

DECRETO 1466 DE 2004

(Mayo 10)

por el cual se reglamenta la Ley 658 del 14 de junio de 2001.

Nota 1: Ver Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Nota 2: Modificado por el Decreto 3703 de 2007.

Nota 3: Ver Auto del Consejo de Estado del 9 de diciembre de 2004. Exp. 00228. Actor: Max de Jesús Rangel Fuentes y ANPRA. Ponente: Olga Inés Navarrete Barrero.

El Presidente de la República de Colombia, en uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las que le confiere el numeral 11 del artículo 189 de la [Constitución Política](#) de Colombia y el artículo 64 de la Ley 658 de 2001,

DECRETA:

CAPITULO I

Artículo 1°. Definiciones. Para efectos del presente decreto, se establecen las siguientes definiciones:

1. Area marítima y fluvial de practicaaje. Es el área geográfica donde se desarrolla el servicio de practicaaje, determinada por la Autoridad Marítima Nacional debido a los riesgos inherentes a la navegación en aguas restringidas, donde se velará por la seguridad de la navegación, seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio ambiente marino y de daños a bienes.

2. Autorización transitoria para prestar el servicio en una jurisdicción. Es la autorización excepcional, conferida por la Autoridad Marítima Nacional, mediante la cual autoriza a un piloto práctico para desempeñarse en una jurisdicción diferente a la que ordinariamente desarrolla su actividad, por solicitud motivada de una empresa de practicaaje, o para garantizar la prestación del servicio público de practicaaje, el entrenamiento de aspirantes a pilotos, de pilotos prácticos por cambio de categoría y/o jurisdicción.

3. Cambio de jurisdicción. Es la situación que se presenta cuando un piloto práctico con licencia vigente para una jurisdicción específica solicita a la Autoridad Marítima Nacional dejar de ejercer la actividad de practicaaje en la jurisdicción para la cual se encuentra licenciado, con el fin de ejercer el practicaaje en otra jurisdicción específica.

4. Clasificación de aptitud psicofísica. Es la realizada por la Autoridad Marítima con base en los resultados de los exámenes médicos y la prueba física.

5. Examen de inglés. Es la prueba que se efectúa al aspirante a piloto práctico, y al piloto práctico calificado, sobre dominio del idioma inglés y sobre su conocimiento y comprensión del vocabulario y frases normalizadas de la Organización Marítima Internacional, OMI, la cual debe ser realizada por un Centro o Instituto especializado y reconocido por la Autoridad Marítima Nacional. (Nota: Con relación a este numeral, ver Sentencia del Consejo de Estado del 14 de mayo de 2009. Exp. 00228. Sección 1ª. Actor: Max de Jesús Rangel Fuentes y Asociación Nacional de Pilotos Prácticos – ANPRA. Ponente: Martha Sofía Sanz Tobón.).

6. Lancha de práctico. Es la embarcación debidamente registrada y matriculada ante la Autoridad Marítima, destinada a apoyar la maniobra durante el embarque y desembarque del piloto práctico, que cumple con las características establecidas en las normas internacionales y nacionales.

7. Período de reposo. Es el período de tiempo continuo, antes o después del período de servicio, durante el cual el piloto práctico no está disponible para efectuar el servicio público

de practicaaje.

8. Período de servicio. Es el tiempo continuo durante el cual el piloto práctico está a disposición para realizar el servicio, entendido de la siguiente forma:

a) Período a bordo. Es el período de tiempo durante el cual el piloto práctico estará prestando efectivamente el servicio a bordo de los buques;

b) Período de sobre aviso o retén. Es el período de tiempo durante el cual el piloto no está prestando efectivamente el servicio a bordo de los buques o de la lancha de pilotos.

9. Piloto práctico no formal. Es el piloto práctico particular con conocimientos y práctica en navegación y maniobras de practicaaje, el cual sólo puede desempeñarse en las zonas especiales de practicaaje determinadas por la Autoridad Marítima. (Nota: Con relación a este numeral, ver Sentencia del Consejo de Estado del 14 de mayo de 2009. Exp. 00228. Sección 1ª. Actor: Max de Jesús Rangel Fuentes y Asociación Nacional de Pilotos Prácticos – ANPRA. Ponente: Martha Sofía Sanz Tobón.).

10. Prueba física. Es el examen físico que determina las capacidades y condiciones especiales para la prestación del servicio y aquellas que pueden afectar la seguridad personal del piloto práctico y de las demás personas ante una emergencia. La prueba se presentará en las entidades determinadas por la Dirección General Marítima, para tal fin. (Nota: Con relación a este numeral, ver Sentencia del Consejo de Estado del 14 de mayo de 2009. Exp. 00228. Sección 1ª. Actor: Max de Jesús Rangel Fuentes y Asociación Nacional de Pilotos Prácticos – ANPRA. Ponente: Martha Sofía Sanz Tobón.).

11. Servicio de practicaaje. Es el conjunto de actividades de asesoría al Capitán de un buque, debidas al experto conocimiento de las particularidades locales y cualquier clase de maniobra con embarcaciones, en las aguas restringidas de un puerto o área marítima y fluvial de practicaaje, con el fin de asegurar unos niveles óptimos en la gestión de los riesgos

involucrados de la navegación restringida incluyendo la necesidad de un juicio independiente de las presiones comerciales inherentes al transporte marítimo y así asegurar la protección de vidas, bienes y medio ambiente. Está constituido por el Piloto Práctico, la lancha de Práctico, la estación de Pilotos y el servicio de amarre.

Nota, artículo 1º: Ver artículo 2.4.1.1.8.3.7. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Artículo 2º. Areas de practicaaje. La Autoridad Marítima de acuerdo con sus competencias determinará las áreas para el ejercicio del servicio público de practicaaje, en las áreas marítimas y fluviales de su jurisdicción. (Nota: Ver artículo 2.4.1.2.1.2. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.).

CAPITULO II

De los pilotos prácticos

Artículo 3º. Aptitud sicofísica del piloto práctico. La certificación de aptitud psicofísica es una condición esencial para la expedición de la licencia de practicaaje, razón por la cual todos los pilotos prácticos deberán presentar anualmente los exámenes que acrediten su aptitud y sus condiciones psicofísicas, en los formatos determinados para tal fin por la Autoridad Marítima Nacional

La certificación de la aptitud psicofísica del piloto práctico deberá ser emitida por el centro asistencial en que se realicen los exámenes con base en el resultado de los mismos.

Parágrafo 1º. Los exámenes médicos deben ser realizados por un centro asistencial de nivel 3 en atención de salud, acreditado ante el Ministerio de la Protección Social, de acuerdo al formato de evaluación determinado por la Autoridad Marítima Nacional.

Parágrafo 2º. Todo médico que efectúe el examen, deberá conocer y observar los parámetros y utilizar el formato de acuerdo a lo establecido por la Autoridad Marítima Nacional.

La certificación debe ir firmada por cada uno de los especialistas intervinientes en el examen y junto a la firma se debe anotar el número de registro médico.

Parágrafo 3º. La no presentación de la certificación en la fecha debida hará presumir la pérdida de las condiciones necesarias y la Autoridad Marítima así lo declarará mediante acto administrativo debidamente motivado.

Parágrafo 4º. En el caso de que un piloto práctico sufra una herida o enfermedad grave que le impida el desempeño de la actividad de practica, deberá presentar nuevamente el examen médico, así como la prueba física, con el fin de que le sea certificada su aptitud.

