítima y ordena a la estación de control de tráfico marítimo hacer el correspondiente monitoreo y verificación de la escolta.

ANEXO "D"

Directrices de Seguridad

Las naves catalogadas como remolcadores, que prestan sus servicios en jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional deben cumplir, además de las normas de seguridad preexistentes, con las siguientes directrices:

1. El remolcador debe estar dotado con dos sistemas diferentes e independientes de comunicación disponibles, entre el puente y la sala de máquinas.
2. Todo el personal de abordaje debe estar dotado como mínimo con los siguientes elementos de protección personal: overol, guantes, botas, gafas, casco, chaleco con cintas reflectivas, tapa oídos, entre otros.
3. Deben contar en el puente como mínimo con los siguientes elementos de navegación:
 - a. Un juego de cartas de navegación del puerto y de sus aproximaciones; se podrá aceptar un sistema de cartas electrónicas que integre el GPS y el radar.
 - b. Dos binoculares marinos a prueba de agua.
 - c. Un juego completo de banderas del código internacional de señales cuyo tamaño mínimo debe ser 3 x 5 pies.
 - d. Un libro del Código Internacional de Señales de la OMI, en español.
 - e. Un dispositivo para hacer señales lumínicas (Lámpara Aldis), con bombillo de repuesto.
 - f. Un anemómetro digital.
 - g. Por lo menos una ancla con suficiente cadena o cabo, según sean las características de su operación.
 - h. Reflectores dirigibles.
4. Tanto la línea de maniobra como la de remolque deben ser inspeccionadas antes y después de su empleo para confirmar que son aptas para la operación.

Para el caso de la línea de remolque, a ésta se le debe realizar una inspección detallada al finalizar cada operación dejando registro en el formato establecido en el Anexo "E" de la presente resolución. Cada línea de remolque deberá tener una hoja de vida con el propósito de determinar la vida útil y su oportuno reemplazo.

5. La certificación de la Carga de Rotura Mínima (CRM) del cable de remolque debe ser como mínimo, dos (2,0) veces la capacidad de tiro de bolardo del remolcador medida en toneladas y para el cabo de fibra sintética, debe ser como mínimo, dos coma cinco (2,5) veces la capacidad de *bollard pull* del remolcador.
6. La línea de remolque debe ser conducida a través de gateras tipo “Panameña”. Las gateras o porta espías que tengan deformaciones o salientes cortantes no deben ser usadas para las líneas de remolque.
7. Durante las maniobras de asistencia a buques o artefactos navales que transporten cargas inflamables:
 - a. Todas las puertas, portillos y demás aberturas se deben mantener cerrados durante toda la maniobra.
 - b. No deben utilizarse estufas, hornos a gas o de combustible líquido.
 - c. Durante toda la maniobra, no se deben ejecutar trabajos de rasqueteo, soldadura, corte o de cualquier otro que pueda generar llama, chispas o calor.
 - d. Durante las maniobras de asistencia a buques o artefactos navales que lleven personal sobre cubierta o que transporten cargas inflamables se deben asegurar los radares cuando el remolcador se encuentre a una distancia igual o menor a 50 metros del buque asistido.
 - e. Colocar en modo de recirculación los sistemas de aire acondicionado.
 - f. Las chimeneas y tubos de escape deben estar provistos de ataja llamas.
 - g. No encender en cubierta motores de gasolina o motobombas.
8. La acción de empuje del remolcador se debe ejercer sobre las áreas del casco de la nave o artefacto naval asistidos dispuestas para tal fin. En caso que estas áreas no sean visiblemente identificables, el capitán del remolcador debe coordinar lo pertinente con el Piloto práctico, quien a su vez coordinará con el Capitán de la nave asistida.
9. Mantener los esquemas de defensas del remolcador completos y en buen estado.
10. Todos los remolcadores que operen, maniobren o transiten con naves destripuladas o artefactos navales en un puerto, regirán su operación de acuerdo con el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (COLREG), con las siguientes excepciones, aplicando la Regla 2 b), también conocida como la de “circunstancias especiales”:
 - a. En zonas de corrientes que excedan de dos nudos, el buque que navegue con la corriente a favor tendrá prioridad sobre aquél que navegue con la corriente en contra.
 - b. En situaciones de cruce o de vuelta encontrada, donde no sea posible aplicar la regla respectiva, se llegará a un acuerdo vía VHF entre los Pilotos prácticos/Capitanes involucrados antes de tomar acción, utilizando siempre las señales acústicas que ordena el COLREG.

