



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

ISSN 123-9066

AÑO VIII - Nº 465

Santa Fe de Bogotá, D. C., miércoles 24 de noviembre de 1999

EDICION DE 76 PAGINAS

DIRECTORES:

MANUEL ENRIQUEZ ROSERO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADOGUSTAVO BUSTAMANTE MORATTO
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY 214 DE 1999 CAMARA

por la cual se regula la actividad de practicaje en aguas marítimas y fluviales de la nación colombiana.

Señor Presidente, honorables Representantes:

Nos corresponde como Parlamentarios miembros de la Comisión Segunda de Relaciones Internacionales, Comercio Exterior, Defensa y Seguridad Nacional de la H. Cámara de Representantes, rendir ponencia para segundo debate a uno de los Proyectos requeridos con urgencia para regular una de las tareas más importantes y delicadas para la navegación, el comercio, la seguridad de nuestras aguas marítimas y fluviales, así como la seguridad de la vida humana en el mar, como lo es la ACTIVIDAD DEL PRACTICAJE compendiada en el PROYECTO DE LEY 214 DE 1999 CAMARA.

Como Representantes a la Cámara, Manuel Ramiro Velásquez Arroyave y Pedro Vicente López Nieto, quieren certificar el gran apoyo técnico brindado y recibido de la Dirección General Marítima - DIMAR para entender a cabalidad el tema y la importancia del servicio público que es la Actividad del Practicaje. Igual reconocimiento a la Dirección Portuaria de Cartagena y a la Armada Nacional.

Aprobado el proyecto de ley en primer debate en la Comisión Segunda de la Cámara el pasado 16 de junio de 1999, los Directivos de la Asociación de Pilotos Prácticos de Colombia, "ANPRA", solicitaron en oficios del 10 de agosto del mismo año (anexos a esta ponencia) ser escuchados en la Comisión y presentar sus opiniones sobre el Proyecto. En efecto, durante la Sesión de la

Comisión Segunda del pasado miércoles 25 de agosto, intervino el Asesor Jurídico de ANPRA doctor John Agudelo Hernández y expuso sus planteamientos referidos al pliego de modificaciones que consideraba ANPRA debería tenerse en cuenta. Al término de la Sesión, se concluyó unánimemente que los funcionarios de la DIMAR y de ANPRA se reunirían para llegar a puntos de acuerdo sobre modificaciones al texto del Proyecto aprobado en Primer Debate, y lograr que conciliaran las partes.

En efecto, consideramos de la mayor importancia dejar constancia en esta Ponencia, que se realizaron tres (3) amplias, profundas y enriquecedoras sesiones de trabajo con la Asociación de Pilotos Prácticos ANPRA y los funcionarios de la DIMAR, coordinados por la doctora Gloria Hurtado Langer, Jefe de la Sección de Reglamentación de la Dirección Marítima y Portuaria de la Armada Nacional, logrando consenso en la mayoría de los puntos propuestos por ANPRA. Constancia de lo anterior se certifica al comprobarse que de veinticuatro (24) propuestas definitivas de modificación al texto del Proyecto presentadas por ANPRA, fueron aceptadas e incorporadas al mismo un total de 10 importantísimas propuestas, las que se constituyen en valioso aporte para esta seria tarea legislativa que sobre el Practicaje nos ocupa. Fueron otras muchas las iniciativas 'de forma' planteadas por ANPRA en las reuniones y que fueron resueltas e incorporadas sin mayor discusión.

Los Ponentes acogemos las recomendaciones definidas y expuestas por la DIMAR, en texto modificatorio, como resultado de las reuniones con los dignatarios de ANPRA, Asociación de Pilotos Prácticos, tal como lo exponemos en el apartado final de nuestra Ponencia en el "Pliego de Modificaciones" que se anexa además en cuadro comparativo y su respectiva justificación.

Nuestra PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE recoge en buena parte, la excelente Exposición de Motivos presentada por el Ministerio de Defensa al radicar el Proyecto de Ley, el mismo que desarrolla a lo largo de los diez y seis (16) Capítulos, aspectos de la actividad marítima y fluvial de practicaje, así:

El Capítulo I, comprende el objeto de la Ley y su ámbito de aplicación.

El Capítulo II, contiene un total de veintinueve (29) definiciones de las expresiones utilizadas y relacionadas directamente con la actividad de practicaje, así como las clases de maniobras.

Respecto del practicaje en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales, en el capítulo III se hace mención a la obligatoriedad de éste para los buques de bandera extranjera de más de doscientas (200) Toneladas de Registro Bruto, así como a la posibilidad de obtener los permisos especiales para los Capitanes de los buques de bandera colombiana, hasta mil (1.000) T.R.B.

Se reglamenta en este Proyecto de Ley, un aspecto novedoso como es el régimen de inhabilidades e incompatibilidades, respecto de la actividad de practicaje marítima y fluvial.

En el desarrollo de las maniobras de practicaje, en el capítulo IV se hace referencia al uso de remolcadores, al establecimiento de embriaguez o al uso de sustancias psicotrópicas por parte de los pilotos prácticos, y por primera vez se determinan las posibles situaciones que puedan dar lugar a la cancelación de dichas maniobras.

Se contempla también, las diferentes categorías de los pilotos prácticos como son: piloto práctico maestro, de primera categoría y de segunda categoría; las funciones, limitaciones, obligaciones y requisitos generales para cada categoría, así

como los requisitos mínimos para los aspirantes a piloto práctico.

Un capítulo especial del proyecto de ley es el VII, ya que por primera vez en la legislación marítima colombiana se contempla la creación de un Cuerpo de Pilotos Prácticos Oficiales, que son Oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos, los cuales serán habilitados por la Dirección General Marítima, para que efectúen maniobras de practicaje, en los casos que establece la Ley, como son los siguientes:

1. Para garantizar la prestación del servicio de practicaje marítimo o fluvial.
2. Por motivos de orden público o de seguridad nacional.
3. Para realizar el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y,
4. Otras situaciones de emergencia que determine la Autoridad Marítima.

En los capítulos siguientes, se establecen las normas para los permisos especiales de practicaje, el régimen para los terminales portuarios nuevos, la autorización de entrenamiento para los aspirantes a pilotos prácticos, las normas que rigen la junta examinadora que califica a los aspirantes a piloto práctico, los controles que debe ejercer la Capitanía de Puerto sobre la actividad de practicaje. Contempla el articulado del proyecto la autorización, inscripción y registro de las empresas de practicaje, las obligaciones y los requisitos para que estas obtengan la licencia de explotación comercial, así como un régimen disciplinario y sancionatorio especial que permitirá a la Autoridad Marítima Nacional y a la Superintendencia General de Puertos, ejercer una adecuada vigilancia y control de las personas naturales y jurídicas dedicadas a la actividad y al servicio de practicaje.

I. ANTECEDENTES

Creemos necesario y oportuno hacer una breve reseña de los inicios de nuestra Marina Mercante Colombiana y el nacimiento de la Autoridad Marítima Nacional, lo cual está íntimamente relacionado con la materia objeto de este Proyecto de Ley.

En países como el nuestro, el aumento y desarrollo de la industria se reflejó en múltiples aspectos. En el marítimo fue primordial el hecho de tener una Flota Mercante propia, que le permitiera al país competir en igualdad de condiciones, con los Estados de la región e incluso a nivel internacional.

El desarrollo de una marina mercante, no solo está basado en la posibilidad de conformar empresas de transporte marítimo y fluvial o en la posibilidad de construir o comprar naves y artefactos navales apropiados para ello, sino en la capacitación del recurso humano. Al mismo tiempo que debe preferirse la reglamentación necesaria, que permita fijar claramente las condiciones para la explotación de los espacios marítimos.

En el año de 1931 se promulgó la primera Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional, y se autorizó al Gobierno para propender por la creación de una compañía de Marina Mercante. No obstante que la Ley no fue objeto de un desarrollo práctico, sí se constituyó en un punto de partida puesto que

en la década de los treinta (30) América Latina inició el desarrollo de su poder comercial marítimo.

Para efectos del control administrativo de la gente de mar y las naves, mediante el Decreto 3183 de 1952, el Gobierno Nacional encomendó a la Armada Nacional, entre otros aspectos, el control técnico de todos los servicios de la Marina Mercante, el cumplimiento de la normatividad internacional en relación con la seguridad de la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar, la expedición de certificados de idoneidad de la gente de mar, la dirección del servicio de practicaje y el servicio de señalización marítima, todo ello a través de la Dirección de Marina Mercante.