Nota, artículo 3º: Ver artículo 2.4.1.2.2.1. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Artículo 4º. Piloto práctico no formal. Para obtener licencia como piloto práctico no formal deberá cumplir los siguientes requisitos:

1. Ser un residente del área.
2. Examen médico.
3. Prueba física.
4. Examen práctico en el que se demuestre el conocimiento del área específica de navegación.

Parágrafo 1º. La licencia que acredita a una persona como piloto práctico particular no

formal, se expedirá por la Autoridad Marítima Nacional solamente en los casos que se requiera garantizar la seguridad de la navegación y el desarrollo de las comunidades locales.

Parágrafo 2°. La persona con licencia de piloto práctico particular no formal solo podrá ejercer la actividad en el área específica.

Parágrafo 3°. Los pilotos prácticos no formales, que tengan licencia vigente, para cambio de categoría, deberán cumplir los requisitos señalados en la Ley 658 de 2001 y en el presente decreto.

Nota 1, artículo 4º: Ver artículo 2.4.1.2.2.2. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Nota 2, artículo 4º: Ver Sentencia del Consejo de Estado del 14 de mayo de 2009. Exp. 00228. Sección 1ª. Actor: Max de Jesús Rangel Fuentes y Asociación Nacional de Pilotos Prácticos – ANPRA. Ponente: Martha Sofía Sanz Tobón.

CAPITULO III

De las licencias

Artículo 5°. Renovación de la licencia. Para la renovación de la licencia de piloto práctico en la misma categoría, el interesado deberá diligenciar el formato correspondiente anexando:

1. Examen médico.

2. Prueba física. (Nota: Con relación a este numeral, ver Sentencia del Consejo de Estado del 14 de mayo de 2009. Exp. 00228. Sección 1ª. Actor: Max de Jesús Rangel Fuentes y Asociación Nacional de Pilotos Prácticos – ANPRA. Ponente: Martha Sofía Sanz Tobón.)

3. Certificado expedido por la Capitanía de Puerto en el cual conste la ejecución de, por lo menos, veinticinco (25) maniobras diurnas y veinticinco (25) maniobras nocturnas en el año anterior excepto para los puertos de Tumaco, Coveñas, San Andrés y Puerto Bolívar, cuyo número de maniobras será fijado por la Autoridad Marítima Nacional. (Nota: Con relación a este numeral, ver Sentencia del Consejo de Estado del 14 de mayo de 2009. Exp. 00228. Sección 1ª. Actor: Max de Jesús Rangel Fuentes y Asociación Nacional de Pilotos Prácticos – ANPRA. Ponente: Martha Sofía Sanz Tobón.)

Las maniobras aquí establecidas serán maniobras completas de entrada o salida de puerto, es decir, se deben incluir en una maniobra las fases de tránsito por canal, uso de remolcadores, atraque y/o zarpe. (Nota: Con relación a los apartes subrayados, ver Sentencia del Consejo de Estado del 14 de mayo de 2009. Exp. 00228. Sección 1ª. Actor: Max de Jesús Rangel Fuentes y Asociación Nacional de Pilotos Prácticos – ANPRA. Ponente: Martha Sofía Sanz Tobón.).

4. Allegar certificado de la Capitanía de Puerto, en el que conste su desempeño como piloto práctico.

Parágrafo. La Autoridad Marítima Nacional podrá cambiar el número de maniobras para cada puerto con base a las necesidades, tráfico y dinámica del transporte marítimo.

Nota 1, artículo 5º: Ver artículo 2.4.1.2.3.1. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Nota 2, artículo 5º: Ver Sentencia del Consejo de Estado del 14 de mayo de 2009. Exp. 00228. Sección 1ª. Actor: Max de Jesús Rangel Fuentes y Asociación Nacional de Pilotos Prácticos – ANPRA. Ponente: Martha Sofía Sanz Tobón.

Artículo 5a. Adicionado por el Decreto 3703 de 2007, artículo 1º. Trámite extemporáneo de renovación de la licencia de piloto práctico. El piloto práctico que solicite renovar su licencia

fuera del término establecido en el artículo 28 de la Ley 658 de 2001, se le expedirá una nueva siempre y cuando acredite los requisitos establecidos para obtener una similar en la categoría que ostentaba y no haya incurrido en inactividad por más de 12 meses contados a partir de la última maniobra certificada por la Capitanía de Puerto, en vigencia de la licencia.

Parágrafo. El piloto práctico que solicite la renovación fuera del término establecido e incurra en una inactividad mayor a 12 meses contados a partir de la última maniobra certificada por la Capitanía de Puerto, en vigencia de la licencia, deberá cumplir los requisitos establecidos en el numeral 1 del artículo 24 de la Ley 658 de 2001”.

Nota, artículo 5A: Ver artículo 2.4.1.2.3.2. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Artículo 6°. Examen de inglés. Todos los pilotos prácticos con licencia vigente, exceptuando los pilotos prácticos particulares no formales, deben presentar cada dos años un examen sobre dominio del idioma inglés y su conocimiento y comprensión del vocabulario y frases normalizadas de la Organización Marítima Internacional, OMI, el cual debe ser realizado por un Centro o Instituto Especializado y reconocido por la Autoridad Marítima Nacional. (Nota: El aparte en letra cursiva fue anulado por el Consejo de Estado en Sentencia del 14 de mayo de 2009. Exp. 00228. Sección 1ª. Actor: Max de Jesús Rangel Fuentes y Asociación Nacional de Pilotos Prácticos – ANPRA. Ponente: Martha Sofía Sanz Tobón.).

Parágrafo 1°. Para la presentación por primera vez del examen que trata el presente artículo, los pilotos prácticos con licencia vigente, tendrán un plazo de dos años contados desde la expedición del presente decreto, debiendo obtener un puntaje del 80%.

Parágrafo 2°. Para la presentación de este primer examen de inglés, los pilotos prácticos tendrán tres (3) oportunidades, debiendo alcanzar en la última prueba el porcentaje del 80%

CAPITULO IV

Del proceso de selección

Artículo 7°. Modificado por el Decreto 3703 de 2007, artículo 2°. Convocatorias. La Autoridad Marítima Nacional recibirá solicitudes para entrenamiento de aspirantes a piloto práctico, dentro de los 10 primeros días hábiles de enero, mayo y septiembre de cada año.

Texto inicial: “Convocatorias. La Autoridad Marítima Nacional, recibirá solicitudes para entrenamiento de aspirantes a piloto práctico y/o pilotos prácticos por cambio de categoría, dentro de los diez (10) primeros días hábiles del mes de enero y diez (10) primeros días hábiles del mes de junio de cada año.”.

Artículo 8°. Proceso de selección para aspirante a piloto práctico. Para ser admitidos al proceso de selección los aspirantes a piloto práctico deberán haber cumplido con los requisitos señalados en el artículo 24 de la Ley 658 de 2001.

El proceso de selección para aspirantes a piloto práctico constará de las siguientes etapas:

1. Para la evaluación:

- a) Evaluación de admisión;
- b) Examen médico y psicológico;
- c) Prueba física;
- d) Examen de inglés.

2. Para entrenamiento:

a) Maniobras de entrenamiento;

b) Examen de competencia.

Parágrafo 1°. Cada etapa de evaluación será eliminatoria, y el haber aprobado la etapa es requisito indispensable para poder participar en la siguiente.

