

## RESOLUCIÓN NÚMERO 434 DE 2018

29 de mayo de 2018

D.O 50.615, junio 5 de 2018

“Por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se adiciona el Capítulo 1A al Título 3 de la Parte 2 del REMAC 4: “*Actividades Marítimas*”, en lo concerniente al establecimiento del servicio de control de tráfico marítimo y fluvial en la jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional”

### EL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En ejercicio de la funciones legales otorgadas en los numerales 3, 5 y 8 del artículo 5 del Decreto-Ley 2324 de 1984 y en los numerales 4 y 12 del artículo 2 del decreto 5057 de 2009, y

#### CONSIDERANDO

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

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

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

Que las reglas 10, 11 y 12 del Capítulo V “*Seguridad de la Navegación*” del Convenio (SOLAS 74 Enmendado) establecen como obligación para el Estado parte directrices para implementar medidas a fin de organizar el tráfico marítimo, los sistemas de notificación para buques y los servicios de tráfico marítimo, respectivamente.

Que el numeral 2 del artículo 3° del Decreto Ley 2324 de 1984 expresa que el control de tráfico marítimo es actividad marítima bajo la competencia y vigilancia de la Autoridad Marítima Nacional.

Que el numeral 5° del artículo 5° ibídem dispone que la Dirección General Marítima tiene función 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° del Decreto en cita, incorpora dentro las funciones de la Dirección General Marítima la de autorizar y controlar los arribos, atraques, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de naves y artefactos navales.

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

Que mediante Resolución número 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 y con ella, el servicio y control del tráfico marítimo.

Que dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 5 de la Resolución 135 del 27 de febrero de 2018, se hace necesario incorporar unas definiciones a la Parte 1 y adicionar el Capítulo 1A al Título 3 de la Parte 2 del REMAC 4: “*Actividades Marítimas*”, en lo concerniente al establecimiento del servicio de control de tráfico marítimo y fluvial en la jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

### RESUELVE:

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

#### REMAC 4

#### ACTIVIDADES MARÍTIMAS

#### PARTE 1

#### DEFINICIONES GENERALES

(...)

**Participantes del Servicio de Control de Tráfico Marítimo y Fluvial (SCTMF)** Se refiere a las naves, embarcaciones, artefactos navales, plataformas fijas y flotantes y las unidades móviles de perforación mar adentro que transiten u operen en aguas de jurisdicción de la Autoridad Marítima.

**Aviso de Arribo:** es el anuncio que debe efectuar todo participante de tráfico internacional a través del Sitmar.

**Visita Oficial de Arribo:** Es aquella que se realiza a la nave por las autoridades competentes, para que sea recibida oficialmente y otorgar la libre plática.

**Visita Única Oficial de Arribo:** Es aquella que realizan las autoridades competentes a naves de carga de tráfico internacional únicamente en el primer puerto de arribo de aquellas que arribarán a dos o más puertos nacionales (sin intervención de puertos extranjeros, así como tampoco aplica para el área de San Andrés, Providencia y Santa Catalina).

**Libre Plática:** Es la autorización otorgada por la autoridad marítima en coordinación con las demás autoridades competentes a una nave, para que ingrese a puerto a embarcar o desembarcar pasajeros o tripulantes, descargar o cargar suministros o mercancía, iniciar reparaciones o para el inicio de actividades especiales que hayan sido autorizadas previamente.

**Sitmar:** Es el sistema integrado de tráfico y transporte marítimo, herramienta web al servicio de la comunidad marítima, a través de la cual se integran temas de tráfico y transporte marítimo nacional e

internacional, así como demás temas conexos con la seguridad integral marítima.

**ECTVM:** se refiere a las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima ubicadas en los litorales Pacífico y Caribe que tienen como fin, operar y administrar cada uno de los subsistemas provistos para el control y vigilancia del tráfico en aguas jurisdiccionales nacionales.

**ARTÍCULO 2.** Adiciónese el Capítulo 1A al Título 3 de la Parte 2 del REMAC 4: “*Actividades Marítimas*”, en los siguientes términos:

**REMAC 4**

**ACTIVIDADES MARÍTIMAS**

(...)

**PARTE 2**

**SEGURIDAD MARÍTIMA**

(...)

**TITULO 3**

**SERVICIO Y CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO**

(...)