Por medio de la Ley 7^a de 1970, se facultó al Ejecutivo Nacional, para crear la Dirección General Marítima, entidad que entraría a reemplazar a la Dirección de Marina Mercante de la Armada Nacional. Las facultades extraordinarias quedaron plasmadas en el Decreto 2349 de 1971, mediante el cual se creó la estructura orgánica de la Autoridad Marítima Nacional, se definieron actividades y se establecieron procedimientos en temas como:

- El transporte marítimo considerado como un servicio público.
- Posibilidad de que los armadores colombianos pudieran arrendar o fletar buques de otras banderas bajo las mismas condiciones de las naves colombianas.
- Organizar y supervisar el servicio de practicaje en los puertos colombianos.

El Código de Comercio (Decreto-ley 410 de 1971) en el Libro V "De la navegación" establece en el artículo 1478 como una obligación del armador el responder civilmente por las culpas del Capitán, del práctico o de la tripulación.

En el artículo 1535 del Código citado, se contempla igualmente que ante la ocurrencia de un siniestro por abordaje, en el cual resultará culpable el piloto práctico, el armador o el Capitán de la nave tienen derecho a ser indemnizados por la persona natural - piloto práctico - que desarrolle la actividad o bien por la empresa a que pertenezca.

De acuerdo con la competencia otorgada a la Dirección General Marítima y Portuaria en el numeral 9 del artículo 3 del Decreto 2349 de 1971, se expidió la Resolución número 000194-DIMAR-76, "Por medio de la cual se reglamenta el Servicio de Practicaje en los Puertos Marítimos y Fluviales Limítrofes de la República" el siete (7) de junio de 1976.

En tal acto administrativo, se estableció la obligatoriedad del piloto práctico para todas las naves nacionales o extranjeras de más de doscientas (200) toneladas de registro bruto, exceptuándose las naves nacionales de cabotaje hasta de quinientas (500) T.R.B., para las diferentes maniobras en la navegación de practicaje, e igualmente el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y los requisitos de los mismos.

En el año de 1983 el Gobierno Nacional promulgó la Ley 19, por medio de la cual se otorgaron facultades extraordinarias al Ejecutivo

con el fin de reorganizar algunas dependencias del Ministerio de Defensa Nacional y con fundamento en ello, se reorganizó la Dirección General Marítima y Portuaria cuya competencia y atribuciones quedaron consagradas en el Decreto-ley 2324 del dieciocho (18) de septiembre de 1984.

Respecto de la actividad de practicaje, el artículo 124 del Decreto citado establece 11 PRACTICAJE: El practicaje en aguas jurisdiccionales nacionales constituye un servicio público regulado y controlado por la Autoridad Marítima.

Eldos (2) de noviembre de 1994, la Dirección General Marítima expidió el Reglamento número 002-DIMAR94, "por el cual se reglamentan los servicios de los pilotos prácticos en zonas marítimas, fluviales y portuarias de la República de Colombia".

Este Reglamento estableció la obligatoriedad del piloto práctico, los requisitos para los entrenamientos y la posterior obtención de la licencia de piloto práctico. Así mismo en el artículo 53 deroga la Resolución número 000194-DIMAR-76 del siete (7) de junio de 1976.

El Consejo de Estado mediante Sentencia del cuatro (4) de junio de 1999-B, declaró la nulidad del Reglamento número 002-DIMAR-94 del dos (2) de noviembre de 1994, las Resoluciones número 0113196, número 0114196, número 0114/96, número 0117/96, número 0515/97 y en forma tácita de Resolución número 0210/98. (Expediente 46.000).

En la parte considerativa de dicha Sentencia, se hace alusión a que se figura la violación de las normas constitucionales ya que estas atribuyen exclusivamente al legislador la facultad esta que no tiene la Dirección General Marítima.

Por medio de la Resolución 153 de 1992, de la Superintendencia General de Puertos determinó el Reglamento de condiciones de operación técnica de los puertos. La supervisión del servicio de practicaje, que respecta a los operadores portuarios efectúa esta Superintendencia, en modo alguno modifica la competencia de la Dirección General Marítima en cuanto a la inscripción y otorgamiento de las licencias de las personas naturales y jurídicas dedicadas a esta actividad marítima.

Esta supervisión del servicio de practicaje está dirigida exclusivamente a la empresa, que debidamente autorizada por la Dirección General Marítima mediante la expedición de la licencia de explotación comercial – y solo hasta entonces – puede inscribirse ante una sociedad portuaria para actuar como operador portuario en los términos del artículo 5 de la Ley 1 de 1991.

La Resolución número 153 de 1992, de la Superintendencia General de Puertos fue derogada en todas sus partes por la Resolución número 0071 de 1997, en la cual se confirma la competencia de la Autoridad Marítima Nacional de fijar las condiciones y requisitos de las personas naturales y jurídicas que prestan el servicio de practicaje.

La Autoridad Marítima Nacional, a pesar de la referida declaratoria de nulidad, tiene la función y atribución de autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas, en especial las de prácticaje y remolque conforme a lo dispuesto en el artículo 5 numeral 11 del Decreto-ley 2324 de 1984, toda vez que estas actividades son inherentes a la navegación marítima y fluvial.

Por lo anterior, en desarrollo del artículo 132 del Decreto-ley 2324 de 1984 y de acuerdo con las consideraciones del Honorable Consejo de Estado, se expidió el Decreto número 1876 del Ministerio de Defensa Nacional del diez (10) de septiembre de 1998 "por el cual se otorga al Ministro de Defensa Nacional la facultad de conceder la aprobación previa de los requisitos que determine la Dirección General Marítima para inscribir y otorgar licencia a las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas y de los reglamentos para el ejercicio de las mismas".

Elonce(11)denoviembre de 1998 se expidió la Resolución número 0395 DIMAR "Por la cual se establece el Reglamento que determina los requisitos para inscribir y otorgar licencia a las personas naturales y jurídicas dedicadas a la actividad de prácticaje como servicio público", aprobada mediante Resolución número 03889 del veinte(20) denoviembre de 1998 del Ministerio de Defensa Nacional.

II. JUSTIFICACION TECNICA

Días tras día en los principales puertos marítimos y/o fluviales de nuestra Nación localizados en litorales del Mar Caribe y Océano Pacífico permiten que grandes volúmenes de carga se movilicen, convirtiendo a la actividad marítima nacional en el principal medio de comercio internacional para nuestro país.

El arribo y zarpe de grandes buques mercantes de todas las banderas y con tripulantes de las más variadas nacionalidades, requieren siempre de la asistencia profesional de un numeroso contingente humano que, realizando diversas labores diarias, permite finalmente que las operaciones en los terminales portuarios marítimos y/o fluviales se realicen con gran eficiencia y seguridad, tanto para las personas como para las cargas y los buques.

En este movimiento diario, una destacada labor la realizan los pilotos prácticos, que, bajo su asesoría y con responsabilidad realizan el movimiento de los buques, cuyo origen se encuentra entre los Oficiales de Superficie en uso de buen retiro de la Armada Nacional, Capitanes de Altura de la Marina Mercante Colombiana, quienes alcanzaron una preparación basados en la academia dictada por la Escuela Naval Almirante Padilla y por la experiencia adquirida a través del desempeño de sus cargos en los buques donde prestaron sus servicios en aspectos de maniobra y de navegación o baquianos conocedores de los secretos de los parajes lacustres, fluviales y marítimos, por los cuales ellos navegaban.

Todas estas personas deben cumplir varios requisitos para desempeñar la actividad como tal. Esto asegura que sus decisiones durante las maniobras sean hechas con gran profesionalismo, eficiencia y absoluta seguridad.

La actividad marítima y fluvial de prácticaje, es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado y en cabeza de la Autoridad Marítima Nacional, la cual debe asegurar su prestación eficiente y garantizar el desarrollo de esta actividad en todo el territorio marítimo y fluvial nacional, en forma segura e ininterrumpida.

La Autoridad Marítima Nacional determina el contenido específico de las normas para la formación y titulación, o la habilitación mediante licencia. No obstante, tales normas deben tener el rigor necesario para que el piloto práctico se pueda habilitar de un modo seguro y eficaz. La formación incluirá la experiencia adquirida en condiciones reales bajo la estrecha supervisión de prácticos experimentados previamente autorizados por la Autoridad Marítima.

La navegación de prácticaje, es la que se realiza por aguas navegables restringidas o interiores, dentro de los límites de una bahía o sección de río habilitada como puerto, pilotando los buques o artefactos navales remolcados en forma segura.