11.El capitán del buque deberá acatar la recomendación del piloto practico en las siguientes condiciones particularmente riesgosas de una nave asistida:

- a. Falla en los motores propulsores, motores generadores, sistema eléctrico, gobierno y/o propulsión transversal (bow o stern thruster)
- b. Problemas de Estabilidad, escora, asiento negativo, espacios de máquinas o de carga inundados y/o perdida de estanqueidad
- c. Fallas en luces de navegación
- d. Falla del sistema de comunicaciones
- e. Restricción por reducción del UKC (Under Keel Clearance) inferior al 10% del calado del buque
- f. Tripulación mínima de seguridad afectada o reducida
- g. Cualquier tipo de Incendio
- h. Falla del sistema de limpia brisas (wipers)
- i. Daños por situaciones de emergencia como incendio, varada, encallamiento y colisión
- j. Condiciones meteomarinadas adversas:
 - 1) Velocidad de corrientes mayor a 5 nudos
 - 2) Ráfagas de vientos mayor a 25 nudos
 - 3) Olas con altura mayor a 1.5 metros
 - 4) Visibilidad menor a 500 metros."

ANEXO E
Registro de operación con líneas de maniobra y remolque
 (Diligenciar por cada tipo de línea)

Remolcador: Fecha / Firma del Capitán...../.....

Línea principal: (Instalada):..... Carga de ruptura: (T/M):..... Longitud/Diam:..... Fecha de inspección:

Línea de repuesto:..... Tensión de ruptura: (T/M):..... Longitud/Diam:..... Fecha de inspección:

Línea principal: Lubricación (L) Mantenimiento (M) Fecha: Ref. Reporte de inspección:

Línea de repuesto: Lubricación (L) Mantenimiento (M) Fecha: Ref. Reporte de inspección:

Objeto Remolcado/Asistido: Fecha / Hora Línea conectada:..... Posición:

Longitud de la brida (M):..... Fecha / Hora Línea desconectada:..... Posición:

| INFORMACION DE LA MANIOBRA (ANOTACION MEDIO DIA, MEDIA NOCHE + MEDIA NOCHE O DOS VECES AL DIA) | | | | | | | |
|--|------------------|---|---------------------------|--------------------------------|-------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|
| PUNTO DE ORIGEN | PUNTO DE DESTINO | Duración de uso del cable/cabo (total días y horas) | Tensión de la línea (T/M) | Longitud total de la línea (m) | CONDICIONES AMBIENTALES | Longitud de la línea ajustada + - (m) | Observaciones |
| Fecha: | Horas: | Fecha: | Horas: | Max.: | Promedio: | Ola (altura/dirección./ periodo): | Viento (fuerza/dirección.): |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Total a transferir a la página: | | | | | Observ: | | |

ANEXO "F"
Matriz de Equipamiento según el servicio del Remolcador

| SERVICIOS | | EQUIPOS REQUERIDOS | | | |
|---|--|--|--|---|---|
| I. SERVICIOS DE ASISTENCIA EN MANIOBRAS DE PRACTICAJE | a. Principal de asistencia | Cabo de maniobra | Grabador de voz | Winche y bita de remolque | Bitas y cornamuzas por ambos costados |
| | b. Escolta | Cabo de maniobra | Grabador de voz | Gancho ó winche de remolque con liberación remota | Bitas y cornamuzas por ambos costados |
| | c. Auxiliar de Asistencia | Cabo de maniobra | | | Bitas y cornamuzas por ambos costados |
| II. SERVICIOS DE REMOLQUE | a. Barcaceo, remolque y/o empuje en aguas protegidas | Líneas de maniobra Cabo o cable de remolque | | Bitas y cornamuzas por ambos costados Bita en H o gancho o winche de remolque | Aparejos de remolque |
| | b. Remolque en aguas no protegidas | Línea de remolque | | Bita en H o gancho o winche de remolque con liberación remota | Aparejos de remolque |
| | c. Remolque costanero | Línea de remolque | Guía para línea de remolque | Gancho o winche de remolque con mecanismo de liberación remota | Aparejos de remolque |
| | d. Remolque oceánico o de altura | Línea de remolque | Guía para línea de remolque | Gancho o winche de remolque con mecanismo de liberación remota | Aparejos de remolque |
| III. SERVICIOS DE ATENCION DE EMERGENCIAS Y ASISTENCIA MARITIMA | a. Búsqueda y Rescate | Radar banda x Bote de rescate Proyector de búsqueda | Escala de piloto o redes de desembarco Capacidad de almacenamiento de víveres | Capacidad de alojamiento para heridos y/o rescatados Capacidad abastecimiento agua potable | . Dispositivo de izada de camilla Capacidad almacenamiento de equipos y materiales |
| | b. Combate de incendios | Cumplir Apéndice "1" Sistemas externos de lucha contra incendios | | | |