Parágrafo 2°. Los aspirantes a piloto práctico oficial estarán sometidos al mismo proceso de selección, salvo lo establecido respecto a la fecha de las convocatorias.

Nota, artículo 8º: Ver artículo 2.4.1.2.4.2. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Artículo 9°. Evaluación de admisión. La evaluación de admisión comprenderá los siguientes temas:

a) Reglamentación marítima nacional e internacional;

b) Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes-COLREG/72-incorporado a la legislación nacional mediante Ley 13 de 1981;

c) Maniobras de navegación y

d) Meteorología e hidrografía.

El examen tendrá carácter eliminatorio y será aprobado cuando se obtenga una puntuación superior al 80%.

Nota, artículo 9º: Ver artículo 2.4.1.2.4.3. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Artículo 10. Examen médico y psicológico. El aspirante a piloto práctico de segunda

categoría, con el fin de comprobar su aptitud, deberá allegar los exámenes médicos que determine la Autoridad Marítima Nacional.

Parágrafo 1°. Las certificaciones anteriores, deben haber sido expedidas por un centro asistencial de nivel 3 en atención de salud, acreditado ante el Ministerio de Protección Social, de acuerdo al formato de evaluación determinado por la Autoridad Marítima Nacional.

Parágrafo 2°. Todo médico que efectúe el examen, deberá conocer y observar los parámetros, determinados por la Autoridad Marítima Nacional, para dar su evaluación, debiendo utilizar el formato diseñado para tal fin.

La certificación debe ir firmada por cada uno de los especialistas intervinientes en el examen y junto a la firma se debe anotar el número de registro médico.

Parágrafo 3°. El aspirante a piloto práctico de segunda categoría, que en sus exámenes médicos presente condiciones de incapacidad física para su desempeño no podrá avanzar a la siguiente etapa de evaluación.

Cualquier otra condición que implique una incapacidad repentina o una complicación debilitante y cualquier condición que requiera medicación y perjudique el tiempo de reacción o de alerta o juicio, serán consideradas como incapacitantes, debiendo practicarse una segunda evaluación médica en la que se verifique si dicha condición impide el desempeño de la actividad.

Nota, artículo 10: Ver artículo 2.4.1.2.4.4. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Artículo 11. Prueba física. Debe ser realizada por el aspirante a piloto práctico de segunda categoría que haya sido seleccionado como apto, de conformidad con los resultados de los

exámenes médicos. (Nota: Ver artículo 2.4.1.2.4.5. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.).

Artículo 12. Validez de los exámenes. La evaluación de admisión y el examen de inglés tendrán una validez de 12 meses contados a partir de la fecha de su expedición. El examen médico y la prueba de condición física tendrán una validez de 3 meses, a partir de la fecha de expedición. (Nota: Ver artículo 2.4.1.2.4.6. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.).

Artículo 13. Examen de inglés. El aspirante a piloto práctico de segunda categoría será evaluado en su dominio del idioma y en el conocimiento del vocabulario y frases normalizadas de la Organización Marítima Internacional-OMI-para las comunicaciones marítimas, realizado por un Centro o Instituto Especializado y reconocido por la Autoridad Marítima Nacional, en el cual debe obtener una calificación igual o superior al 80%. (Nota 1: Ver artículo 2.4.1.2.4.7. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa. Nota 2: Ver Sentencia del Consejo de Estado del 14 de mayo de 2009. Exp. 00228. Sección 1ª. Actor: Max de Jesús Rangel Fuentes y Asociación Nacional de Pilotos Prácticos – ANPRA. Ponente: Martha Sofía Sanz Tobón.

Artículo 14. Maniobras de entrenamiento. Aprobadas las pruebas anteriores, el aspirante a piloto práctico, así como los pilotos prácticos por cambio de categoría y/ o de jurisdicción deberán llevar a cabo el número de maniobras requeridas para obtener la licencia en la categoría correspondiente. (Nota: Ver artículo 2.4.1.2.4.8. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.).

Artículo 15. Examen de competencia. Terminada la fase de entrenamiento práctico de maniobras se realizará un examen de competencia que constará de una parte teórica escrita, realizada por la Autoridad Marítima local y una parte práctica evaluada por la Junta Examinadora, la cual se integrará de conformidad con lo preceptuado en el artículo 41 de la

Ley 658 de 2001.

Parágrafo. Adicionado por el Decreto 3703 de 2007, artículo 3º. Para realizar el examen de competencia en la parte práctica, en cada maniobra de evaluación deben estar presentes por lo menos dos de los integrantes de la junta examinadora y cada uno de ellos debe asistir como mínimo a 6 de las 8 maniobras de calificación.

Las maniobras de evaluación se realizarán en los buques designados por el Capitán de Puerto, de acuerdo a la categoría del evaluado:

1. Para pilotos prácticos de segunda categoría: buques 2000 T.R.B. hasta 10.000 T.R.B.
2. Para pilotos prácticos de primera categoría: buques superiores a 10.000 T.R.B. y hasta 50.000 T.R.B.
3. Para pilotos práctico maestro: buques mayores de 50.000 T.R.B.

Nota, artículo 15: Ver artículo 2.4.1.2.4.9. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Artículo 16. Pilotos prácticos por cambio de categoría y/o jurisdicción. Los pilotos prácticos que vayan a cambiar de jurisdicción o de categoría, además de cumplir con los requisitos señalados en los artículos 22 y 24 de la Ley 658 de 2001, estarán sometidos al siguiente proceso:

1. Examen médico y psicológico.
2. Prueba física.
3. Maniobras de entrenamiento

4. Examen de competencia.

Nota 1, artículo 16: Ver artículo 2.4.1.2.4.10. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Nota 2, artículo 16: Ver Sentencia del Consejo de Estado del 14 de mayo de 2009. Exp. 00228. Sección 1ª. Actor: Max de Jesús Rangel Fuentes y Asociación Nacional de Pilotos Prácticos – ANPRA. Ponente: Martha Sofía Sanz Tobón.

CAPITULO V

Del entrenamiento de aspirantes a piloto práctico de segunda categoría
y pilotos por cambio de categoría y jurisdicción

Artículo 17. Procedimiento para la solicitud y práctica de las maniobras que hacen parte del entrenamiento. El interesado quedará sometido al procedimiento que a continuación se detalla:

1. Solicitud formal de entrenamiento.

a) El aspirante a piloto práctico, piloto práctico por cambio de categoría o de jurisdicción, directamente o por intermedio de una empresa de practicaaje inscrita ante la Autoridad Marítima Nacional y con licencia vigente para la jurisdicción específica en la que aspira a obtener licencia, solicitará formalmente a la Autoridad Marítima Nacional por intermedio de la Capitanía de Puerto, la autorización para su entrenamiento.

Cuando la solicitud se haya presentado a través de una empresa de practicaaje, esta avalará la petición y se responsabilizará del entrenamiento, debiendo presentar a la Autoridad Marítima Nacional, copia de la póliza en la que conste el seguro de responsabilidad civil extracontractual constituido para tal fin. En el caso de que la solicitud se presente

directamente, la Autoridad Marítima Nacional exigirá la contratación de un seguro de responsabilidad civil extracontractual para garantizar los siniestros que puedan ocurrir durante el entrenamiento;

b) Literal modificado por el Decreto 3703 de 2007, artículo 4º. Las Capitanías de Puerto recibirán solicitudes para entrenamiento de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7º del presente decreto.