Dentro de la navegación de prácticaje, encontramos cuatro (4) situaciones:

1. La navegación del buque sin cambios de rumbo en las secciones rectas de un canal de acceso a un puerto.

2. La navegación del buque con cambios de rumbo en las secciones curvas de un canal de acceso a un puerto.

3. Las maniobras para el atraque y desatraque de los muelles.

4. Las maniobras de fondeo en las áreas asignadas dentro del puerto.

Se considera como maniobra de prácticaje, el conjunto de movimientos que ejecuta el buque como resultado de las órdenes a los medios de propulsión y gobierno, apoyo de remolcadores, al uso de equipo de fondeo y amarre, para poder llevarlo al muelle, bien para abarloarlo, fondearlo, o llevarlo a la ruta de salida con seguridad.

La Actividad de Practicaje es obligatoria en las aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales, debido a que las condiciones de la navegación en espacios restringidos demanda conocimientos especializados y detallados. El piloto práctico como ejecutor de esta actividad debe ser un experto en los canales marítimos y/o fluviales de acceso a los puertos donde ha sido calificado, es conocedor de las variaciones de las corrientes, el último desplazamiento de los bajos fondos, y todos los problemas particulares de cada canal, muelle o fondeadero como también de las características hidrográficas, oceanográficas y meteorológicas del área de tránsito.

Su conocimiento de las condiciones locales aumenta considerablemente la información que se

tiene disponible de las cartas náuticas y derroteros, las enfilaciones y marcas de tierra del puerto, y todo lo relacionado con este. Es la persona que puede entrar y salir del puerto sin echarle una mirada a la carta de navegación y puede suministrar los rumbos seguros para navegar en los canales de accesos marítimos y/o fluviales a los puertos aun cuando existan las peores condiciones de visibilidad.

Debe poseer habilidad técnica para gobernar, maniobrar el buque y estar preparado para asesorar a Capitanes con el fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación marina así como la seguridad de todos los bienes involucrados en la navegación incluyendo las instalaciones portuarias.

El fin último de la actividad marítima y fluvial de la actividad del prácticaje, es ofrecer un servicio eficaz que consiste en la finalización de la maniobra en forma adecuada bien sea que se trate, de abarloar, acoderar, amarre a hoyas, atraque, cambio de fondeadero, entrada y salida de canales de acceso, fondeo y zarpe.

La actividad marítima y fluvial de prácticaje, como ya se anotó es un servicio público inherente a la finalidad del Estado y en cabeza de este, cuya prestación podrá ser delegada en los particulares o bien desarrollarse conjuntamente. En uno u otro caso es necesario proferir una reglamentación clara y de obligatorio cumplimiento con el fin de garantizar un seguro desarrollo de la navegación marítima y proteger los intereses comerciales nacionales.

El avance tecnológico que ha experimentado el buque en el presente siglo, su mayor velocidad, su mayor volumen y tonelaje, así como la mayor productividad exigida en los terminales portuarios y en cada puesto de atraque y el mayor rendimiento en las operaciones de cargue y descargue requiere que los movimientos de "buques en puerto y en los canales de acceso sean pilotados por personas con amplios conocimientos en todos los aspectos, que harán posible disminuir el tiempo de permanencia de los buques en los puertos y por ende rebajar costos logrando con ello un objetivo más que es de acreditar al país con unos excelentes servicios de prácticaje.

La falta de una reglamentación en esta materia podría ocasionar demandas contra el Estado Colombiano, si al momento de presentarse un posible siniestro marítimo o fluvial resultaran afectados tanto los bienes de los particulares como los bienes de uso público o elevar el grado de riesgo en los puertos marítimos y/o fluviales al no contar con un servicio de prácticaje que brinde seguridad a los buques que necesiten recatar en ellos, o aumentar el valor de los fletes por inseguridad.

El Estado mediante un acto de soberanía con esta Ley impone - y da origen a una relación, entre el Capitán como representante

del armador - y el piloto práctico, y permite a la Autoridad Marítima Nacional ejercer la dirección, coordinación y control de las personas naturales - y Jurídicas dedicadas a la actividad marítima y fluvial de practicaje.

III. MARCO JURIDICO

Como claramente lo expresa la Exposición de Motivos del Ministerio de Defensa, en el numeral 23 del artículo 150 de la Carta Magna se establece que el Congreso tiene como función, entre otras, expedir las leyes que regirán la prestación de los servicios públicos.

En el artículo 365 de la Constitución Política se establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, siendo su deber asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Contempla igualmente el inciso 2 del artículo 365 de la Carta Magna que los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

El artículo 1º del Decreto-ley 2324 de 1984, indica que la Dirección General Marítima es una dependencia del Ministerio de Defensa Nacional, agregada al Comando de la Armada Nacional.

El artículo 4º del Decreto-ley 2324 de 1984 estipula corresponde a la Dirección General Marítima ejecutar la política del Gobierno en materia marítima y que tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas en los términos del Decreto encita y los reglamentos que se expidan, así como la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país.

El numeral 8 del artículo 5º del Decreto-ley 2324 de 1984 consagra que es una función y atribución de la Autoridad Marítima la autorización y control de las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de naves y artefactos navales en aguas jurisdiccionales colombianas.

En el mismo sentido como ya se hizo mención en el numeral 11 del artículo 5 del mismo Decreto, expresa que es función y atribución de la Dirección General Marítima autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas en especial las de practicaje y remolque entre otros, las cuales son inherentes a la navegación marítima y fluvial.

En el artículo 124 del Decreto-ley 2324 de 1984, se estipula que el practicaje en aguas jurisdiccionales nacionales constituye un servicio público regulado y controlado por la Autoridad Marítima.

La Ley 1^a de 1991 establece que el servicio de practicaje debe ser prestado por un operador portuario, y en calidad de operador portuario, quedará sujeto al control y vigilancia de la Superintendencia General de Puertos adscrita al Ministerio de Transporte.

IV. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Los Representantes Manuel Ramiro Velásquez Arroyave y Pedro Vicente López Nieto, como Ponentes del presente Proyecto de Ley 214/99 Cámara, reiteran que las opiniones y propuestas de la Asociación de Pilotos Prácticos ANPRA, fueron escuchadas democráticamente y en su mayoría acogidas - previo análisis técnico y jurídico conjunto con la Dirección General Marítima DIMAR - en el texto definitivo que presentamos para Segundo Debate.

Las modificaciones propuestas al Proyecto para ser aprobado en Segundo Debate, contemplan adecuaciones sintácticas y lingüísticas de forma, así como clarificaciones conceptuales de fondo.

El Proyecto de Ley aprobado en primer debate constaba de 103 Artículos. Como resultado del análisis y del trabajo conjunto DIMAR-ANPRA-COMISION SEGUNDA CAMARA, el texto del Proyecto de Ley definitivo propuesto para SEGUNDO DEBATE consta de ochenta y uno (81) Artículos, comprendidos en diecisésis (16) Capítulos.

Veintidós (22) artículos del texto aprobado en primer Debate quedaron suprimidos algunos y otros fusionados entre sí, lo que determinó además la conformación en su texto de cuatro (4) artículos totalmente nuevos (artículos 34, 38, 70 y 80). Ante la fusión de artículos cambió la numeración del articulado, así como la compilación de éstos en diecisésis (16) capítulos.

En el **ANEXO UNO (1)** encontraremos el **PLIEGO DE MODIFICACIONES DEFINITIVO**: en la franja de la izquierda del cuadro está el texto del articulado aprobado en Primer Debate; en la franja del centro, el nuevo articulado del proyecto que contiene las modificaciones, supresiones y artículos nuevos; y en la franja del lado derecho, está la aclaración sobre cada artículo, en el sentido si hubo o no modificación frente al proyecto inicial.

El **ANEXO DOS (2)** contiene el cuadro descriptivo de las 24 propuestas definitivas presentadas por ANPRA y la determinación jurídica y técnica de la DIMAR, para aprobar o improbar dichas propuestas.

El **ANEXO TRES (3)** contiene el cuadro comparativo-descriptivo del articulado del proyecto en Primer Debate frente a las propuestas modificatorias para Segundo debate, con una franja a la derecha denominada **JUSTIFICACION**, que aclara el Pliego de Modificaciones del Anexo Uno en su parte jurídica y técnica.

Honorables Representantes a la Cámara:

Descritos todos los ámbitos históricos, técnicos, jurídicos, procedimentales, estamos convencidos de la necesidad de Legislar sobre tan importante sector que impulsa la vida económica nacional e internacional del país, además de rescatar la "autoridad" en el transporte marítimo a través de una Institución Oficial como es la DIMAR. Por motivo, **PROPONEMOS** a los Honorables Representantes, **DESE SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY 214 DE 1999 CAMARA "POR LA CUAL SE REGULARA ACTIVIDAD DE PRACTICAJE EN AGUAS**

MARITIMAS Y FLUVIALES DE LA NACION COLOMBIANA.