**CAPÍTULO 1A**

**DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO Y  
FLUVIAL EN LA JURISDICCIÓN DE LA AUTORIDAD  
MARÍTIMA NACIONAL**

**Sección 1**

**De la conformación del servicio y control de tráfico marítimo y  
fluvial en la jurisdicción de la autoridad marítima**

**Artículo 4.2.3.1A.1.1.** *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, se aplicarán de forma obligatoria a todos los participantes del servicio de control de tráfico marítimo y fluvial en toda la jurisdicción de la Autoridad Marítima.

**Artículo 4.2.3.1A.1.2.** *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer el Servicio y Control de Tráfico Marítimo y Fluvial en la jurisdicción de la Autoridad Marítima, con el fin de garantizar la seguridad de la navegación y de la vida humana, protección del medio marino y la zona costera adyacente, incluida las obras e instalaciones mar adentro de los posibles efectos perjudiciales del tráfico durante el tránsito, arribo, permanencia y salida de los participantes del SCTMYF.

**Artículo 4.2.3.1A.1.3.** *Competencias.*

1. **Cuerpo de Guardacostas.** Corresponde al Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional:

- a) Aplicar y hacer cumplir las normas nacionales y los instrumentos marítimos internacionales de los cuales Colombia haga parte.

- b) Ejercer control y vigilancia para la protección en la vida humana, protección del medio ambiente acuático, en el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima Nacional.
- c) Hacer cumplir las disposiciones del Servicio y Control de Tráfico y de las estaciones costeras en el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima Nacional.
- d) Vigilar el cumplimiento de las disposiciones de la ruta, control y vigilancia del tráfico, incluyendo los canales de acceso y las áreas de fondeadero.

2. **DIMAR:** Corresponde a la Dirección General Marítima:

- a) Operar conjuntamente y ejercer el control de tráfico en todos los puertos nacionales y zonas adyacentes a éstos y en todas aquellas aguas Jurisdiccionales de la Autoridad Marítima Nacional.
- b) Vigilar y prevenir accidentes marítimos.
- c) Vigilar y controlar el Tráfico.
- d) Proteger el mar, atender las llamadas y señales de alerta por parte de las naves.

**Artículo 4.2.3.1A.1.4.** *Servicio de información* es aquel que se presta a horas especiales, intervalos fijos o por petición de los participantes o requerimiento de los operadores del Sistema. Su objetivo principal es el de garantizar que se dispone a tiempo de la información necesaria para la toma de decisiones a bordo relativas a la navegación. A través de este servicio se configuran, entre otros, aspectos tales como:

1. Avisos náuticos.
2. Información náutica.
3. Información sobre el tráfico.
4. Información sobre derrotas.
5. Información hidrográfica.
6. Información relativa a ayudas a la navegación (física y virtual).
7. Avisos meteorológicos.
8. Demás medidas que la Autoridad estime necesarias.

**Artículo 4.2.3.1A.1.5.** *Servicio de asistencia a la navegación.* Es aquel cuyo objetivo es el de facilitar la toma de decisiones a bordo, relativas a la navegación, a vigilar y supervisar los efectos de tales decisiones; esto en situaciones normales y en especial en situaciones difíciles o de emergencia. Se presta a petición de los participantes o por necesidades propias del servicio por parte de la Autoridad. A través de este servicio se configuran, entre otros, aspectos tales como:

1. Rumbos y derrotas establecidas.
2. Avisos a participantes determinados.
3. Información de búsqueda y salvamento.
4. Información de seguridad.
5. Demás información que la Autoridad considere pertinente.

**Artículo 4.2.3.1A.1.6.** *Servicio de organización del tráfico marítimo y fluvial.* Es aquel servicio que tiene por objetivo proporcionar información e

instrucciones que brinden seguridad y eficacia en el tráfico, así como el de prevenir el desarrollo de situaciones peligrosas dentro del área. A través de este servicio se configuran, entre otros, aspectos tales como:

1. Planificación diaria de movimientos en el área.
2. Prelación de tránsito.
3. Rutas a seguir.
4. Adjudicación de zonas de fondeo/ cuarentena.
5. Movimientos obligatorios dentro del área.
6. Límites de velocidad a tener en cuenta.
7. Condiciones de salida del puerto de parte de los participantes.
8. Sistemas de notificación obligatoria.
9. Demás información que la Autoridad considere pertinente.