Texto inicial del literal b).: “Las Capitanías de Puerto recibirán solicitudes para entrenamiento de aspirantes a piloto, cambio de categoría o jurisdicción dentro de los diez (10) primeros días hábiles del mes de enero y diez (10) primeros días hábiles del mes de junio de cada año.”.

2. Comunicación de aceptación de la solicitud y coordinación del entrenamiento.

Autorizado el entrenamiento de Practicaje por la Autoridad Marítima Nacional, la Capitanía de Puerto confirmará por escrito al representante legal de la Empresa de Practicaje de la jurisdicción específica, o al solicitante que actúa en su propio nombre, según el caso, que puede iniciarse el entrenamiento y coordinará las condiciones en las cuales se iniciará el entrenamiento, comunicando la fecha de iniciación del mismo.

3. Entrenamiento personalizado individual.

El entrenamiento de Practicaje tanto de los aspirantes a piloto práctico como del piloto práctico por cambio de categoría o de jurisdicción, se llevará a cabo en forma personalizada e individual.

4. Control de las maniobras de entrenamiento.

a) La Capitanía de Puerto de la jurisdicción específica donde se desarrolle un entrenamiento

de Practicaje llevará el registro y control de las maniobras de entrenamiento en el Libro de Control de Pilotos Prácticos y de acuerdo al formato determinado por la Autoridad Marítima Nacional, el cual debe ser firmado por el piloto instructor, el Capitán de la nave y el Capitán de Puerto;

b) El cumplimiento de entrenamiento para los aspirantes a piloto práctico, piloto práctico por cambio de categoría o cambio de jurisdicción será supervisado por el piloto titular de la maniobra quien será el responsable del desarrollo integral del entrenamiento de pilotos actuando como supervisor.

Inciso 2º modificado por el Decreto 3703 de 2007, artículo 5º. Serán nombrados como pilotos titulares de la maniobra de entrenamiento, mínimo el 30% de los pilotos de igual o superior categoría, que tengan licencia vigente en la respectiva jurisdicción.

Texto inicial del inciso 2º del literal b).: “Serán nombrados como pilotos titulares de la maniobra de entrenamiento, todos los pilotos de la categoría de entrenamiento, que tengan licencia vigente en la respectiva jurisdicción.”.

El entrenamiento será certificado por el Capitán de Puerto o la persona que él designe para el respectivo registro y control de maniobras, con base en la evaluación del piloto supervisor.

5. Finalización de las maniobras de entrenamiento.

Se considera finalizado el entrenamiento de Practicaje cuando se cumplan los siguientes requisitos:

a) Se expida el certificado de finalización del entrenamiento de practicaje por la Capitanía de Puerto, en el que conste fecha y hora de ejecución de las maniobras, nombre, bandera y tonelaje de los buques respectivos;

b) Se apruebe el Examen de Competencia en la parte teórica y se realicen las maniobras de evaluación práctica, que determine la Capitanía de Puerto respectiva, de acuerdo con el tipo de maniobras que se realicen en la jurisdicción, sin que el número sea inferior a cuatro (4) diurnas y cuatro (4) nocturnas y califique la Junta Examinadora, debiendo obtener una calificación igual o superior a ocho punto cero (8.0) sobre diez punto cero (10.0) para cada evaluación.

Parágrafo. Para el entrenamiento de los pilotos prácticos oficiales, la Autoridad Marítima Nacional designará la empresa de practica que estará obligada a realizar y garantizar el entrenamiento de los mismos, en los términos determinados por esta.

Nota, artículo 17: Ver Sentencia del Consejo de Estado del 14 de mayo de 2009. Exp. 00228. Sección 1ª. Actor: Max de Jesús Rangel Fuentes y Asociación Nacional de Pilotos Prácticos – ANPRA. Ponente: Martha Sofía Sanz Tobón.

Artículo 18. Práctica de nuevos exámenes de competencia. El Piloto Práctico por cambio de Categoría o de Jurisdicción que no apruebe el examen de competencia práctico, que realiza la Junta Examinadora, deberá realizar diez (10) maniobras adicionales de entrenamiento, cinco (5) diurnas y cinco (5) nocturnas en un lapso máximo de dos (2) meses bajo la estricta supervisión del Piloto Práctico responsable de la Maniobra que debe ser de igual o superior categoría.

Cumplido lo anterior podrá solicitar a la Capitanía de Puerto correspondiente la práctica de una segunda y última evaluación.

Cuando el aspirante a piloto práctico o el piloto práctico por jurisdicción diferente no apruebe el examen de competencia teórico, podrá realizar una segunda y última evaluación, en un plazo máximo de tres (3) meses siguientes contados a partir de la fecha de presentación del último examen.

Nota, artículo 18: Ver artículo 2.4.1.2.5.1. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Artículo 19. Maniobras de entrenamiento para obtener licencia de piloto práctico y por cambio de categoría. Los aspirantes a piloto práctico, los pilotos prácticos por cambio de categoría deberán efectuar las siguientes maniobras de entrenamiento, así:

1. Aspirantes a piloto práctico de segunda categoría.

Entrenamiento efectivo, con una duración mínima de seis (6) meses y realización mínimo de noventa (90) maniobras, cuarenta y cinco (45) diurnas y cuarenta y cinco (45) nocturnas.

Las maniobras aquí establecidas serán maniobras completas de entrada o salida de puerto, es decir, se deben incluir en una maniobra las fases de tránsito por canal, uso de remolcadores, atraque y/o zarpe y fondeo.

1) Fase de observación. Los dos (2) primeros meses de entrenamiento serán de observación, asistiendo mínimo a quince (15) maniobras diurnas y quince (15) maniobras nocturnas, como asistente del Piloto Práctico responsable de la maniobra en buques de todo tipo y tonelaje.

2) Fase de participación. Los dos (2) meses subsiguientes serán de participación activa y gradual en las maniobras, según decisión que adopte el Piloto Práctico responsable de la maniobra, con asistencia mínima a quince (15) maniobras diurnas y quince (15) maniobras nocturnas, en buques de todo tipo y tonelaje, igual o superior a 2000 Toneladas de Registro Bruto, TRB .

3) Fase activa. Los dos (2) meses finales corresponderán como mínimo a quince (15) maniobras diurnas y quince (15) maniobras nocturnas directamente realizadas por el aspirante a piloto práctico bajo la estrecha supervisión del Piloto Práctico responsable de la

maniobra en buques desde 2000 hasta de 10.000 Toneladas de Registro Bruto, TRB.

Parágrafo 1°. A criterio del Piloto Práctico responsable de la maniobra, el tiempo de duración de cada fase se podrá ampliar o reducir, debiendo llenar un registro determinando las observaciones que soporten tal criterio; en todo caso el tiempo mínimo de duración del entrenamiento debe ser de 6 meses.

Parágrafo 2°. Para las jurisdicciones específicas donde el número de maniobras de entrenamiento de practicaje, requeridas en las diferentes categorías, no se pueda completar en el tiempo aquí establecido, debido al bajo tráfico de buques, certificado por la Autoridad Marítima Nacional, la duración de las maniobras se podrá extender hasta por un periodo de seis (6) meses. La Autoridad Marítima Nacional podrá cambiar el número de maniobras y/o el tiempo de realización, para cada puerto con base en las necesidades, tráfico y dinámica del transporte marítimo.