Santa Fe de Bogotá, noviembre 3 de 1999

Manuel Ramiro Velásquez Arroyave,

Representante a la Cámara Comisión Segunda de Relaciones Internacionales, Defensa, Seguridad Nacional y Comercio Exterior.

Pedro Vicente López Nieto

Representante a la Cámara Comisión Segunda de Relaciones Internacionales, Defensa, Seguridad Nacional y Comercio Exterior.

CAMARA DE REPRESENTANTES

COMISION SEGUNDA

CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Santa Fe de Bogotá, 16 de noviembre de 1999.

Autorizamos el presente informe.

José Walter Lenis Porras,
Presidente.

PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

por la cual se regula la actividad de practicaje en aguas marítimas y fluviales de la Nación Colombiana.

El Congreso de la República de Colombia

DECETA

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1º. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto establecer los procedimientos para controlar, vigilar y autorizar la actividad **marítima y fluvial** de practicaje en aguas marítimas y fluviales.

Artículo 2º. *Ambito de aplicación.* La presente ley regula la actividad de practicaje sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales, así como en los acuerdos binacionales, estén o no suscritos por Colombia y la costumbre nacional o internacional y se aplicará en aguas marítimas y fluviales de la Nación.

CAPITULO II

Definiciones

Artículo 3º. *Para efectos de la aplicación de la presente ley se entenderá por:*

1. Abarroar o abarroamiento. Es la operación de colocar un buque con el costado dispuesto paralelamente al costado de otro, y en general, amarrarlo de este modo a él. El otro buque puede estar atracado o fondeado.

2. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la Ley, los tratados internacionales, convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y la costumbre nacional o internacional.

3. Acoderar o acoderamiento. Es la faena marinera de amarrar un buque por proa y popa a dos metros, con lo cual se mantiene en una dirección determinada cualesquiera que sean las condiciones de vientos, corrientes y marea.

4. Actividades marítimas. Son todas aquellas que se efectúen en las aguas interiores marítimas incluyendo canales intercostales y de tráfico

marítimo; en los sistemas marinos y fluviomarinos; mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental (lecho y subsuelo marinos), aguas suprayacentes, litorales incluyendo playas, terrenos de bajamar, acantilados, cayos, islas, morros, bancos, y en todas las instalaciones y estructuras donde se efectúe embarque y desembarque de pasajeros.

5. Actividad marítima y fluvial de practicaje. Es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado. La Autoridad Marítima **Nacional en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios**, debe asegurarse su prestación y garantizar el desarrollo de esta actividad en **su jurisdicción** en forma eficiente y continua.

6. Autoridad Marítima Nacional. Es la entidad que a nombre del Estado **ejecuta la política del Gobierno en materia marítima; dirige, coordina, autoriza, controla y vigila las actividades marítimas y determina los requisitos para inscribir y otorgar las licencias correspondientes**. Actualmente está constituida por la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puerto.

7. Autoridades Portuarias. Son autoridades portuarias el Consejo Nacional de Política Económica y Social, quien aprueba o impruebalos planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte; el Ministerio de Transporte quien programa, evalúa y ejecuta en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los **terminales portuarios**, los planes de expansión portuaria aprobados por el Consejo Nacional de Política Económica y Social.

Cuando se considere necesario, **la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios**, ejercerá sus funciones en coordinación con la Autoridad Marítima Nacional del Ministerio de Defensa Nacional.

8. Atraque. Es la operación de colocar un buque al costado del muelle para asegurarlo por medio de sus líneas de amarre.

9. Artefacto naval. Es la construcción flotante que carece de propulsión propia que opera en el medio marítimo y fluvial, auxiliar de la navegación pero no destinada a ella aunque pueda desplazarse sobre el agua para el cumplimiento de sus fines específicos. En el evento que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de un buque se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.

10. Aspirante a piloto. Es la persona que cumpliendo con el lleno de los requisitos establecidos en la presente ley, es autorizada por la Autoridad Marítima para efectuar entrenamiento de practicaje para un puerto específico.

11. Buque o nave. Es la construcción principal e independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.

12. Empresa de practicaje. Es la que se constituye conforme a las leyes nacionales, cuyo objeto social es la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaje, la cual deberá estar debidamente equipada e integrada por uno o varios pilotos prácticos, requiriendo para su funcionamiento la licencia que expide la Autoridad Marítima.

13. **Entrenamiento de practicaje**. Es la preparación (entrenamiento) que recibe el aspirante a piloto o el piloto práctico para cambio de categoría con el fin de completar maniobras de practicaje para obtener su licencia.

14. Examen de competencia. Es la evaluación teórico-práctica de los conocimientos y aptitudes, que realiza la Capitanía de Puerto y la Junta Examinadora al aspirante a piloto para que obtenga la licencia por primera vez y a los pilotos prácticos para el cambio de categoría.

15. Faltadisciplinaria. Es toda acción u omisión que contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad de practicaje marítimo y fluvial, o bien el incumplimiento de las obligaciones, el abuso, extralimitación de los derechos y funciones, la incursión en prohibiciones, impedimentos, inhabilidades y conflicto de intereses.

16. Fondeo. Acción de fondear.

17. **Fondear. Dejar caer al fondo el ancla con su correspondiente cadena, cable o cabo entalagado para que aquélla agarre en el fondo y el buque quede sujeto a la misma**.

18. Junta Examinadora. Es el grupo de personas expertas en navegación designadas por la Autoridad Marítima Nacional para efectuar el examen de competencia a un aspirante a piloto, o a un piloto práctico para el cambio de categoría.

19. Libro de control de pilotos prácticos. Es aquel en el cual la Capitanía de Puerto registra la expedición de las licencias y las maniobras efectuadas por el piloto práctico, certificadas por la Autoridad Marítima Nacional.

20. Libro de aspirantes a piloto. Es aquél en el cual la Capitanía de Puerto registra la asistencia a las maniobras de practicaje en entrenamiento.

21. Licencia de piloto práctico. Es el documento expedido por la Autoridad Marítima Nacional mediante el cual se faculta al piloto práctico para desarrollar la actividad de practicaje **marítima y/o fluvial**.

22. Maniobra de practicaje. Es el movimiento que ejecuta el buque **asistido por un piloto práctico** para **realizar abarcoamiento, aco-deramiento, amarre a boyas o piñas, atraque, fondeo o cambio de fondeadero, entrada y salida de puerto y zarpe**.

23. Navegación de practicaje. Es la que realizan buques o artefactos navales, **asistidos por piloto práctico**, en aguas navegables restringidas o interiores.

24. Piloto práctico. Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de un **puerto marítimo o fluvial específico**, de las ayudas a la navegación **circundantes, capacitada** para asesorar a los capitanes de los buques, **entrenar a los aspirantes a piloto, a los pilotos prácticos por cambio de categoría en maniobras de practicaje y acreditado con la licencia en la categoría correspondiente expedida por la Autoridad Marítima Nacional**.

25. **Practicaje. Es el ejercicio de la actividad del piloto práctico**.

26. Puerto. Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones

y servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de carga y descarga de toda clase de buques, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles o embarcaderos.

27. Operador portuario. Es la empresa que presta servicios en los terminales portuarios, directamente relacionados con la entidad portuaria, en los términos establecidos en el numeral 5.9 del artículo 5 de la Ley 1^a del diez (10) de enero de 1991.

28. Usuarios del Puerto. Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios en el puerto.

29. Zarpar. Levar anclas, soltar amarras o salir del puerto.

Artículo 4º. *Clases de maniobras de practicaje.* Las maniobras en la actividad **marítima y fluvial de practicaje** son:

1. Abarcoar o abarcoamiento.
2. Aco-deramiento.
3. Amarre a boyas o piñas.
4. Atraque.
5. Fondeo o cambio de fondeadero.
6. Entrada y salida de **puerto**.
7. Zarpe.

CAPITULO III

Del practicaje marítimo y fluvial

Artículo 5º. *Practicaje marítimo y fluvial obligatorio y facultativo.* La actividad marítima o fluvial de practicaje es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas (200) T.R.B., que realizan maniobras o navegación de practicaje.

Es facultativa la actividad marítima o fluvial de practicaje cuando el buque está atracado a un muelle y deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del mismo, o cuando el Capitán del buque de bandera nacional en razón de su idoneidad, con la debida autorización de la Capitanía de Puerto respectiva, decida bajo su responsabilidad realizar la actividad de practicaje en un puerto específico.

Artículo 6º. *Prioridad de arribo para el servicio de practicaje.* Las prioridades de arribo serán las siguientes:

1. Arribada forzosa
2. Buques de la Armada Nacional
3. Buques de las Armadas extranjeras en visita oficial
4. Buques de pasajeros
5. Buques de carga portacontenedores
6. Buques de carga general
7. Buques graneleros

Artículo 7º. *Solicitud de practicaje marítimo y fluvial.* Deberá ser solicitado directamente por el Capitán del buque o en su defecto por el Armador de éste, o el Agente Marítimo, con el fin que se coordine la prestación eficiente y oportuna del servicio.