| | | | | | |
|---|---|--|---|--|---|
| | c. Asistencia en control de derrame de hidrocarburos y sustancias nocivas o peligrosas | Grúa para operar barreras de contención de derrames | Equipos recolectores de sustancias derramadas | Tanque almacenamiento sustancia recogida | Material absorbente |
| | d. Salvamento y asistencia marítima | Capacidad de remolque costanero Grúa Capacidad de apoyo a buzos | Capacidad de carga sobre cubierta Capacidad de almacenamiento de víveres | Capacidad almacenamiento de equipos y materiales Bits y cornamuzas por ambos costados | Capacidad de alojamiento extra Capacidad abastecimiento agua potable |
| IV. SERVICIOS DE ASISTENCIA EN MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES MARINAS, APOYO EN DRAGADO Y MANEJO DE ANCLAS Y MUERTOS DE BOYAS | Servicios de asistencia en mantenimiento de instalaciones marinas, apoyo en dragado y manejo de anclas y muertos de boyas | Equipo para tendido de tuberías Grúa mínimo de 5 Tons. Capacidad de carga sobre cubierta | Capacidad de apoyo a buzos Capacidad abastecimiento agua potable | Capacidad de alojamiento extra Bits y cornamuzas por ambos costados | Aparejos de cubierta y grilletería Área en cubierta para manejo de tuberías / boyas / anclas / equipos |
| V. SERVICIOS DE APOYO COSTA AFUERA | Servicios de apoyo costa afuera | Capacidad de almacenamiento de víveres | Capacidad de abastecimiento de agua potable | Capacidad de almacenamiento de equipos | |

Apéndice "1" al Anexo "F"

Sistemas externos de lucha contra incendios

De acuerdo con sus características técnicas un remolcador puede estar habilitado para Combate de Incendios, según se indica en la siguiente tabla:

| Sistema de Combate Incendio externo (Fire Fighting - FiFi) | | | | | | | | | |
|--|----------------------------|----------------------------|-------------------------|-------------------------|---|----------------------|------------------------|---------------------------------|---|
| Sistema | Numero minimo de Monitores | Forma de control Monitores | Numero minimo de Bombas | Forma de control Bombas | Capacidad minima Bombas (m ³ /h) | Alcance vertical (m) | Alcance horizontal (m) | Número minimo trajes de bombero | Número conexiones exteriores contra incendio por cada costado |
| Sistema básico de combate de incendios | 1 | Manual | 1 | Manual | 100 | 20 | 35 | 2 | 2 conexiones externas en total. |
| FiFi 0 | 1 | Manual | 1 | Manual | 300 | 20 | 50 | 2 | 2 |
| FiFi½ | 2 | Manual o Remoto | 1 o mas | Manual o Remoto | 1.200 | 35 | 80 | 2 | 2 |
| FiFi1 | 2 | Remoto | 2 | Remoto | 2.400 | 45 | 120 | 4 | 4 |
| FiFi2 | 3-4 | Remoto | 2 a 4 | Remoto | 7.200 | 70 | 150 | 8 | 8 |
| FiFi3 | 4 o mas | Remoto | 2 a 4 | Remoto | 9.600 | 70 | 150 | 8 | 8 |

NOTAS:

1. Los remolcadores con sistemas externos de lucha contra incendios, FiFi½, FiFi1, FiFi2 y FiFi3, deberán estar debidamente certificados por una Organización Reconocida por la Autoridad Marítima.
2. Las características técnicas y condiciones operativas de los sistemas externos de lucha contra incendio básico y FiFi0 serán verificadas y probadas por los inspectores de la Autoridad Marítima durante las verificaciones requeridas por o para los Permisos de Operación.