Parágrafo 3°. Para las Jurisdicciones específicas donde existan diferentes zonas portuarias las maniobras aquí establecidas, se efectuarán proporcionalmente en las diferentes zonas portuarias de la jurisdicción.

2. Piloto práctico por cambio de categoría:

2.1. Piloto práctico de segunda aspirante a primera categoría. El piloto práctico de segunda categoría aspirante a primera categoría que cumpla los requisitos establecidos en el numeral 2 del artículo 24 de la Ley 658 de 2001, para efectos de dar aplicación a los literales f) y g) del mismo artículo deberá:

a) Acreditar la realización de un mínimo de trescientas (300) maniobras como piloto práctico de segunda categoría en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto;

Inciso adicionado por el Decreto 3703 de 2007, artículo 6°. Para las jurisdicciones de

Tumaco, Coveñas y San Andrés el número mínimo de maniobras, efectuadas como piloto dentro de la categoría será el determinado por la Autoridad Marítima Nacional, de acuerdo con las estadísticas de tráfico marítimo reportadas para la jurisdicción en estudio.

No obstante, los pilotos que se acrediten en cualquiera de las anteriores jurisdicciones, al momento de solicitar licencia para una segunda jurisdicción deben acreditar la realización de la totalidad de maniobras que se exigen para que se les reconozca su categoría en dicha área.

b) Realizar un entrenamiento efectivo, con una duración mínima de dos (2) meses y realización de veinticinco (25) maniobras diurnas y veinticinco (25) maniobras nocturnas en el puerto respectivo en embarcaciones de tonelaje superior a 10.000 Toneladas de Registro Bruto, TRB, y menores de 50.000 Toneladas de Registro Bruto, TRB, bajo la estrecha supervisión del Piloto Práctico titular de la maniobra, que deberá poseer licencia vigente de Primera Categoría o superior.

Las maniobras aquí establecidas serán maniobras completas de entrada o salida de puerto, es decir, se deben incluir en una maniobra las fases de tránsito por canal, uso de remolcadores, atraque y/o zarpe y fondeo.

Parágrafo 1°. Para las jurisdicciones específicas donde el número de maniobras de entrenamiento de practica, requeridas en las diferentes categorías, no se pueda completar en el tiempo aquí establecido, debido al bajo tráfico de buques, certificado por la Autoridad Marítima Nacional, la duración de las maniobras se podrá extender hasta por un periodo de seis (6) meses. La Autoridad Marítima Nacional podrá cambiar el número de maniobras y/o el tiempo de realización para cada puerto con base en las necesidades, tráfico y dinámica del transporte marítimo.

Parágrafo 2°. Para las Jurisdicciones específicas donde existan diferentes zonas portuarias las maniobras aquí establecidas, se efectuarán proporcionalmente en las diferentes zonas

portuarias de la jurisdicción.

2.2. Piloto práctico de primera categoría aspirante a piloto maestro. El piloto práctico de primera categoría aspirante a maestro que cumpla los requisitos establecidos en el numeral 3 del artículo 24 de la Ley 658 de 2001, para efectos de dar aplicación a los literales f) y g) del mismo artículo deberá:

a) Acreditar la realización de un mínimo de cuatrocientas (400) maniobras como piloto práctico de primera categoría en la jurisdicción;

Inciso adicionado por el Decreto 3703 de 2007, artículo 6º. Para las jurisdicciones de Tumaco, Coveñas y San Andrés el número mínimo de maniobras, efectuadas como piloto dentro de la categoría será el determinado por la Autoridad Marítima Nacional, de acuerdo con las estadísticas de tráfico marítimo reportadas para la jurisdicción en estudio.

No obstante, los pilotos que se acrediten en cualquiera de las anteriores jurisdicciones, al momento de solicitar licencia para una segunda jurisdicción deben acreditar la realización de la totalidad de maniobras que se exigen para que se les reconozca su categoría en dicha área.

b) Realizar un entrenamiento efectivo, con una duración mínima de dos (2) meses y realización de cincuenta (50) maniobras de entrenamiento, veinticinco (25) diurnas y veinticinco (25) nocturnas en buques de arqueo igual o superior a 50.000 Toneladas de Registro Bruto, TRB, dentro de los tres (3) meses siguientes contados a partir de la fecha del inicio del entrenamiento.

Las maniobras aquí establecidas serán maniobras completas de entrada o salida de puerto, es decir, se deben incluir en una maniobra las fases de tránsito por canal, uso de remolcadores, atraque y/o zarpe y fondeo.

Parágrafo 1º. Para las jurisdicciones específicas donde el número de maniobras de entrenamiento de practicaje, requeridas en las diferentes categorías, no se pueda completar en el tiempo aquí establecido, debido al bajo tráfico de buques, certificado por la Autoridad Marítima Nacional, la duración de las maniobras se podrá extender hasta por un periodo de seis (6) meses. La Autoridad Marítima Nacional podrá cambiar el número de maniobras y/o el tiempo de realización, para cada puerto con base en las necesidades, tráfico y dinámica del transporte marítimo.

Parágrafo 2º. Para las jurisdicciones específicas donde existan diferentes zonas portuarias las maniobras aquí establecidas, se efectuarán proporcionalmente en las diferentes zonas portuarias de la jurisdicción.

Nota, artículo 19: Ver artículo 2.4.1.2.5.3. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Artículo 20. Licencia de practicaje para jurisdicción diferente. El Piloto Práctico con Licencia vigente para una jurisdicción específica para desarrollar la actividad de Practicaje en una jurisdicción específica diferente, que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 22 de la Ley 658 de 2001, para efectos de dar aplicación a los numerales 3º y 4º del mismo artículo deberá:

- a) Acreditar el desempeño durante tres (3) años o más, como piloto práctico en la jurisdicción actual, con la realización mínima de ciento cincuenta (150) maniobras de practicaje;
- b) Efectuar cincuenta (50) maniobras de entrenamiento veinticinco (25) diurnas y veinticinco (25) nocturnas en un periodo de cuatro (4) meses, en la jurisdicción específica de la Capitanía de Puerto en la cual aspira a obtener Licencia de Piloto Práctico bajo la estrecha supervisión del Piloto Práctico titular de la maniobra.

Las maniobras aquí establecidas serán maniobras completas de entrada o salida de puerto, es decir, se deben incluir en una maniobra las fases de tránsito por canal, uso de remolcadores, atraque y/o zarpe y fondeo.

Parágrafo 1º. Para las jurisdicciones específicas donde el número de maniobras de entrenamiento de practica, requeridas en las diferentes categorías, no se pueda contemplar en el tiempo aquí establecido debido al bajo tráfico de buques, certificado por la Autoridad Marítima Nacional, la duración de las maniobras se podrá extender hasta por un periodo de seis (6) meses. La Autoridad Marítima Nacional podrá cambiar el número de maniobras y/o el tiempo de realización, para cada puerto con base en las necesidades, tráfico y dinámica del transporte marítimo.

Parágrafo 2º. Modificado por el Decreto 3703 de 2007, artículo 7º. Para las jurisdicciones específicas donde existan diferentes terminales portuarios las cincuenta (50) maniobras de que trata el presente artículo, se efectuarán mínimo en el 30% de aquellas donde ingresen buques correspondientes al tonelaje para el cual se solicita el entrenamiento.