Tratándose de buques de guerra de las Armadas extranjeras, además de lo anterior se debe cumplir

con lo establecido en el numeral 4º del artículo 173 o en su defecto con el numeral 7º del artículo 189, de la Constitución Política, si a ello hay lugar.

Artículo 8º. Remuneración por el entrenamiento. Cuando el entrenamiento a los aspirantes a pilotos prácticos o de los pilotos por cambio de categoría se haga oneroso, la Autoridad Marítima Nacional definirá su monto tomando como base el salario mínimo legal mensual vigente, con fundamento en principios de equidad, solidaridad social y redistribución económica.

Artículo 9º. Restricción y prohibición de tráfico. Cuando por razones de orden público o seguridad nacional, realización de dragados, relimpias, campeonatos náuticos nacionales o internacionales o para prevenir: siniestros, pérdidas de la vida humana en el mar, daños a los bienes o contaminación del medio marino y fluvial y las demás que señale la Autoridad Marítima, el Capitán de Puerto, podrá mediante acto administrativo restringir o prohibir temporalmente el tránsito de buques o de artefactos navales.

Artículo 10. Prohibiciones a los Capitanes y Patrones. No podrán fondear, tender redes, ni actuar de manera alguna que entorpezca la actividad de practicaje marítimo y fluvial.

Artículo 11. Inhabilidades e incompatibilidades de la actividad de practicaje marítima y fluvial. Se entienden incorporadas a esta ley las inhabilidades e incompatibilidades previstas en la Constitución y en la ley, además las siguientes:

1. Inhabilidades

a) Haber sido condenado por delito sancionado con pena privativa de la libertad **pore tiempo que dure ésta**.

b) Hallarse en interdicción judicial.

c) Tener suspendida o cancelada la licencia por la Autoridad Marítima.

d) Padecer de incapacidad física o mental transitoria o permanente que comprometa su capacidad.

e) Presentar documentación falsa o adulterada.

2. Incompatibilidades

a) Ejercer simultáneamente la actividad de Agente Marítimo para el mismo buque.

b) Tener la calidad de Inspector de buque del Estado Rector del Puerto.

c) Ejercer en forma simultánea, el piloto práctico oficial, la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaje en empresas de practicaje.

d) Ejercer en forma simultánea, como operador portuario para la prestación de otro servicio.

CAPITULO IV

De la maniobra de practicaje

Artículo 12. Asesoría de piloto práctico. La maniobra de practicaje marítima y fluvial que realice un buque, será ejecutada bajo la asesoría de un piloto práctico con licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 13. Uso de remolcadores. El uso de remolcadores en las maniobras de practicaje en cuanto a su número y potencia será

determinado por el Capitán de la nave asistida con base en las características del buque, las condiciones meteorológicas y oceanográficas prevalecientes y las del área y puerto de maniobra.

Artículo 14. Información suministrada por el Capitán. Antes de **iniciar la maniobra** el piloto práctico deberá solicitar al Capitán del buque, información completa acerca del buen estado de funcionamiento del buque, así como de equipo de fondeo, de la maquinaria principal, auxiliar y, de las ayudas a la navegación que se empleen en la respectiva maniobra.

Conocida la información, el piloto práctico hará énfasis en el alistamiento de la tripulación y de los equipos, cuando sea necesario.

Artículo 15. Estado de embriaguez y sustancias sicotrópicas. El Capitán del buque **puede** abstenerse de admitir a bordo al piloto práctico que se presente en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias sicotrópicas. De inmediato solicitará a la Agencia Marítima su reemplazo y dentro de las doce (12) horas siguientes presentará la respectiva protesta a la Capitanía de Puerto informando lo sucedido.

Artículo 16. Colaboración. El Capitán y la tripulación del buque están obligados a prestar colaboración al piloto práctico, para efectuar adecuadamente **la actividad marítima y fluvial** de practicaje.

Artículo 17. Causales para la cancelación de las maniobras de practicaje. Son causales para la cancelación de las maniobras de practicaje las siguientes:

1. Cuando el buque no cumpla con las especificaciones técnicas de seguridad.

2. Cuando se presente mal tiempo debido al cambio de las condiciones meteorológicas, que impidan una navegación segura.

3. Cuando se encuentre un buque o nave o un obstáculo que impida el libre paso en el canal de acceso.

4. Cuando el calado del buque sea superior al margen de seguridad de la profundidad de diseño del canal de acceso.

5. Cuando las condiciones operativas del buque en lo referente a los equipos de fondeo, de la maquinaria principal, auxiliar y, de las ayudas a la navegación, no estén en buen funcionamiento o no se encuentren a bordo.

6. Cuando se presenten fallas humanas o técnicas a bordo de los remolcadores.

7. Cuando el piloto práctico estando a bordo del buque, presente una enfermedad súbita.

8. Cuando no exista una respuesta por parte del Capitán o la tripulación del buque, a las instrucciones impartidas por el piloto práctico.

9. Cuando el buque se encuentre sumergido por encima de la línea de flotación ya sea para agua salada o dulce, de conformidad con lo estipulado en el Convenio Internacional de Líneas de Carga, ratificado mediante la Ley 03 de 1987.

Artículo 18. Informe de cancelación. Cuando el piloto práctico cancela la maniobra de practicaje, debe dejar constancia escrita en la Capitanía de

Puerto y en la Agencia Marítima, de los antecedentes y las causas, dentro **de ocho (8) horas** siguientes a la toma de su decisión.

Artículo 19. Accidente o siniestro marítimo en maniobra de practicaje. Cuando en desarrollo de la maniobra de practicaje, el buque sufra un accidente o siniestro marítimo, el piloto no podrá desembarcar hasta tanto no se hayan agotado todos los medios de salvamento, o el Capitán del buque decida el abandono de éste.

CAPITULO V

De los pilotos prácticos

Artículo 20. Clases de pilotos. Existen dos clases de pilotos:

1. Piloto práctico oficial. Es el Oficial **en servicio activo** de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío, con licencia de piloto práctico expedida por la Autoridad Marítima, quien podrá prestar **el servicio público** de practicaje marítimo y fluvial **exclusivamente en los casos previstos en el artículo 40 de la presente ley**.

2. Piloto práctico particular. Es el Oficial de la Armada Nacional **en uso de retiro**, del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos, o el Oficial de Puente de Altura Categoría A, o el **particular con conocimientos y práctica en navegación y maniobra**, licenciado por la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 21. Categorías. Las categorías de pilotos prácticos son las siguientes:

1. Piloto práctico maestro.
2. Piloto práctico de primera.
3. Piloto práctico de segunda.

Artículo 22. Función del piloto práctico. Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje y **no lo reemplaza en el mando del mismo**.

Artículo 23. Obligaciones del piloto práctico. Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima **Nacional**, y los Capitanes y Patrones con permiso especial de practicaje, cumplirán las siguientes obligaciones:

1. Prestar la actividad marítima y fluvial de practicaje en las áreas que le autorice la Autoridad Marítima **Nacional**, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias y preservación del medio marino y **fluvial**.

2. Informar por escrito, oportuna y detalladamente a la Capitanía de Puerto sobre:

a) Toda violación a la Legislación Marítima Colombiana e Internacional por parte del Capitán o la tripulación del buque.

b) Cualquier accidente o siniestro marítimo del que tenga conocimiento.

c) Causales de cancelación de la maniobra de practicaje.

d) Actos que atenten contra la soberanía y la seguridad nacional.

3. Cumplir la presente ley, la legislación marítima vigente y las normas técnicas inherentes a su actividad.

4. Acatar **las disposiciones** de la Autoridad Marítima **Nacional**, así como las instrucciones y/o recomendaciones del Capitán de Puerto en lo referente a la actividad marítima y fluvial de practicaje.

5. Atender, como experto reconocido, el entrenamiento y las consultas que le efectúe el aspirante a piloto práctico en desarrollo del entrenamiento de practicaje **previo cumplimiento de los requisitos exigidos para el efecto**.

6. No obstaculizar, ni impedir el entrenamiento de **practicaje ni la práctica del examen** de competencia en maniobras de practicaje que haya **autorizado** el Capitán de Puerto.

7. Informar a la Regional de **la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios** y a la Capitanía de Puerto correspondiente cuando se presente fondeo de emergencia.