**Artículo 4.2.3.1A.1.7.** *Estaciones de control de tráfico y vigilancia marítima y fluvial.* Operarán ininterrumpidamente veinticuatro (24) horas al día por siete (7) días a la semana.

**Artículo 4.2.3.1A.1.8.** *Idioma para comunicaciones.* El idioma oficial para comunicaciones de tráfico internacional que no tengan dominio del idioma Español, será el Inglés y éstas siempre se regirán conforme a lo que establece la Organización Marítima Internacional (OMI), a través del uso de las frases normalizadas.

**Artículo 4.2.3.1A.1.9.** En los casos de emergencia en los que un participante del servicio y control de tráfico Marítimo y fluvial necesite efectuar maniobras diferentes a las autorizadas dentro de las áreas de tráfico, deberá, solicitar el permiso correspondiente a las Estaciones de Control (ECTVM).

**Artículo 4.2.3.1A.1.10.** El servicio y control de tráfico Marítimo y Fluvial está autorizado a dar instrucciones a los participantes y estos están en la obligación de acatarlas. Las instrucciones están destinadas a la obtención de un resultado definido y será dejado a discreción del capitán o piloto práctico a bordo los pormenores de la ejecución, tales como el rumbo que ha de seguirse o las maniobras de máquinas que han de ejecutarse. Se harán esfuerzos para que las medidas que se tomen en el Servicio y control de Tráfico, no interfieran con la responsabilidad que, en cuanto a la seguridad de la navegación, corresponde al capitán o piloto práctico, ni que se vean afectadas las relaciones entre estos dos últimos.

**Artículo 4.2.3.1A.1.11.** Los participantes deben seguir las normas del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes (COLREG), incorporado a la legislación nacional mediante Ley 13 de 1981.

## Sección 2

### **Sistemas de Reportes y Suministro de Información durante la llegada, estadía y salida de participantes**

**Artículo 4.2.3.1A.2.1.** Los participantes del Servicio y Control de Tráfico Marítimo y fluvial y sus representantes, que tengan intención de arribo a aguas jurisdiccionales, que vayan en tránsito o paso inocente, deberán dar cumplimiento a los sistemas de notificación obligatoria, requerimientos y presentación de información, a través de los procedimientos y medios establecidos por la Autoridad Marítima para tal fin.

**Artículo 4.2.3.1A.2.2.** *Clases de reportes o notificaciones.* El establecimiento de los sistemas de notificación obligatoria, integran las siguientes clases de reportes tanto para el arribo como para el zarpe, según corresponda:

1. Plan de navegación (SP).
2. Notificación de la situación (PR).
3. Notificación de cambio de derrota (DR).
4. Notificación final (FR).
5. Notificación relativa a mercancías peligrosas (DG).
6. Notificación relativa a sustancias perjudiciales (HS).
7. Notificación relativa a contaminantes del mar (MP).

El procedimiento, periodicidad y medios a utilizar para cada tipo de reporte, serán reglamentados por la Autoridad Marítima, conforme las disposiciones nacionales y de la Organización Marítima Internacional (OMI).

**Artículo 4.2.3.1A.2.3.** *Arribo.*

1. **Aviso de arribo:** Toda nave o embarcación de bandera extranjera que tenga intención de arribo a puerto nacional, deberá presentar aviso de arribo a través del SITMAR por intermedio de su agente marítimo. El aviso de arribo debe presentarse con mínimo 24 horas de antelación, salvo los casos para los cuales el tiempo de navegación entre el puerto de procedencia y el puerto destino sea menor al establecido, situaciones que serán analizadas por la Autoridad.
2. **Documentación mínima requerida:** En el aviso de arribo o al momento de la visita (esto de acuerdo con los procedimientos y medios establecidos por la autoridad), la nave debe presentar en principio la siguiente información:
  - 2.1. Declaración general.
  - 2.2. Lista de pasajeros.
  - 2.3. Lista de tripulantes.
  - 2.4. Declaración marítima de sanidad.
  - 2.5. Declaración de provisiones del buque.
  - 2.6. Declaración de carga.
  - 2.7. Declaración de efectos de la tripulación.
  - 2.8. Declaración de mercancías peligrosas.
  - 2.9. Certificados obligatorios según la clase de nave.
3. Las naves de bandera nacional que efectúen tráfico de cabotaje, no deben presentar aviso de arribo y en su reemplazo, deberán cumplir con los reportes de comunicación, en los tiempos, procedimientos y medios establecidos por la Autoridad.
4. Para el caso de arribos a puertos o puntos que pertenezcan a una misma jurisdicción, el aviso de arribo será registrado a la jurisdicción que corresponda, indistintamente si hace recalada o no al puerto principal.
5. Todo participante debe dar cumplimiento a los reportes y procedimientos que se establezcan a través de las Capitanías de Puerto/ ECTVM y por los medios definidos.
6. **Visita de Arribo:** la autoridad encargada de liderar las visitas de