3. Los remolcadores equipados con los sistemas de combate de incendios básico, FiFi0, FiFi½ y FiFi1, deben tener una capacidad de combustible para operar mínimo 24 horas continuas.
4. Los remolcadores equipados con los sistemas de combate de incendios FiFi2 y FiFi3, deben tener una capacidad de combustible para operar mínimo 96 horas continuas.
5. El alcance horizontal se mide desde la salida del chorro de agua en el monitor hasta el área principal de impacto.
6. El alcance vertical se mide verticalmente desde el nivel del mar, asumiendo una zona de impacto principal horizontal para los sistemas FiFi½, FiFi1, FiFi2 y FiFi3 mayor a 70 metros desde la parte más próxima del remolcador.
7. La succión de la caja de mar debe ser independiente de la de enfriamiento de los motores.
8. Las bombas pueden ser impulsadas por motores diésel, toma-fuerzas PTO (Power take-off) o bombas de accionamiento eléctrico y deben ser diferentes a las del sistema propio de contraincendio del remolcador.
9. Para los remolcadores con sistemas FiFi½, FiFi1, FiFi2 y FiFi3, las mangueras contra incendio no deben tener menos de 38 mm o más de 65 mm de diámetro y al menos 15 metros de largo.
10. Para ser habilitado para prestar el servicio de combate de incendios, el remolcador debe contar con un sistema de rociamiento externo de auto protección,

ANEXO "G"

Directrices de seguridad para operaciones de Remolque

Las operaciones de remolque se desarrollan dentro de un marco contractual entre terceros, cuya finalidad es trasladar una nave o artefacto naval de un lugar a otro por el mar, mediante el empleo de uno o más remolcadores.

Dada la complejidad y riesgo que envuelven las operaciones marítimas de remolque, se establecen en el presente anexo algunas directrices de carácter general, cuyo objeto es preservar la integridad de las naves y elementos remolcados, la seguridad en la navegación, la vida humana en el mar y prevenir la contaminación del medio marino.

Para el planeamiento y ejecución de las operaciones de remolque marítimo se debe tener en cuenta lo establecido en la Circular MSC.1/Circ.884 "Directrices para el remolque marítimo seguro" de la Organización Marítima Internacional (OMI), y demás normas que la modifiquen o sustituyan.

Para toda operación de remolque marítimo se debe preparar un plan, denominado "plan de remolque", el cual deberá incluir como mínimo los siguientes aspectos:

1. Concepto de la operación, en el cual se indique el punto de origen y de destino, elemento a remolcar, duración del remolque, cuando se va a efectuar la operación, medios a utilizar, esquema de remolque y de manera general como se va a ejecutar la maniobra.
2. Información General:
 - a. Nombre del Capitán responsable del remolque.
 - b. Nombre y características (ship particulars) del remolcador o remolcadores que intervienen en la operación.
 - c. Tipo y capacidades del sistema de remolque (winche, gancho de remolque, línea de remolque).
 - d. Descripción de las bitas y aparejos de remolque.
 - e. Cálculo del bollard pull requerido para el remolque.
 - f. Autonomía del o los remolcadores en días.
3. Elemento a remolcar:
 - a. Nombre de la nave o artefacto naval a remolcar.
 - b. Características particulares (Ship particulars).
 - c. Estado operativo de los sistemas de la nave a remolcar.
 - d. Condiciones de estanqueidad de la nave o artefacto naval a remolcar.
 - e. Estado operativo del sistema eléctrico.
 - f. Descripción de las bitas en que se afirma el remolque.
 - g. Equipos de comunicaciones disponibles.

4. Cálculos del remolque

- a. Para calcular el bollard pull necesario para el remolque, se deberán tener en cuenta las condiciones meteomarinas del área en la cual se va a efectuar la operación, tomando una intensidad del viento como mínimo de 35 nudos y una altura significativa de la ola de 3 metros.
- b. Para el cálculo de la resistencia del remolque se deben utilizar fórmulas internacionalmente aceptadas y aplicarse un factor de seguridad mínimo de 1,25.
- c. El cálculo de la flecha de la catenaria se debe hacer mediante la fórmula indicada en el Apéndice 1 del presente anexo.