Artículo 24. Procedimientos complementarios del piloto práctico. Los siguientes son los procedimientos complementarios que debe seguir el piloto práctico:

1. Efectuar el análisis de la navegación en coordinación con la Capitanía de Puerto, cuando se vaya a prestar la actividad marítima y fluvial de practicaje en canales de acceso nuevos.

2. Tener en cuenta las observaciones del oficial encargado de graficar la posición del buque durante la maniobra de practicaje.

3. Dar las órdenes en idioma castellano o inglés según sea el caso, y exigir la repetición de éstas, por la persona encargada de ejecutarlas.

4. Llevar en forma permanente equipo portátil de comunicaciones para establecer contacto, cuando se requiera.

Artículo 25. Facultades del piloto práctico según su categoría. El piloto práctico, según su categoría está facultado para desempeñar la actividad marítima y fluvial de practicaje, en el puerto autorizado, así:

1. Maestro: todo tipo de buques, sin limitación por su tamaño o tonelaje.

2. Primera categoría: en buques hasta 50.000 T.R.B.

3. Segunda categoría: en buques hasta **8.000** T.R.B.

Artículo 26. Restricción en la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaje. El piloto práctico podrá desarrollar la actividad marítima y fluvial de practicaje **únicamente** en el **último** puerto para el cual tenga licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.

Parágrafo. La Autoridad Marítima por razones de seguridad o bien para garantizar la prestación de servicio público de practicaje, podrá autorizar el desempeño de un piloto práctico para un puerto diferente.

Artículo 27. Requisitos generales. Para obtener la licencia de piloto práctico, de segunda, por renovación, cambio de categoría y puerto diferente, el interesado **directamente o por intermedio de una empresa de practicaje registrada, ante la Autoridad Marítima Nacional**, debe cumplir los siguientes requisitos:

1. Diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima **Nacional** para el efecto.

2. Completar satisfactoriamente el entrenamiento de practicaje marítimo o fluvial en el puerto para el cual aspira obtener la licencia, **de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional, lo cual se acreditará con la certificación de la Capitanía de Puerto.**

3. Aprobar el examen de competencia que realiza **la Capitanía de Puerto y la Junta Examinadora**.

4. Presentar el recibo de pago por concepto de la expedición de la licencia.

Artículo 28. Número de pilotos. La Autoridad Marítima **Nacional, determinará** el número de pilotos prácticos y **el número de compañías privadas de practicaje** que deban servir en cada uno de los puertos colombianos con base en todos los factores que afectan la actividad marítima y fluvial de practicaje.

Parágrafo: Para los efectos pertinentes las empresas privadas de practicaje y/o la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia, podrán asesorar a la Autoridad Marítima Nacional designando un delegado.

Artículo 29. Requisitos específicos para obtener la Licencia como Piloto Práctico de segunda categoría por parte de Oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las Especialidades de Superficie o Submarinos en servicio activo o en retiro. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:

1. Acreditar **como mínimo** el grado de Teniente de Navío del Cuerpo Ejecutivo de Superficie de las especialidades de superficie o submarinos.

2. Acreditar un tiempo de embarco mínimo de cuatro (4) años, mediante certificado expedido por la Dirección de Personal de la Armada Nacional.

Artículo 30. Requisitos específicos para obtener licencia como piloto práctico de segunda categoría para oficiales mercantes. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:

1. Presentar copia de la licencia de navegación como Oficial de Puente de Altura Categoría "A" o Primer Oficial de Puente o su equivalente.

2. Acreditar el desempeño a bordo como Oficial de Puente por más de cuatro (4) años en buques superiores a dos mil (2.000) T.R.B.

Artículo 31. Requisitos específicos por cambio de segunda a primera categoría. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, son los siguientes:

1. Poseer licencia de piloto práctico de segunda categoría.

2. Haberse desempeñado como piloto práctico de segunda categoría en el puerto para el cual aspira a obtener la licencia de primera categoría durante un período no inferior a tres (3) años.

3. Acreditar el número de maniobras de practicaje en el puerto al cual aspira a promover la licencia, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 32. Requisitos específicos por cambio de primera categoría a categoría maestro. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, los siguientes:

1. Presentar licencia de piloto práctico de primera categoría.

2. Haberse desempeñado como piloto práctico de primera categoría en el puerto para el cual aspira a obtener la licencia de maestro categoría durante un período no inferior a **tres (3)** años.

3. Acreditar el número de maniobras de practicaje en el puerto al cual aspira a promover la licencia, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 33. Requisitos específicos para obtener Licencia como Piloto Práctico en Puerto Diferente. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:

1. Poseer licencia de piloto práctico maestro, de primera o de segunda categoría.

2. Haberse desempeñado como piloto práctico de segunda, de primera categoría o maestro, en el puerto actual durante un período no inferior a **tres (3) años** o más.

3. Acreditar maniobras de practicaje en buques, de acuerdo con los tonelajes y las categorías indicadas en el artículo 25, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 34. Número de maniobras por puerto. La Autoridad Marítima **Nacional determinará el número de maniobras de practicaje que deben realizar los aspirantes a piloto práctico, los pilotos prácticos por cambio de categoría y por puerto diferente, para cada uno de los puertos dependiendo del tráfico marítimo.**

Artículo 35. Ejercicio de la actividad marítima y fluvial de practicaje. Los pilotos prácticos de cualquier categoría que suspendan el ejercicio de la actividad por un período igual o superior a (12) meses, deberán realizar un número mínimo de maniobras que será determinado por la Autoridad Marítima Nacional para volver a ejercer la actividad.

CAPITULO VI

De la licencia de piloto práctico

Artículo 36. Obligatoriedad de la licencia. Para desarrollar la actividad marítima y fluvial de practicaje es indispensable tener la licencia como piloto práctico en la categoría que corresponda, expedida por la Autoridad Marítima **Nacional** para un puerto específico.

Artículo 37. Vigencia de la licencia. La licencia como piloto práctico, cualquiera que sea su categoría, **no** tendrá una vigencia **superior a cinco (5) años**, y con un mínimo de treinta (30) días de antelación cumplimiento del plazo de vencimiento el interesado deberá tramitar su renovación.

Artículo 38. Aptitud del piloto práctico. La Autoridad Marítima Nacional podrá expedir licencia a los pilotos prácticos en cualquier categoría siempre y cuando se certifiquen debidamente su aptitud y condiciones

sicofísicas hasta la edad de retiro forzoso que determine el Código Sustantivo Laboral.

Los pilotos prácticos con edad igual o superior a sesenta (60) años deben presentar los resultados satisfactorios de la prueba de esfuerzo, realizada por un médico especialista en cardiología que puede o no estar registrado en la Capitanía de Puerto.

Artículo 39. *Valor de la licencia.* La licenciade piloto práctico tendrá un valor de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

CAPITULO VII

De los pilotos prácticos Oficiales

Artículo 40. *Oficiales en servicio activo.* La Autoridad Marítima Nacional podrá autorizar a los Oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos, *previo cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley* para que efectúen maniobras de practicaje como pilotos prácticos oficiales, en los siguientes casos:

1. Para garantizar la prestación de la actividad marítima o fluvial de practicaje.
2. Pormotivos de orden público o de seguridad nacional.
3. Para realizar el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y,
4. Otras situaciones de *emergencia* que determine la Autoridad Marítima.

Parágrafo. Al pasar a la condición de retiro, el piloto práctico oficial, deberá diligenciar ante la Autoridad Marítima Nacional la licencia de piloto práctico particular.

CAPITULO VIII

De los permisos especiales de practicaje

Artículo 41. *Permiso especial para navegación de practicaje.* El Capitán o Patrón de un buque de bandera colombiana de arqueo superior a doscientas (200) T.R.B., e inferior a mil (1.000) T.R.B., podrá obtener el permiso especial para efectuar la actividad marítima y fluvial de practicaje bajo su responsabilidad, para un buque y puerto específico.

Parágrafo. La Autoridad Marítima determinará los requisitos y condiciones específicos que debe acreditar el Capitán o Patrón Regional para obtener el permiso especial de que trata el presente artículo.

Artículo 42. *Requisitos generales.* Para obtener o renovar el permiso especial para navegación de practicaje, así como la inscripción en el registro de la Capitanía de Puerto, el Capitán o Patrón deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima Nacional para el efecto.
2. Presentar recibo de pago por concepto de la expedición del permiso especial de practicaje.

Artículo 43. *Vigencia del permiso especial para navegación de practicaje.* El permiso especial para navegación de practicaje en un puerto específico es expedido por la Autoridad Marítima y tendrá una vigencia máxima de tres (3) años y en todo caso, no excederá la fecha de vencimiento de la licenciade navegación. Con un mínimo de treinta

(30) días de antelación al vencimiento del permiso, el Capitán o Patrón deberá tramitar su renovación.