arribo es la Dirección General Marítima quien debe asistir acompañada por la autoridad sanitaria, migratoria y de asuntos agropecuarios.

Una vez revisada la documentación e información en el marco de la normatividad nacional e internacional que aplique a cada participante, se otorgará la libre plática siempre que así lo acuerden las autoridades.

En caso de encontrar riesgos contra la salud pública, la autoridad competente aplicará las medidas sanitarias necesarias y podrá negarse la libre plática, debiendo la nave dirigirse a la zona decuarentena que sea designada, hasta nueva orden o hasta que se implementen las medidas requeridas.

Las naves que cumplan las condiciones descritas en las disposiciones de la Circular Conjunta Externa No. 006 de 2014 o las que reemplacen, podrán acceder a la visita única de arribo.

7. **Prioridad de Recibo:** el orden de prioridad para recibir a los participantes que arriben a puerto nacional de manera simultánea, excepto cuando se vea comprometida la seguridad de la vida humana o la seguridad de la nave, será el siguiente:

- 7.1. Naves de pasaje.
- 7.2. Naves con carga perecedera.
- 7.3. Naves con carga no perecedera.
- 7.4. Naves en lastre.

**Artículo 4.2.3.1A.2.4. Zarpe.** La vigencia de la autorización del zarpe se establece así:

1. Zarpe tráfico internacional: 24 horas.
2. Zarpe tráfico nacional entre jurisdicciones nacionales: 24 horas.
3. Zarpe tráfico nacional en una misma jurisdicción: 8 horas.

Una vez se venza la autorización del zarpe, se deberá iniciar el procedimiento ante la Autoridad, según sea establecido.

El zarpe de participantes de bandera extranjera en tráfico internacional, deberá solicitar la autorización de salida con mínimo 12 horas de anticipación y a través del Sitmar, dando cumplimiento a los procedimientos y requerimientos efectuados por la Autoridad, a través de las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Capitanías de Puerto.

El zarpe de participantes de bandera nacional en tráfico de cabotaje entre jurisdicciones nacionales, deberá solicitar la autorización de salida con mínimo 12 horas de anticipación y a través del Sitmar, dando cumplimiento a los procedimientos y requerimientos efectuados por la Autoridad, a través de las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Capitanías de Puerto.

El zarpe de participantes de bandera nacional o extranjera en tráfico de cabotaje dentro de una misma jurisdicción, deberá anunciar su salida, novedades durante la navegación y retorno, dando cumplimiento a los procedimientos y requerimientos efectuados por la Autoridad, a través de las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y

Capitanías de Puerto.

**Artículo 4.2.3.1A.2.5. Casos especiales.**

1. Para aquellos participantes que: tengan un permiso de permanencia para operar en aguas de una misma jurisdicción o que por necesidades propias de la operación durante su estadía (offshore, dragado, pesca, recreo, pruebas por reparaciones, lavado de bodegas, entre otras), deberán anunciar su salida, novedades y retorno, dando cumplimiento a los procedimientos y requerimientos efectuados por la Autoridad, a través de las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Capitanías de Puerto.
2. Todo participante que tenga permiso de permanencia para operar en aguas jurisdiccionales, deberá dar cumplimiento a los procedimientos de tráfico nacional que la Autoridad establezca, a través de las Estaciones de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Capitanías de Puerto. Si se trata de un participante de bandera extranjera, una vez finalice sus actividades en aguas jurisdiccionales, gestionará la autorización de zarpe bajo las condiciones establecidas por los procedimientos de tráfico internacional.
3. Para aquellas naves o embarcaciones que ingresen al país como carga, que ostenten bandera extranjera y que deseen navegar en aguas jurisdiccionales, deben notificar su intención ante la Autoridad y adelantar los trámites necesarios para la legalización de su permanencia y operación en aguas jurisdiccionales.