Texto inicial del parágrafo 2º.: “Para las jurisdicciones específicas donde existan diferentes terminales portuarias las cincuenta (50) maniobras de que trata el presente artículo, se efectuarán proporcionalmente en las diferentes terminales portuarias de la jurisdicción.”.

Artículo 20a. Adicionado por el Decreto 3703 de 2007, artículo 8º. Procedimiento para la solicitud y práctica de las maniobras que hacen parte del entrenamiento para otra jurisdicción. El procedimiento para el entrenamiento de pilotos que soliciten jurisdicción diferente, será el que a continuación se detalla:

1. Solicitud formal de entrenamiento.

a) El piloto práctico que solicite otra jurisdicción, directamente o por intermedio de una empresa de practica inscrita ante la Autoridad Marítima Nacional y con licencia vigente

para la otra jurisdicción, solicitará formalmente a la Autoridad Marítima Nacional por intermedio de la Capitanía de Puerto de la otra jurisdicción, la autorización para su entrenamiento.

Cuando la solicitud se haya presentado a través de una empresa de practica, esta avalará la petición y se responsabilizará del entrenamiento, debiendo presentar a la Autoridad Marítima Nacional, copia de la póliza en la que conste el seguro de responsabilidad civil extracontractual constituido para tal fin. En el caso de que la solicitud se presente directamente, la Autoridad Marítima Nacional exigirá la contratación de un seguro de responsabilidad civil extracontractual para garantizar el pago de los daños y perjuicios causados por los siniestros que puedan ocurrir durante el entrenamiento;

b) Las Capitanías de Puerto recibirán solicitudes de entrenamiento para otra jurisdicción diferente en cualquier época del año.

2. Comunicación de aceptación de la solicitud y coordinación del entrenamiento.

Autorizado el entrenamiento de practica por la Autoridad Marítima Nacional, la Capitanía de Puerto confirmará por escrito al representante legal de la Empresa de Practica de la jurisdicción específica, o al solicitante que actúa en su propio nombre, según el caso, que puede iniciarse el entrenamiento y coordinará las condiciones en las cuales se iniciará el entrenamiento, comunicando la fecha de iniciación del mismo.

3. Entrenamiento personalizado individual.

El entrenamiento del piloto práctico solicitante, se llevará a cabo de manera personal e individual.

4. Control de las maniobras de entrenamiento.

a) La Capitanía de Puerto de la jurisdicción específica donde se desarrolle un entrenamiento de practicaje llevará el registro y control de las maniobras de entrenamiento en el Libro de Control de Pilotos Prácticos y de acuerdo al formato determinado por la Autoridad Marítima Nacional, el cual debe ser firmado por el piloto instructor, el Capitán de la nave y el Capitán de Puerto;

b) El cumplimiento de entrenamiento será supervisado por el piloto titular de la maniobra, quien será el responsable del desarrollo integral del entrenamiento de pilotos.

Serán nombrados como pilotos titulares de la maniobra de entrenamiento, una cuarta parte de los pilotos de la categoría de entrenamiento, que tengan licencia vigente en la respectiva jurisdicción.

El entrenamiento será certificado por el Capitán de Puerto o la persona que él designe para el respectivo registro y control de maniobras, con base en la evaluación del piloto supervisor.

5. Finalización de las maniobras de entrenamiento.

Se considera finalizado el entrenamiento de practicaje cuando se cumplan los siguientes requisitos:

a) Se expida el certificado de finalización del entrenamiento de practicaje por la Capitanía de Puerto, en el que conste fecha y hora de ejecución de las maniobras, nombre, bandera y tonelaje de los buques respectivos;

b) Se apruebe el Examen de Competencia en la parte teórica y se realicen las maniobras de evaluación práctica, que determine la Capitanía de Puerto respectiva, de acuerdo con el tipo de maniobras que se practiquen en la jurisdicción, sin que el número sea inferior a cuatro (4) diurnas y cuatro (4) nocturnas y califique la Junta Examinadora, debiendo obtener una

calificación igual o superior a ocho punto cero (8.0) sobre diez punto cero (10.0) para cada evaluación.

Parágrafo. Para el entrenamiento de los pilotos prácticos oficiales, la Autoridad Marítima Nacional designará la empresa de practica que estará obligada a realizar y garantizar el entrenamiento de los mismos, en los términos determinados por esta”.

Artículo 21. Suspensión del entrenamiento. Cuando se suspenda el entrenamiento de un aspirante a Piloto Práctico o de un Piloto Práctico por cambio de categoría y/o de jurisdicción, por un tiempo superior a 2 meses, las maniobras registradas ante la Capitanía de Puerto no podrán convalidarse en fecha posterior a la de la suspensión, con el fin de tramitar la expedición de la licencia. (Nota: Ver artículo 2.4.1.2.5.6. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.).

CAPITULO VI

Del ejercicio de la actividad marítima de practica

Artículo 22. Ejercicio del control de la actividad marítima de practica. La Autoridad Marítima Nacional a través de las Capitanías de Puerto ejercerá el control y vigilancia en la prestación del servicio público marítimo y fluvial de practica de manera que se garantice su prestación de forma segura, continua y eficiente, procurando que se cuente permanentemente con un número mínimo de pilotos prácticos debidamente licenciados para cada jurisdicción, con la infraestructura y equipos adecuados, que garanticen la seguridad de la vida en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de las instalaciones portuarias, la protección del medio ambiente y el beneficio público de acuerdo con lo establecido en el presente decreto y en la ley. (Nota: Ver artículo 2.4.1.2.6.1. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.).

Artículo 23. Modificado por el Decreto 3703 de 2007, artículo 9º. Número mínimo de pilotos

prácticos por jurisdicción. El número mínimo de pilotos prácticos en cada puerto será determinado por la Autoridad Marítima Nacional mediante resolución, de acuerdo con las necesidades del mismo.

El número mínimo de pilotos por jurisdicción, se establecerá teniendo en cuenta que el servicio de practicaaje, debe contar con un número de pilotos disponibles permanentemente veinticuatro (24) horas/día, para atender el servicio.

Nota, artículo 23: Ver artículo 2.4.1.2.6.2. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Texto inicia del artículo 23: “Número mínimo de pilotos prácticos. El número mínimo de pilotos prácticos en cada puerto será determinado por la Autoridad Marítima Nacional mediante resolución, de acuerdo con las necesidades del mismo.

Para determinar el número mínimo se tendrán en consideración los siguientes factores:

- a) Promedio de Volúmenes de Tráfico de buques en los últimos tres (3) años en la jurisdicción correspondiente;
- b) Tiempo de descanso del Piloto Práctico;
- c) Número mínimo de maniobras diarias recomendadas por piloto;
- d) Número máximo de maniobras diarias recomendadas por piloto.

El número mínimo de pilotos por jurisdicción, se establece teniendo en cuenta que el servicio de practicaaje, debe contar con un número de pilotos disponibles permanentemente veinticuatro (24) horas/día, para atender el servicio, teniendo en cuenta los picos diarios de maniobras en la correspondiente jurisdicción.”.

Artículo 24. Modificado por el Decreto 3703 de 2007, artículo 10. Criterios para determinar el número mínimo de pilotos. La Autoridad Marítima Nacional determinará los criterios para establecer el número mínimo de pilotos prácticos por jurisdicción, teniendo en cuenta las estadísticas de la jurisdicción correspondiente respecto al promedio de volúmenes de tráfico de buques en el último año, promedio de incremento de los volúmenes de tráfico de buques en los últimos tres (3) años y el número máximo de maniobras diarias por piloto Práctico, respetando el tiempo de descanso que determine la Autoridad Marítima. (Nota: Ver artículo 2.4.1.2.6.3. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.).