5. Líneas de remolque y aparejos

- a. Descripción y especificación de las líneas principal y de emergencia de remolque indicando tipo, longitud, diámetro, mena, material y carga mínima de ruptura.
- b. Descripción completa de los aparejos de remolque tales como: winche de remolque, gancho de remolque, grilletes, triángulos, tejeras, rotatorios y demás elementos empleados tanto en el remolque principal como el de emergencia, indicando sus capacidades.
- c. Como norma general, la línea de remolque debe ser un sistema compuesto, siendo el principal el cable o guaya, además de cadenas o espías y cabos.
- d. Se debe procurar que, dentro de lo posible, la línea de remolque, a la salida de la nave remolcadora y entrada en la nave remolcada, sea de cadena, para resistir en mejor forma la fricción e impactos fuertes.
- e. Tener presente que mientras mayor sea la catenaria de la línea de remolque, mayor será el factor de seguridad del remolque, puesto que existe mayor elasticidad.
- f. Las bitas y puntos de apoyo donde se afirman los remolques deben estar en condiciones operativas y tener la resistencia mecánica necesarias para resistir el remolque.

6. Derrotero

- a. Descripción de la ruta a navegar.
- b. Lugar, fecha y hora de zarpe.
- c. Fecha estimada de recalada al puerto de destino.
- d. Velocidad de avance estimada.
- e. Distancia a la costa del track de navegación.
- f. Descripción de cada uno de los canales por donde navegará.
- g. Puertos de refugio en caso de mal tiempo.
- h. Informes meteorológicos en los que se apoyará la navegación.
- i. Descripción de la función del remolcador de apoyo en los diferentes tramos, en caso que se requiera.

7. Comunicaciones

- a. Descripción de los equipos disponibles abordo, indicando cuales se utilizarán a corta y a larga distancia, frecuencias de trabajo, distintivos de llamada y códigos MMSI tanto del remolcador como del remolcado.
- b. Descripción de los enlaces de comunicaciones entre el remolcador, el remolcado y el remolcador de apoyo, indicando si serán permanentes o por horario y los enlaces alternativos o de emergencia.
- c. Plan de horarios de transmisión para reporte de situación del remolque y estaciones con las cuales realizará las comunicaciones durante la operación.
- d. Estaciones de Control de Tráfico Marítimo involucradas en la ruta a navegar y medios de comunicación a emplear para los reportes.

8. Procedimientos de emergencias

Describir los procedimientos para las siguientes emergencias que pueden presentarse durante la operación de remolque:

- a. Mal tiempo.
- b. En caso que el remolque se suelte.
- c. Incendio.
- d. Escora del remolcado.
- e. Inundación del remolcado.
- f. Naufragio del remolcado.

Consideraciones generales:

- a. Todos los elementos considerados en la línea del remolque deberán estar en óptimas condiciones y en lo posible contar con el certificado de fabricación respectivo.
- b. Tanto la nave o artefacto naval remolcados como el remolcador deberán estar en condiciones de cumplir las normas establecidas en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG/72). En caso que el remolque tenga etapas de navegación nocturna, se debe asegurar que la nave o artefacto naval remolcados, mantengan encendidas las luces de navegación que corresponda con la intensidad mínima establecida.
- c. Tanto en el remolcador como en el remolcado, si corresponde, deben estar operativos los dispositivos y medios de supervivencia y de extinción de incendios.
- d. En caso que se vaya a remolcar una nave con avería, se deben evaluar los criterios de estabilidad, indicando el plan de lastre y el manejo de tanques para evitar superficies libres con el fin de mantener permanentemente la condición de nave adrizada.
- e. Las naves y artefactos navales a remolcar con daños estructurales y pérdida de estanqueidad, deberán ser reparadas (reparación de emergencia) antes del zarpe, para asegurar que mantengan su estanqueidad durante la travesía. Asimismo, deberán tener a bordo los elementos necesarios para una reparación imprevista.