**Sección 3 Comunicaciones del Servicio Móvil Marítimo**

**Artículo 4.2.3.1A.3.1. Generalidades.** Los canales SIMPLEX utilizados en FONIA y DSC (Digital Selective Calling), son canales de comunicaciones donde ambos, transmisión y recepción están operando en la misma frecuencia, es imposible transmitir y recibir simultáneamente. Estos canales se usan en caso de accidente, urgencia, seguridad y operaciones entre barcos. Al ser una comunicación abierta puede ser escuchada por otras estaciones. Las frecuencias simplex para el sistema digital DSC son solo para alertas y llamadas de urgencias. Una vez enviada una señal DSC, la comunicación sigue en la frecuencia de fonía correspondiente para comunicaciones de voz. Los canales DUPLEX utilizados en FONIA, son los que operan en dos frecuencias, una en transmisión y otra en recepción, y son utilizados normalmente para las comunicaciones entre barcos y CRS (Estación Radio Costera), estas son estaciones de radio marítimas situadas en la costa, que monitorean las frecuencias de socorro, coordinan el tráfico de radio y son el enlace para las comunicaciones buque a buque y buque a tierra. Por ejemplo el canal de VHF CH 23 es utilizado como canal dúplex para correspondencia pública. La CRS transmite en 161,75 MHz y recibe en 157,15 MHz. Igualmente la estación radio del barco transmite en 157,15 MHz y recibe en 161,75 MHz.

**Artículo 4.2.3.1A.3.2. Frecuencias.**

<b>FRECUENCIAS DE TRABAJO EN FONIA PARA COMUNICACIÓN EN LA BANDA DE HF SSB</b>			
<b>CANA L</b>	<b>FRECUENCIA (KHz)</b>	<b>TRANSCEPTOR</b>	<b>UTILIZACION</b>
1	2.182	MICOM-CODAN	Frecuencia de socorro.
2	4.125	CODAN	Frecuencias de contacto.
3	6.215	CODAN	
4	8.250	CODAN	
5	8.291	CODAN	
6	10.250	CODAN	
7	12.290	CODAN	
8	16.420	CODAN	
9	18.249	CODAN	
2	4.210	MICOM	
3	6.314	MICOM	
4	8.416.5	MICOM	
5	12.579	MICOM	
6	16.806.5	MICOM	
7	19.680.5	MICOM	
8	22.376	MICOM	
9	26.100.5	MICOM	
10	9.150	MICOM	Frecuencia del Sistema Nacional de Detección y Alerta de Tsunami.
<b>FRECUENCIAS DISTRESS DSC PARA COMUNICACIÓN EN LA BANDA DE HF SSB</b>			
<b>CANA L</b>	<b>FRECUENCIA (KHz)</b>	<b>TRANSCEPTOR</b>	<b>UTILIZACION</b>
1	2.187	BARRET	Frecuencias de socorro.
2	4.207.5	BARRET	
3	6.312	BARRET	
4	8.414.5	BARRET	
5	12.577	BARRET	
6	16.804.5	BARRET	

Para HF se distinguen: entre 14 MHz y 30 MHz las bandas altas o bandas diurnas, y entre 3 MHz y 10 MHz las bandas bajas o nocturnas. Las bandas intermedias como la de radioaficionados de 10 MHz (30 m) y la de radiodifusión internacional de 25 m presentan características comunes a ambas.

<b>FRECUENCIAS DE TRABAJO EN FONIA Y DSC PARA COMUNICACIÓN EN LA BANDA DE VHF MARINO</b>				
<b>No CANAL</b>	<b>FRECUENCIA TX (MHz)</b>	<b>FRECUENCIA RX (MHz)</b>	<b>CANAL</b>	<b>UTILIZACION</b>
1	160.650000	160.650000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
2	160.700000	160.700000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
3	160.750000	160.750000	simplex	Operaciones