Texto inicia del artículo 24: “Fórmula para determinar el número mínimo de pilotos. Teniendo en consideración los criterios fijados en el artículo anterior, la Autoridad Marítima Nacional determinará la fórmula para calcular el número mínimo de pilotos prácticos en cada jurisdicción.”.

Artículo 25. Habilitación como Piloto Práctico. Todo Piloto Práctico deberá efectuar un número mínimo de maniobras durante doce meses en la jurisdicción en la cual esté inscrito. El número mínimo de maniobras será determinado por la Autoridad Marítima Nacional de acuerdo con las necesidades, tráfico y dinámica del transporte marítimo.

En el caso de la no realización del número mínimo de maniobras durante un lapso igual o superior a doce (12) meses, el Piloto Práctico deberá realizar el programa mínimo para la reactivación de su idoneidad como Piloto Práctico y presentarse a un examen para su rehabilitación.

El programa mínimo para la habilitación consistirá en un entrenamiento durante tres (3) meses, debiendo participar en un número mínimo de cuarenta (40) maniobras, veinte (20) diurnas y veinte (20) nocturnas, bajo la estrecha supervisión de un Piloto Práctico de igual o superior jerarquía y responsable de la maniobra.

Las maniobras aquí establecidas serán maniobras completas de entrada o salida de puerto, es decir, se deben incluir en una maniobra las fases de tránsito por canal, uso de remolcadores, atraque y/o zarpe.

Parágrafo. Para las jurisdicciones específicas donde el número de maniobras de rehabilitación, no se pueda cumplir en el tiempo aquí establecido, debido al bajo tráfico de buques, certificado por la Autoridad Marítima Nacional, la duración de las maniobras se podrá extender hasta por un periodo de seis (6) meses. La Autoridad Marítima Nacional podrá cambiar el número de maniobras y/o el tiempo de realización, para cada puerto con base en las necesidades, tráfico y dinámica del transporte marítimo.

Nota, artículo 25: Ver artículo 2.4.1.2.6.4. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Artículo 26. Modificado por el Decreto 3703 de 2007, artículo 11. Distribución del servicio de practicaje. El Capitán de Puerto establecerá en la respectiva jurisdicción una distribución uniforme del trabajo, de acuerdo con las condiciones específicas del puerto o zonas de pilotaje, en la cual los pilotos estarán obligatoriamente distribuidos en grupos, con el objetivo de garantizar:

1. Disponibilidad continua del servicio.
2. Mantenimiento de un mínimo de maniobras por piloto, para mantener la continua práctica y habilitación del piloto práctico.
3. La prevención de fatiga en el Piloto Práctico durante la ejecución del servicio.

Para efectos de lo anterior, los pilotos se dividirán en los siguientes grupos:

- a) Pilotos en período de servicio;

b) Pilotos en período de reposo;

c) Pilotos en período de vacaciones.

Parágrafo. Los factores que se deben tener en cuenta para la determinación de los períodos de servicio, reposo y vacaciones son la interrelación de:

a) Duración de la maniobra;

b) Número de maniobras efectuadas versus tiempo entre maniobras;

c) Período de servicio versus tiempo de descanso;

d) Tiempo de descanso.

Texto inicial del artículo 26: “Distribución del servicio de practica. Se establecerá una distribución uniforme del trabajo, de acuerdo con las condiciones específicas del puerto o zonas de pilotaje, en la cual los pilotos estarán obligatoriamente distribuidos en grupos, con el objetivo de garantizar:

1. Disponibilidad continua del servicio.

2. Mantenimiento de un mínimo de maniobras por piloto, para mantener la continua práctica y habilitación del piloto práctico.

3. La prevención de fatiga en el Piloto Práctico durante la ejecución del servicio.

Para efectos de lo anterior, los pilotos se dividirán en los siguientes grupos:

a) Pilotos en periodo de servicio;

b) Pilotos en periodo de reposo;

c) Pilotos en periodo de vacaciones.

Parágrafo. Los factores que se deben tener en cuenta para la determinación de los períodos de servicio, reposo y vacaciones son la interrelación de:

a) Duración de la maniobra;

b) Número de maniobras efectuadas versus tiempo entre maniobras;

c) Periodo de servicio versus tiempo de descanso;

d) Tiempo de descanso.”.

Artículo 27. Declarado nulo por el Consejo de Estado en Sentencia del 31 de mayo de 2018. Exp. 11001-03-24-000-2008-00181-00. Sección 1ª. C.P. Oswaldo Giraldo López.

Simultaneidad en el ejercicio de la actividad de practicaeje. El término “simultaneidad” contenido en el numeral 2 del artículo 25 de la Ley 658 de 2001, se refiere a la concurrencia en una misma persona de las siguientes calidades:

1. En una persona natural la condición de Piloto Práctico oficial en servicio activo, con la prestación de la actividad en empresas de practicaeje. Así mismo, ser Piloto Práctico e Inspector del Estado Rector de Puerto.

2. Numeral modificado por el Decreto 3703 de 2007, artículo 12. En una persona jurídica la condición de empresa de practicaeje con la de agente marítimo y/o operador de remolcador y/o demás operadores portuarios, a menos que esa actividad sea desarrollada como secundaria o complementaria al proceso productivo de explotación de recursos naturales minero-energéticos.

En este caso, dichas personas jurídicas deberán acreditar ante la Autoridad Marítima que realizan la totalidad del citado proceso productivo”.

Texto inicial del numeral 2.: “En una persona jurídica de la condición de empresa de practicaje con la de agente marítimo, operador de remolcador y demás operadores portuarios.”.

CAPITULO VII

Del permiso especial de practicaje

Artículo 28. Permiso especial. El permiso especial de practicaje es exclusivo para un solo puerto y debe cumplir además los requisitos establecidos en el artículo 32 de la Ley 658 de 2001.

Parágrafo. Lo anterior, sin perjuicio de que el Capitán o Patrón de un buque de bandera colombiana de arqueo igual o superior a doscientas (200) Toneladas de Registro Bruto, TRB, y hasta mil (1.000) Toneladas de Registro Bruto, TRB, que haya entrado 2 o más veces a otro puerto, pueda tramitar otro permiso para un puerto diferente.

Nota, artículo 28: Ver artículo 2.4.1.2.7.1. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

CAPITULO VIII

De las medidas de seguridad

Artículo 29. Uso de remolcadores. Se empleará el número de remolcadores y demás elementos de apoyo a la maniobra establecidos en las regulaciones de la Autoridad Marítima de acuerdo con su competencia con el fin de preservar la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

Cuando no esté establecida la obligatoriedad del uso de remolcador por la Autoridad Marítima, el Capitán puede decidir no usar remolcador con base en las características del

buque y las recomendaciones del Piloto Práctico.

Parágrafo 1°. El uso de remolcadores es obligatorio para naves con tonelaje de peso muerto superior a 2000 Toneladas de Registro Bruto, TRB, en maniobra de atraque y desatraque, amarre a boyas, entrada y salida de dique y movimientos en aguas restringidas dentro de los puertos, de conformidad con las disposiciones vigentes.

Solamente en maniobras de fondeo el uso de remolcador es opcional y corresponderá al Capitán del buque de acuerdo con las recomendaciones del Piloto Práctico decidir sobre la utilización o no del remolcador.