Artículo 44. *Valor del permiso especial.* El permiso especial para navegación de practicaje tendrá un valor igual de un (1) de salario mínimo legal mensual vigente.

CAPITULO IX

Del entrenamiento de aspirantes a Piloto Práctico

Artículo 45. *Requisitos para autorizar entrenamiento de practicaje.* Para autorizar el entrenamiento de practicaje para un puerto específico, el aspirante debe cumplir los requisitos establecidos en el artículo 27.

Bajo ningún circunstanciala Autoridad Marítima autorizará a un aspirante a piloto práctico el *entrenamiento de practicaje* en forma simultánea para dos (2) o más puertos.

Parágrafo. Las empresas privadas de practicaje, darán todas las facilidades necesarias para el entrenamiento de los oficiales en servicio activo de la Armada Nacional una vez sean designados como aspirantes a piloto práctico oficial, o piloto por cambio de categoría por la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 46. *Características de los buques designados.* Los buques designados por el Capitán de Puerto para efectos del *entrenamiento de practicaje* deberán tener las características que a continuación se relacionan, de conformidad con las categorías depilotos prácticos existentes:

1. Para piloto práctico de segunda categoría: buques hasta 8.000 T.R.B.

2. Para piloto práctico de primera categoría: buques entre 8.000 hasta 50.000 T.R.B.

3. Para piloto práctico maestro: buques mayores de 50.000 T.R.B.

Artículo 47. *Procedimiento para el entrenamiento de practicaje.* La Autoridad Marítima Nacional determinará las condiciones que debe cumplir previamente el aspirante a piloto práctico, así como el procedimiento para llevar a cabo el *entrenamiento de practicaje* de conformidad con las características de cada puerto.

Artículo 48. *Finalización del entrenamiento de practicaje.* Se considera finalizado el *entrenamiento de practicaje* cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1. Se expida el certificado de finalización del *entrenamiento de practicaje* por la Capitanía de Puerto.

2. Se apruebe la evaluación práctica, realizada por la Junta Examinadora con una calificación igual o superior a siete punto cero (7.0) sobre diez punto cero (10.0), *efectuando un mínimo de tres (3) maniobras de las cuales dos, sean de atraque.*

3. Se apruebe la evaluación teórica, realizada por la Capitanía de Puerto con un puntaje igual o superior a siete punto cinco (7.5) sobre diez punto cero (10.0).

Las anteriores evaluaciones deben ser diligenciadas en los formatos expedidos por la Autoridad Marítima.

Artículo 49. *Práctica de nuevas evaluaciones.* El aspirante que no apruebe la evaluación teórica y/o práctica tendrá derecho a que se le practique, otra evaluación teórica y/o práctica, luego de transcurridos sesenta (60) días calendario contados a partir de la fecha de presentación del último examen.

En el caso que repreuebe la evaluación práctica el aspirante a piloto debe realizar un mínimo de veinte (20) maniobras, diez (10) diurnas y diez (10) nocturnas y cumplir con lo estipulado en el inciso anterior.

Si repreueba por segunda (2) vez la evaluación teórica y/o práctica, la licencia no será expedida por la Autoridad Marítima Nacional.

CAPITULO X

De la Junta Examinadora y del examen de competencia

Artículo 50. *Nombramiento de la Junta Examinadora.* El Capitán de Puerto nombra los integrantes de la Junta Examinadora y fija la hora y fecha para la realización del examen de competencia.

Artículo 51. *Composición de la Junta Examinadora.* La Junta Examinadora nombrada por el Capitán de Puerto estará integrada por cuatro personas así;

1. El representante de la Capitanía de Puerto, quienserá un Oficial superior de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en servicio activo o en retiro, que haya sido Comandante de Unidad mayor o un Capitán de Altura que se haya desempeñado como Capitán de buque.

2. Un Capitán de Altura licenciado por la Autoridad Marítima Nacional, que se haya desempeñado como Capitán de buque por un período no inferior a tres (3) años.

3. Un piloto práctico de igual o superior categoría a la del examinado.

CAPITULO XI

Del control de la actividad marítima y fluvial de practicaje

Artículo 52. *Control de la actividad marítima y fluvial de practicaje.* El control de la actividad marítima o fluvial de practicaje a nivel local corresponde a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, la cual fija los límites y condiciones que deben cumplir los buques, lleva a cabo el control de los pilotos prácticos, de las empresas de practicaje y emite las instrucciones y/o recomendaciones pertinentes para garantizar la seguridad de la navegación, de las tripulaciones, así como para prevenir la contaminación del medio marino. Para efectos de los servicios portuarios relacionados con la carga, e instalaciones portuarias, el control se ejercerá por la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios.

Artículo 53. *Registro de licencias y control de maniobras de practicaje.* Una vez expedida la licencia del piloto práctico, la Capitanía de Puerto anotará tal hecho en el libro de control de pilotos prácticos y llevará el control de las maniobras de practicaje en la siguiente forma.

1. Terminada cada maniobra de practicaje, el piloto práctico presentará ante el Capitán del buque

el formato establecido por la Autoridad Marítima, para su firma.

2. El piloto práctico entregará el formato diligenciado en la Capitanía de Puerto dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles siguientes a la terminación de la maniobra de practicaje.

3. Verificado el correcto diligenciamiento del formato y hechas las observaciones por la Capitanía de Puerto, se hará el correspondiente registro en el libro de control de pilotos prácticos.

Artículo 54. Libro de Control de Pilotos Prácticos. En el Libro de Control de Pilotos Prácticos se registra la siguiente información:

1. Datos personales del piloto práctico como son:

- a) Nombres y apellidos.
- b) Documento de identificación.
- c) Dirección de residencia y teléfono.

2. Datos de la licencia como son:

- a) Número de la licencia.
- b) Categoría.
- c) Fecha de expedición y fecha de vencimiento.

3. Empresa para la que trabaja.

4. Registro de todas las maniobras certificadas realizadas por el piloto práctico, incluyendo el entrenamiento de practicaje, consignando la siguiente información:

a) Datos del buque:

- 1) Nombre.
- 2) Bandera.
- 3) Tonelaje.
- b) Fecha y hora de la maniobra.
- c) Novedades.

Artículo 55. Certificado médico sicosfísico. Los pilotos prácticos deben presentar anualmente ante la Capitanía de Puerto el certificado médico de aptitud **sicosfísica** en el formato expedido por la Autoridad Marítima **Nacional** firmado por un médico con registro profesional vigente.

Artículo 56. Clasificación de aptitud sicosfísica. Una vez realizados los exámenes médicos establecidos por la Autoridad Marítima Nacional, tanto los aspirantes a piloto como los pilotos prácticos quedarán clasificados así:

- 1. Aptos.
- 2. No aptos temporalmente.
- 3. No aptos definitivamente.

Parágrafo. Los "no aptos temporalmente" quedarán suspendidos de sus funciones mientras dure tal situación, que no podrá exceder de un (1) año. Transcurrido este tiempo se cancela la licencia.

Artículo 57. Reportes estación de tráfico marítimo. El piloto práctico una vez esté a bordo del buque, deberá reportarse a la estación de control de tráfico marítimo local y a la **Capitanía de Puerto** para informar el inicio y término de la maniobra o para reportar cualquier tipo de emergencia.

CAPITULO XII

De las empresas de practicaje

Artículo 58. Autorización y registro de las empresas de practicaje. La Autoridad Marítima

Nacional, es la **entidad competente para autorizar y registrar las empresas de practicaje** legalmente constituidas que cumplan con los requisitos estipulados en la presente ley.

Artículo 59. Función de las empresas de practicaje. Es función de las empresas de practicaje, desarrollar la actividad marítima o fluvial de practicaje en el puerto o puertos autorizados por la Autoridad Marítima **Nacional**.

Artículo 60. Obligaciones de las empresas de practicaje. Las empresas de practicaje debidamente autorizadas mediante licencia de explotación comercial, tendrán las siguientes obligaciones:

1. Operar exclusivamente con pilotos prácticos que posean la licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima **Nacional** para el respectivo puerto.

2. Prestar la actividad marítima o fluvial de practicaje en forma continua.

3. Entrenar a los aspirantes a piloto práctico autorizados por la Autoridad Marítima Nacional.

4. Realizar el transporte de pilotos prácticos en embarcaciones que cumplan con las normas mínimas de seguridad y navegabilidad que establezca la Autoridad Marítima Nacional.

El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones anteriores se considera una falta grave y dará a lugar a la imposición de las sanciones consagradas en la presente ley.