				(comercial, portuaria)
4	160.800000	160.800000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
5	160.850000	160.850000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
6	<b>156.300000</b>	<b>156.300000</b>	<b>simplex</b>	<b>Seguridad marítima y operaciones SAR, barco a barco, barco avión.</b>
7	160.950000	160.950000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
8	156.400000	156.400000	simplex	Comercial barco a barco
9	156.450000	156.450000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
10	156.500000	156.500000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
11	156.550000	156.550000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
12	156.600000	156.600000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
13	156.650000	156.650000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
14	156.700000	156.700000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
15	156.750000	156.750000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
16	<b>156.800000</b>	<b>156.800000</b>	<b>simplex</b>	<b>Emergencia y contacto, obligatorio de escucha para todas las estaciones.</b>
17	156.850000	156.850000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
18	161.500000	156.900000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
19	161.550000	156.950000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)

20	161.600000	157.000000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
21	161.650000	157.050000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
22	161.700000	157.100000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
23	161.750000	157.150000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
24	161.800000	157.200000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
25	161.850000	157.250000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
26	161.900000	157.300000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
27	161.950000	157.350000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
28	162.000000	157.400000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
60	160.625000	156.025000	dúplex	deportiva
61	160.675000	156.075000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
62	160.725000	156.125000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
63	160.775000	156.175000	dúplex	deportiva
64	160.825000	156.225000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
65	160.875000	156.275000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
66	160.925000	156.325000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
67	156.375000	156.375000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
68	156.425000	156.425000	simplex	deportiva
69	156.475000	156.475000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
70	<b>156.525000</b>	<b>156.525000</b>	<b>simplex</b>	<b>Llamada de emergencia y seguridad en general</b>

				<b>DISTRESS, (solo digital 1 selective calling-DSC) no se permite voz.</b>
71	156.575000	156.575000	simplex	deportiva
72	156.625000	156.625000	simplex	deportiva
73	156.675000	156.675000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
74	156.725000	156.725000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
75	156.775000	156.775000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
76	156.825000	156.825000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
77	156.875000	156.875000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
78	161.525000	156.925000	dúplex	deportivo
79	161.575000	156.975000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
80	161.625000	157.025000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
81	161.675000	157.075000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
82	161.725000	157.125000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
83	161.775000	157.175000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
84	161.825000	157.225000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
85	161.875000	157.275000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
86	161.925000	157.325000	dúplex	Operaciones (comercial, portuaria)
87	157.375000	157.375000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)
88	157.425000	157.425000	simplex	Operaciones (comercial, portuaria)

**Artículo 4.2.3.1A.3.3. Sistema NAVTEX.** El sistema NAVTEX tiene como fin último la radiodifusión de Información sobre Seguridad Marítima (MSI) cumpliendo ciertos estándares internacionales de formato, tipo de información y horarios de transmisión, orientados a comunicar a las embarcaciones con receptor NAVTEX, que naveguen en aguas colombianas, los diferentes radioavisos náuticos, pronósticos y avisos meteorológicos, datos fundamentales para garantizar la seguridad en la navegación. Se han implementado dos estaciones, una para cada costa colombiana (Caribe y Pacífico) y cada una de ellas opera en las dos frecuencias mostradas en las siguientes tablas. Para evitar que las transmisiones sufran de interferencias por otras estaciones NAVTEX de países vecinos, se realiza una coordinación internacional y se limita la transmisión a 6 veces al día durante 10 minutos cada una, con un lapso entre transmisiones de 4 horas (los cuales se distinguen mediante un carácter definido por la Organización Marítima Internacional), en los parámetros establecidos en las siguientes tablas:

FRECUENCIAS DE TRABAJO PARA TRANSMISIÓN DE MSI EN LA BANDA DE MF			UBICACIÓN ESTACIONES	
FRECUENCIA (KHz)	TRANSMISOR	UTILIZACIÓN	CARIBE	PACÍFICO
490	NAUTEL	Transmisión de Información sobre Seguridad Marítima (MSI) hasta 400 millas náuticas desde la Estación (unidireccional desde costa al buque).	Latitud: 11° 2'36.27" N	Latitud: 3°54'11.1 7"N
518	NAUTEL	millas náuticas desde la Estación (unidireccional desde costa al buque).	Longitud: 74°12'32.98 "O	Longitud: 77° 3'46.31"O

HORARIOS DE TRANSMISIÓN SISTEMA NAVTEX Zona Caribe (Santa Marta)	
Frecuencia 518 kHz Tx Internacional Idioma: Inglés Caracter [C]	Frecuencia 490 kHz Tx Nacional Idioma: Español Caracter [K]

