

ARTÍCULO 2.4.1.2.4.7. 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%.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 13)

Jurisprudencia Vigencia

Consejo de Estado

- Demanda de nulidad contra este artículo (parcial). Negada. Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia de 14 de mayo de 2009, Expediente No. 00228-01, Consejera Ponente Dra. Martha Sofía Sanz Tobón.



ARTÍCULO 2.4.1.2.4.8. 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 14)



ARTÍCULO 2.4.1.2.4.9. 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. 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 2.000 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 15, adicionado por el artículo 3 del Decreto 3703 de 2007)



ARTÍCULO 2.4.1.2.4.10. 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 16)

Jurisprudencia Vigencia

Consejo de Estado

- Demanda de nulidad contra este artículo. Negada. Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia de 14 de mayo de 2009, Expediente No. 00228-01, Consejera Ponente Dra. Martha Sofía Sanz Tobón.

SECCIÓN 5.

DEL ENTRENAMIENTO DE ASPIRANTES A PILOTO PRÁCTICO DE SEGUNDA CATEGORÍA Y PILOTOS POR CAMBIO DE CATEGORÍA Y JURISDICCIÓN.



ARTÍCULO 2.4.1.2.5.1. 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) Las Capitanías de Puerto recibirán solicitudes para entrenamiento de conformidad con lo dispuesto en el artículo [2.4.1.2.4.1.](#), del presente Capítulo.

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

Autorizado el entrenamiento de Practicaaje por la Autoridad Marítima Nacional, la Capitanía de Puerto confirmará por escrito al representante legal de la Empresa de Practicaaje 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.

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.

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 practicaje que estará obligada a realizar y garantizar el entrenamiento de los mismos, en los términos determinados por esta.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 17, modificado por el Decreto 3703 de 2007)

Jurisprudencia Vigencia

Consejo de Estado

- Demanda de nulidad contra este artículo. Negada. Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia de 14 de mayo de 2009, Expediente No. 00228-01, Consejera Ponente Dra. Martha Sofía Sanz Tobón.



ARTÍCULO 2.4.1.2.5.2. 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 18)



ARTÍCULO 2.4.1.2.5.3. 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 1o. 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 2o. 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 3o. 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;

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 1o. 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 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.

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;

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 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 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 19, adicionado por el Decreto 3703 de 2007)



ARTÍCULO 2.4.1.2.5.4. LICENCIA DE PRACTICAJE PARA JURISDICCIÓN DIFERENTE. El Piloto Práctico con Licencia vigente para una jurisdicción específica para desarrollar la actividad de Practica 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 practica;

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. 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 20, modificado por el artículo 7 del Decreto 3703 de 2007)



ARTÍCULO 2.4.1.2.5.5. 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 practicaje que estará obligada a realizar y garantizar el entrenamiento de los mismos, en los términos determinados por esta.

(Decreto 3703 de 2007 artículo 8o)



ARTÍCULO 2.4.1.2.5.6. 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 21)

SECCIÓN 6.

DEL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD MARÍTIMA DE PRACTICAJE.



ARTÍCULO 2.4.1.2.6.1. EJERCICIO DEL CONTROL DE LA ACTIVIDAD MARÍTIMA DE PRACTICAJE. 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 practicaaje 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 Capítulo y en la ley.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 22)



ARTÍCULO 2.4.1.2.6.2. 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 23, modificado por el artículo 9 del Decreto 3703 de 2007)



ARTÍCULO 2.4.1.2.6.3. 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 24, modificado por el artículo 10 del Decreto 3703 de 2007)



ARTÍCULO 2.4.1.2.6.4. 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 25)



ARTÍCULO 2.4.1.2.6.5. 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 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 26, modificado por el artículo 11 del Decreto 3703 de 2007)



ARTÍCULO 2.4.1.2.6.6. SIMULTANEIDAD EN EL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD DE

PRACTICAJE. <Artículo NULO>

Jurisprudencia Vigencia

Consejo de Estado

- Artículo declarado NULO, con la modificación introducida por el Decreto 3703 de 2017 por el Consejo de Estado, Sección Primera, Expediente No. 11001-03-24-000-2008-00181-00 de 31 de mayo de 2018, Consejero Ponente Dr. Oswaldo Giraldo López.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 1070 de 2015:

ARTÍCULO 2.4.1.2.6.6. 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 practicaaje. Así mismo, ser Piloto Práctico e Inspector del Estado Rector de Puerto.
2. En una persona jurídica la condición de empresa de practicaaje 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 27, modificado por el artículo 12 del Decreto 3703 de 2007)

SECCIÓN 7.

DEL PERMISO ESPECIAL DE PRACTICAJE.



ARTÍCULO 2.4.1.2.7.1. PERMISO ESPECIAL. El permiso especial de practicaaje 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 arqueología 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 28)

SECCIÓN 8.

DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD.



ARTÍCULO 2.4.1.2.8.1. 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 1o. 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 2o. 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 3o. 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 29)



ARTÍCULO 2.4.1.2.8.2. 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 30)



ARTÍCULO 2.4.1.2.8.3. 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 practicaaje.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 31)



ARTÍCULO 2.4.1.2.8.4. USO DE AMARRADORES. Las empresas que presten el servicio público de practicaaje, 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 practicaaje, en los centros avalados para tal fin por la Autoridad Marítima Nacional.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 32)

SECCIÓN 9.

DE LOS TERMINALES PORTUARIOS NUEVOS Y DE OPERACIÓN TÉCNICA ESPECIAL.



ARTÍCULO 2.4.1.2.9.1. DURACIÓN. La condición de terminal portuario nuevo para efectos del ejercicio de la actividad marítima y fluvial de practicaaje 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 33)



ARTÍCULO 2.4.1.2.9.2. LICENCIA PARA PUERTOS DE OPERACIÓN TÉCNICA ESPECIAL. Para otorgar Licencias de Practicaaje 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 practicaaje 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.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 34)

TÍTULO 2.

EMPRESAS DE APOYO EN TIERRA.

CAPÍTULO 1.

DE LAS EMPRESAS DE PRACTICAJE Y DE LA LICENCIA DE EXPLOTACIÓN COMERCIAL.



ARTÍCULO 2.4.2.1.1. EMPRESAS DE PRACTICAJE. Las empresas de practicaaje 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.

(Decreto 3703 de 2007 artículo 13 < 34 A>)



ARTÍCULO 2.4.2.1.2. 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.

(Decreto 3703 de 2007 artículo 13 < 37 >)



ARTÍCULO 2.4.2.1.3. 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.

(Decreto 3703 de 2007 artículo 13 < 38 >)



ARTÍCULO 2.4.2.1.4. PÓLIZA DE CUMPLIMIENTO. Las empresas de practicaaje 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.

(Decreto 3703 de 2007 artículo 13 < 39 >)



ARTÍCULO 2.4.2.1.5. REPORTE DE TURNOS Y CONTROL DE FATIGA. Las empresas de practicaaje 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 adelantara 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.

(Decreto 3703 de 2007 artículo 13 < 40 >)



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma de la Administradora Colombiana de Pensiones - Colpensiones

ISSN 2256-1633

Última actualización: 31 de Marzo de 2019



logo