Parágrafo 2°. En el caso de San Andrés Isla, como excepción, debido a sus condiciones ambientales y marítimas, es obligatorio el uso de remolcador(es) en los buques o naves con arqueado igual o superior a mil (1.000) Toneladas de Registro Bruto, TRB.

Parágrafo 3°. Bajo ninguna circunstancia el número de remolcadores puede ser inferior al número mínimo determinado por la Autoridad Marítima de acuerdo con su competencia en los puertos donde sean necesarios. La Autoridad Marítima Nacional podrá con base al desarrollo de la arquitectura naval en la construcción de buques de nuevas generaciones disponer lo pertinente en la obligatoriedad del uso de remolcadores.

Nota, artículo 29: Ver artículo 2.4.1.2.8.1. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Artículo 30. Lanchas para el transporte de los pilotos prácticos. Las lanchas para el transporte de los pilotos prácticos deben dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 57 de la Ley 658 de 2001, y a las especificaciones técnicas consagradas en las disposiciones que para el efecto determine la Autoridad Marítima Nacional de acuerdo con su competencia. (Nota: Ver artículo 2.4.1.2.8.2. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.).

Artículo 31. Medidas de seguridad preventivas. Antes de iniciar la maniobra el Piloto Práctico en compañía del Capitán del buque deben confirmar lo siguiente:

1. Que toda la maquinaria y equipos de maniobra están en buenas condiciones de operación.
2. Que la sala de máquinas esté tripulada y operada manualmente durante el tiempo que dure la maniobra de practica, dependiendo el tipo de buque.
3. Confirmación del calado máximo, asiento, eslora total, manga máxima, peso muerto y arqueado Bruto.
4. Disponibilidad permanente de una Guardia de Anclas capacitada para maniobrar las anclas en cualquier momento durante toda la maniobra de practica.
5. Que la velocidad sobre tierra (SOG) es la necesaria para una prudente y segura navegación y gobierno del buque, durante toda la maniobra de practica.

Nota, artículo 31: Ver artículo 2.4.1.2.8.3. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Artículo 32. Uso de amarradores. Las empresas que presten el servicio público de practica, tienen la obligación de gestionar procedimientos de integración operativa con los amarradores que utilicen en las maniobras, en aras de garantizar la seguridad.

La capacitación de los supervisores de amarre y amarradores, se efectuará a requerimiento de la empresa de practica, en los centros avalados para tal fin por la Autoridad Marítima Nacional.

Nota, artículo 32: Ver artículo 2.4.1.2.8.4. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

CAPITULO IX

De los terminales portuarios nuevos y de operación técnica especial

Artículo 33. Duración. La condición de terminal portuario nuevo para efectos del ejercicio de la actividad marítima y fluvial de practica se mantendrá hasta cinco (5) años después de la entrada del primer buque de más de 2000 TRB, al terminal. Una vez cumplido el término de cinco (5) años tendrá igual tratamiento a los demás terminales del país. (Nota: Ver artículo 2.4.1.2.9.1. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.).

Artículo 34. Licencia para puertos de operación técnica especial. Para otorgar Licencias de Practica para Puertos de Operación Técnica Especial el aspirante deberá cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 24 de la Ley 658 de 2001 de conformidad con la categoría.

Las maniobras de entrenamiento de practica para los aspirantes a Piloto Práctico y para los pilotos prácticos por cambio de categoría para Puertos de Operación Técnica Especial, serán determinadas para cada Puerto mediante resolución expedida por la Autoridad Marítima Nacional.

Nota, artículo 34: Ver artículo 2.4.1.2.9.2. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

Capítulo X

Nota: Capítulo incluido por el Decreto 3703 de 2007, artículo 13.

“DE LAS EMPRESAS DE PRACTICA Y DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL”

“Artículo 34a. Empresas de practica. Las empresas de practica que tengan licencia para

operar en un puerto deberán garantizar la permanencia en la jurisdicción de un mínimo de pilotos disponibles o asegurar su desplazamiento de manera inmediata cuando se les requiera, sin que ello conlleve el incremento de las tarifas aprobadas por la Autoridad Marítima Nacional o el pago de otros servicios tales como pasajes, alojamiento, viáticos u otras denominaciones a favor del piloto práctico o de la empresa de practicaaje”. (Nota: Ver artículo 2.4.2.1.1. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.).

“Artículo 37. Integración operativa. Las empresas de practicaaje podrán realizar integraciones estrictamente de carácter operativo entre sí para la prestación del servicio público de practicaaje, previa solicitud y autorización de la Autoridad Marítima Nacional, quien establecerá los requisitos técnicos de las mismas y verificará su debido cumplimiento.

Se entiende por integración operativa los acuerdos y alianzas estratégicas que dos o más empresas de practicaaje realicen mediante documento suscrito por sus respectivos representantes legales, consistente en compartir sus capacidades y fortalezas técnicas, de equipos y personal, a fin de prestar sus servicios de manera más eficiente. Las integraciones operativas serán sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de cada empresa de practicaaje debidamente autorizada para operar”.

Nota, artículo 37: Ver artículo 2.4.2.1.2. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.

“Artículo 38. Requisitos para la expedición, registro, renovación y/o ampliación de la licencia de explotación comercial. La relación de pilotos prácticos al servicio de la empresa y del personal administrativo que aporte el representante legal de la empresa para la expedición, registro, renovación y/o ampliación de la licencia de explotación comercial, deberá expresamente certificar que ese personal es suficiente para atender las necesidades de la empresa, tal como lo dispone el numeral 4 del artículo 48 de la Ley 658 de 2001”. (Nota: Ver

artículo 2.4.2.1.3. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.).

“Artículo 39. Póliza de cumplimiento. Las empresas de practicaje debidamente autorizadas deberán constituir una póliza de responsabilidad civil extracontractual por el monto que establezca la Autoridad Marítima Nacional, que cubra los daños y perjuicios causados en ejercicio de las actividades propias de la empresa, desarrolladas por el personal administrativo y/o de los pilotos prácticos al servicio de la misma y mantenerla vigente por el mismo término que el de la respectiva licencia de explotación comercial”. (Nota: Ver artículo 2.4.2.1.4. del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa.).

“Artículo 40. Reporte de turnos y control de fatiga. Las empresas de practicaje deberán llevar un registro de los turnos que presten los pilotos prácticos al servicio de la empresa, incluyendo aquellos que se realicen en otras jurisdicciones. El reporte en mención deberá ser remitido semanalmente a las Capitanías de Puerto donde desarrollan la actividad, especificando el tiempo de descanso y en caso de realizar desplazamientos de una jurisdicción a otra, el tiempo en que lo hace.

En aquellos casos en los cuales un piloto práctico preste el servicio en dos jurisdicciones con diferentes empresas, estas últimas deberán crear los canales de comunicación necesarios para el debido cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre fatiga.

El Capitán de Puerto adelantará la correspondiente investigación administrativa por violación a las normas de marina mercante en contra de la empresa, en caso de que se presuma el incumplimiento de las disposiciones emitidas por la Autoridad Marítima respecto a fatiga.

Artículo 35. Vigencia y derogatorias. El presente decreto rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 10 de mayo de 2004.

ÁLVARO URIBE VÉLEZ

El Ministro de Defensa Nacional,

Jorge Alberto Uribe Echavarría.