UTC	UTC -5 (COL)	UTC	UTC-5 (COL)
00:20	19:20 R	01:40	20:40 R
04:20	23:20 R	05:40	00:40 R
08:20	03:20 R	09:40	04:40 R
12:20	07:20 R	13:40	08:40 R

16:20	11:20 R	17:40	12:40 R
20:20	15:20 R	21:40	16:40 R

<b>HORARIOS DE TRANSMISIÓN SISTEMA NAVTEX Zona Pacífico (Buenaventura)</b>			
Frecuencia 518 kHz Tx Internacional Idioma: Inglés Caracter [O]		Frecuencia 490 kHz Tx Nacional Idioma: Español Caracter [C]	
UTC	UTC -5 (COL)	UTC	UTC-5 (COL)
02:20	21:20 R	00:20	19:20 R
06:20	01:20 R	04:20	23:20 R
10:20	05:20 R	08:20	03:20 R
14:20	09:20 R	12:20	07:20 R
18:20	13:20 R	16:20	11:20 R
22:20	17:20 R	20:20	15:20 R

**Artículo 4.2.3.1A.3.4. Canal de escucha.** Se hace obligatorio que los participantes del servicio y control de tráfico Marítimo y Fluvial, durante su arribo, permanencia y salida de aguas jurisdiccionales, deben estar en escucha permanente por el canal 16 VHF, cuyo uso es para emergencias y contacto.

Ninguna disposición nacional o internacional de Convenios o Reglamentos, podrá impedir a una estación de buque que se encuentre en peligro, la utilización de todos los medios de que disponga para llamar la atención, señalar su posición y obtener auxilio.

**Artículo 4.2.3.1A.3.5. Usos del canal 16 VHF.** El canal 16 VHF sólo se usará para:

1. Socorro y Auxilio.
2. Llamadas generales.
3. Llamadas individualizadas a estaciones costeras.

La duración de la comunicación en los canales de socorro, excepto

en situación de peligro, se limitará a la mínima esencial para establecer el contacto y acordar el canal de trabajo, y no debe exceder de un minuto.

**Tipos de Emisión:** Toda estación instalada a bordo que posea las frecuencias de llamada y socorro internacional, está obligada a establecer comunicación en casos de socorro, urgencia y seguridad, para lo cual, deberá contar con las clases de emisión establecidas para estos efectos.

Está prohibida toda emisión que pueda causar interferencias perjudiciales en las comunicaciones de socorro, alarma, urgencia o seguridad y en especial:

- Las transmisiones innecesarias.
- Las transmisiones de señales falsas o engañosas.
- Las transmisiones de señales y de correspondencia superflua.
- La transmisión de señales sin identificación.

Solamente se prolongarán las comunicaciones en el canal 16 VHF, cuando estén relacionadas con situaciones de Socorro y Auxilio. Estas serán de una duración inferior al minuto y se harán cuando conciernan a la Seguridad de las personas y sea importante ser escuchado por todas las estaciones. El resto de las comunicaciones se realizarán en otros canales.

**Artículo 4.2.3.1A.3.6.** *Procedimiento para comunicaciones de Socorro:*

1. En caso de emergencia en el mar, se tendrá habilitada la línea nacional 146 para informar a la Autoridad responsable.
2. Se puede efectuar a través de VHF canal 16, frecuencia 156.8
3. En caso de emergencia en el mar se tiene la opción, tanto en VHF como en HF de utilizar la llamada selectiva digital (DSC), oprimiendo una vez el botón DISTRESS, es una técnica de transmisión automática de llamadas por radio de frecuencias VHF 155.525 Mhz canal 70 y HF 2.187 Khz, que utiliza mensajes codificados en formato digital, es decir que no son verbales. La LSD permite llamar selectivamente a una estación de barco o una estación de tierra, o bien hacer una llamada colectiva a determinados buques/ estaciones costeras. Puede lanzar una alerta de socorro automática a cualquier estación, incluyendo en el mensaje, datos del buque como el MMSI o su ubicación. Cada barco cuenta con un MMSI único grabado en la memoria ROM del aparato. El MMSI incorpora los tres dígitos del MID que determina el país. Además del MMSI se dispone de la posición geográfica y pertenencia o no a un grupo determinado. El mensaje recibido lee el número MMSI, la ubicación y el grupo, lo que posibilita activar o no el equipo receptor, dar la alarma, etc.
4. En HF frecuencia 2.182 KHz.
5. Una vez seleccionado el medio a través del cual se hará la llamada de emergencia, se deberá dar inicio a la emisión dispuesta en el siguiente artículo.