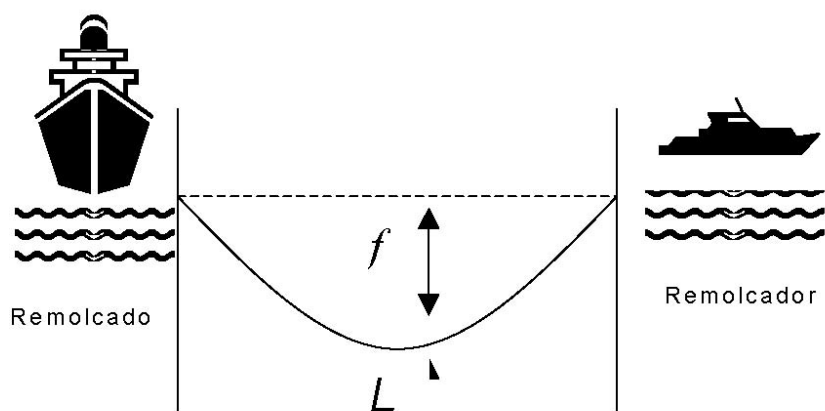
- f. Verificar antes del zarpe que la prensa estopa o sello del eje propulsor esté estanco y el eje trincado. Cuando proceda, el timón se fijará en línea de quilla.
- g. Se debe considerar tomar sondas periódicamente a todos los tanques de la nave o artefacto naval remolcados y mantener un registro.
- h. El remolcador debe disponer de bombas de achique portátiles para casos de emergencia. Asimismo, contar con elementos para reparar o reemplazar la línea de remolque.
- i. El remolcador deberá contar con los elementos necesarios para transbordar hacia el remolcado, en condiciones de seguridad, personal y equipo.
- j. El remolcador debe contar con reservas de alimentos, agua potable y combustible en un exceso de mínimo 3 días del tiempo estimado de la duración de la operación de remolque y de ser necesario, reabastecerse en los puertos de escala.
- k. Para evitar la rotura del aparejo de remolque, es recomendable pasar cadenas por los escobenes de la nave remolcada.
- l. En caso que en la línea de remolque se emplean cabos de fibra sintética, éstos deben ser del tipo estrobo, tener guardacabos en los extremos y tener una carga de rotura mínima no menor de:
 - 1) Dos veces la carga mínima del cable de remolque, para remolcadores con bollard pull inferior a 50 toneladas.
 - 2) 1,5 veces la carga mínima del cable de remolque, para bollard pull mayor de 100 toneladas.
 - 3) Linealmente interpolada entre 1,5 y 2 veces la carga mínima de rotura del cable, para remolcadores con bollard pull entre 50 y 100 toneladas.
- m. El remolcador debe pasar un remolque de respeto que irá asegurado en el buque remolcado y tendrá un boyarín que mantenga a flote la gaza de remolque en el evento de necesitar conectarlo.
- n. Las condiciones del remolque en naves remolcadas sin dotación, deben ser las mismas establecidas precedentemente para las naves con dotación, con las excepciones que corresponda, debiendo considerarse además las siguientes condiciones:
 - 1) Se deben colocar dos escalas fijas para abordar la nave, una por banda.
 - 2) El jefe de máquinas del remolcador, debe estar familiarizado con el circuito de achique de la nave remolcada.
- o. Las naves remolcadas sólo podrán llevar dotación cuando ésta disponga de los servicios básicos de alojamiento y comida, de los dispositivos de salvamento y de gobierno, winches, cabrestantes o bombas que justifique la permanencia de este personal durante la navegación.

APENDICE 1. AL ANEXO "G"

Cálculo de la flecha catenaria

Para el cálculo aproximado de la catenaria puede usarse la siguiente fórmula:

$$A) \quad f = \frac{\left(\frac{L}{2}\right)^2 \times P}{2T}$$



Dónde:

f = Flecha de la catenaria, en m.

L = Largo total útil de la línea de remolque, en m.

P = Peso unitario de la línea de remolque. Corresponde a la sumatoria del peso de todos los cables colgantes usados en la maniobra, dividido por la longitud desarrollada por éstos. Su unidad de medida es en Kg/m.

T = Tensión o bollard pull del remolcador en kg.

APENDICE 2. AL ANEXO "G"

Croquis del remolque

CROQUIS DEL REMOLQUE DE LA M/N _____

DESDE: _____ A: _____

El croquis del remolque deberá contener como mínimo la siguiente información:

1. Largo y tipo de la línea de remolque:
 - a. Cable de remolque (diámetro o mena y longitud)
 - b. Grilletes (medidas)
 - c. Triángulos
 - d. Cabos (mena y longitud)
 - e. Cadenas (tipo y medidas)
 - f. Otros.

2. Bitas y puntos de apoyo donde se afirman los remolques:
Condiciones operativas, resistencia mecánica, otros.

El croquis deberá señalar los principales elementos de la línea de remolque.

REMOLCADOR

REMOLCADO