**Artículo 4.2.3.1A.3.7. Niveles de mensajes de socorro.** Existen tres niveles de mensajes de socorro, dependiendo de la gravedad de la situación:

1. **Peligro.** MAYDAY repetido tres veces y pronunciado "MEDÉ" sirve para avisar de un peligro grave e inminente.

**Normas de uso:**

- Sólo debe emplearse en caso de necesitar auxilio inmediato.
- Hay que hablar claro y despacio, pronunciando los números y las letras una a una.
- Si hay problemas de idioma, se debe emplear el Código Internacional de Señales.
- Si se escucha una llamada de socorro y se comprueba que esta no tiene respuesta de la Autoridad, se usará el radio para la llamada de socorro a los posibles destinatarios que se encuentren a la escucha y se dirigirá a la zona de la llamada.

**Contenido del mensaje:**

- Nombre de la embarcación.
- Situación (coordenadas o demora y distancia).
- Motivo de la llamada de socorro.

Las llamadas de socorro MAYDAY tienen unas normas que deben ser conocidas por cualquier participante del servicio de control y tráfico:

- SILENCE MAYDAY: señal con la que la embarcación (o la estación receptora) puede imponer el silencio a todos los barcos que están emitiendo en esa frecuencia.
- SILENCE FINI: indica el final del silencio.
- PRUDENCE: permite que el tráfico se reanude, pero de forma restringida.
- MAYDAY RELÉ: señal utilizada por una estación que sabe que un barco está en peligro pero no puede emitir; o que necesita auxilio y él no puede acudir a socorrerlo, no ha oído el acuse de recibo de una tercera estación.

2. **Urgencia.** "PAN-PAN": se emplea para transmitir mensajes urgentes que tengan relación con la seguridad de una embarcación o de personas, si bien no existe un peligro grave o inmediato.

Tienen prioridad sobre todas las comunicaciones, excepto las de

peligro.

3. **Seguridad:** "SECURITÉ, SECURITÉ, SECURITÉ": se emplea para transmitir mensajes relativos a la seguridad de la navegación o avisos meteorológicos importantes.

Uso racional de estos mensajes:

- Hay que dejar bien claro que estos códigos se deben utilizar adecuadamente, en orden a que la ayuda sea la correspondiente al caso.
- Por ejemplo, si se produce una avería en el motor, imposibilidad de navegación, etc., se debe transmitir un mensaje de "urgencia" y no de "peligro".

**Artículo 4.2.3.1A.3.8.** *Disposiciones complementarias.* La Autoridad Marítima expedirá las disposiciones complementarias para el buen funcionamiento del sistema.

**Artículo 4.2.3.1A.3.9.** *Comunicaciones de movimientos.* Cada movimiento o maniobra que se tenga planeado realizar o que por necesidades de último momento deban adelantar los participantes, serán previamente informadas a la Autoridad, a través de los canales que se dispongan para tal fin.

**Artículo 4.2.3.1A.3.10.** Cuando exista riesgo de afectación a la Seguridad Nacional y se decrete la aplicación de medidas de emergencia, la Estación de Control de Tráfico Marítimo operará en los términos que determine el nivel de protección del puerto.

## Sección 4

### Disposiciones

#### finales

**Artículo 4.2.3.1A.4.1.** El incumplimiento de lo establecido en el presente capítulo será sancionado de acuerdo a lo establecido en los artículos 80 y 81 del Decreto Ley 2324 de 1984 y demás normas que lo modifiquen o adicionen.

**ARTÍCULO 3.** *Incorporación.* La presente resolución incorpora unas definiciones a la Parte 1 y adiciona el Capítulo 1A al Título 3 de la Parte 2 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente al establecimiento del servicio de control de tráfico marítimo y fluvial en la jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

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

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

Publíquese y cúmplase

Dado en Bogotá, D. C., dada a los 29 mayo de 2018

**ORIGINAL FIRMADO**

Contralmirante **MARIO GERMAN RODRIGUEZ VIERA**  
Director General Marítimo (E)