Artículo 61. Requisitos para expedición, registro y renovación de la licencia de explotación comercial. Para efectos de expedir, registrar o renovar la licencia de explotación comercial, las sociedades y/o empresas interesadas deben presentar solicitud ante la Autoridad Marítima, acompañada de los siguientes documentos:

1. Certificado de existencia y representación legal **expedido por** la Cámara de Comercio **donde conste como único** objeto social sea la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaje, indicando **el puerto de operación, con fecha de expedición no superior** a diez (10) días.

2. Relación de los equipos para prestar el servicio.

3. Fotocopia de la licencia de comunicaciones expedida por la autoridad competente.

4. Relacionar el personal administrativo, el cual debe ser suficiente en número para atender las necesidades de la compañía, especialmente en lo referente a la atención permanente en la estación de pilotos, quienes deben estar adecuadamente capacitados y entrenados en procedimientos y acciones a ser adoptadas, especialmente en casos de emergencia.

5. Recibo de pago por concepto de expedición de la Licencia.

Artículo 62. Estación de pilotos. Toda empresa de practicaje deberá contar dentro de sus instalaciones con una estación de pilotos que reciba durante las veinticuatro (24) horas del día los requerimientos para la prestación del servicio **público** de practicaje marítimo y fluvial.

Artículo 63. Equipo de la estación de pilotos. Todas las estaciones de pilotos deben contar con el siguiente equipo y elementos:

1. Radios VHF, de no menos de 25 vatios de potencia, en capacidad de sintonizar los canales 16, 72 y diez (10) canales más del servicio móvil marítimo.

2. Teléfono, fax e **internet**

3. Lista de las diferentes Autoridades vinculadas con las actividades propias del puerto.

4. Copia de la legislación marítima y portuaria nacional vigente sobre la actividad y servicio de practicaje.

5. Carta de navegación actualizada, del canal de acceso y zonas de fondeo y atraque.

6. Convenio sobre Reglamentación Internacional para prevenir los abordajes COLREG/72 ratificado mediante la Ley 13 de 1981.

7. Tabla de mareas.

8. Las demás normas aplicables que se establezcan a nivel nacional e internacional.

CAPITULO XIII

De la licencia de explotación comercial como empresas de practicaje

Artículo 64. Obligatoriedad de licencia de explotación comercial. Para desarrollar la actividad marítima y fluvial de practicaje es indispensable tener la licencia de explotación comercial vigente como empresa de practicaje expedida por la Autoridad Marítima para un puerto específico.

Artículo 65. Vigencia de la licencia de explotación comercial. La licencia como empresa de practicaje, **no** tendrá una vigencia superior a tres (3) años, y antes de cumplirse el plazo de vencimiento el Representante Legal deberá trámite su renovación.

Artículo 66. Ampliación de la licencia de explotación comercial. Las empresas de practicaje autorizadas por la Autoridad Marítima mediante licencia de explotación comercial vigente, podrán obtener la ampliación de la licencia respectiva para un puerto diferente al inicialmente autorizado, previa solicitud y cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley.

Artículo 67. Valor de la licencia de explotación comercial. El valor de la licencia de explotación comercial por primera vez, renovación y ampliación es de **tres (3)** salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 68. Trámite de licencia de explotación comercial. Todos los trámites relacionados con la expedición por primera vez, renovación y ampliación de la licencia de explotación comercial como empresa de practicaje, se deben adelantar por intermedio de la Capitanía de Puerto respectiva.

CAPITULO XIV

De las medidas de seguridad

Artículo 69. Embarco y desembarco de pilotos prácticos. Las áreas de embarco y desembarco de los pilotos prácticos serán fijadas por la Capitanía de Puerto respectiva.

Para el embarque y desembarque del piloto práctico y por el grave riesgo que para su

seguridad personal implica tener que hacerlo en mar abierto, con naves en movimiento y soportando condiciones difíciles de navegación para las lanchas de pilotos, se debe dar estricto cumplimiento a las regulaciones internacionales sobre la materia dentro de las cuales se destacan:

a) *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de la OMISOLAS/74/78. (Capítulo -V - Regla 17).*

b) *Circular OMISMSC/568 "Medios para el embarco y trasbordo de prácticos".*

Artículo 70. *Empresas dedicadas al suministro de lanchas para el transporte de pilotos prácticos.* Las empresas que presten el servicio de transporte de pilotos prácticos, deberán ser autorizadas e inscritas ante la Autoridad Marítima Nacional.

Las embarcaciones utilizadas para el transporte de pilotos deberán cumplir con las especificaciones técnicas que determine la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 71. *Helicópteros.* Para realizar el transporte del piloto práctico usando helicóptero, éste deberá contar con la respectiva autorización de la Autoridad competente y de la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 72. *Preservación y protección del medio marino.* Durante el desarrollo de la maniobra de practicaje, el piloto práctico velará por el cumplimiento de las exigencias contenidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, MARPOL 73/78, ratificado mediante la Ley 12 de 1981, así como por las demás normas vigentes sobre la materia.

CAPITULO XV De la facultad disciplinaria, de las faltas disciplinarias y de las sanciones

Artículo 73. *Facultad disciplinaria.* Es la competencia que tiene la Autoridad Marítima Nacional para sancionar por acción u omisión a quien contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad marítima y fluvial de practicaje.

Artículo 74. *Faltas disciplinarias.* Se consideran faltas disciplinarias del piloto práctico las siguientes:

1. El incumplimiento de la presente ley.
2. No concurrir al encuentro del buque para prestar la actividad marítima o fluvial de practicaje, sin causa justificada.
3. No presentarse a la hora indicada para prestar la actividad marítima o fluvial de practicaje, sin causa justificada.
4. La negligencia o falta de idoneidad profesional en la prestación de la actividad marítima o fluvial de practicaje.
5. Todo acto de violencia, injuria o mal trato en que incurra el piloto práctico contra el Capitán del buque, cualquier de los miembros de su tripulación, el Capitán de Puerto, cualquier servidor público de la Capitanía, el aspirante a piloto o el piloto práctico en entrenamiento.

Artículo 75. *Sanciones.* Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquier de las normas citadas en la presente ley se aplicarán de conformidad con lo establecido en el Decreto-ley 2324 del dieciocho (18) de septiembre de 1984 y de las normas que los modifiquen o adicionen en lo relacionado con la actividad marítima y fluvial de practicaje.

CAPITULO XVI Disposiciones finales

Artículo 76. *Reglamentación.* El Gobierno Nacional, ejercerá la potestad reglamentaria mediante la expedición de los Decretos necesarios para la cumplida ejecución y desarrollo de la presente ley.

Artículo 77. *Devolución de licencias.* El piloto práctico y la empresa de practicaje deberán devolver las licencias expedidas por la Autoridad Marítima Nacional, cuando se les expida una nueva licencia o cuando mediante acto administrativo se cancele la autorizada.

Artículo 78. *Extravío de licencias.* En caso de pérdida de las licencias el piloto práctico y la empresa de practicaje deberán tramitar ante la Autoridad Marítima Nacional, el formato diligenciado para la expedición de una nueva, anexando el recibo de pago correspondiente.

Artículo 79. *Deterioro de la licencia.* En caso de deterioro de las licencias el piloto práctico y la empresa de practicaje, deberá tramitar ante la Autoridad Marítima Nacional el formato diligenciado para la expedición de una nueva, anexando el original de la licencia, y el recibo de pago correspondiente.

Artículo 80. *Operación técnica especial.* La Autoridad Marítima Nacional determinará la forma en que se desarrolle la actividad marítima y fluvial de practicaje en los puertos con características técnicas y condiciones de operación especiales.

Artículo 81. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Publíquese y ejecútese

ANEXO UNO (1)

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
EPIGRAFE: Por la cual se regula la actividad de practicaje en aguas marítimas y fluviales de la Nación Colombiana.	Por la cual se regula la actividad de practicaje en aguas marítimas y fluviales de la Nación Colombiana.	Elepígrafe Sin modificación.
Artículo 1º. OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer los procedimientos para controlar, vigilar y autorizar la actividad de practicaje en aguas marítimas y fluviales.	Artículo 1º. OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer los procedimientos para controlar, vigilar y autorizar la actividad de practicaje en aguas marítimas y fluviales.	<i>En todos los artículos se modificó la expresión "actividad de practicaje marítima" POR "actividad marítima y fluvial de practicaje".</i>
Artículo 2º. AMBITO DE APLICACION. La presente ley regula la actividad de practicaje sin perjuicio de lo dispuesto en los Tratados y Convenios Internacionales, así como en los Acuerdos binacionales, estén o no suscritos por Colombia y la costumbre nacional o internacional y se aplicarán en aguas marítimas y fluviales de la Nación.	Artículo 2º. AMBITO DE APLICACION. La presente ley regula la actividad de practicaje sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales, así como en los acuerdos binacionales, estén o no suscritos por Colombia y la costumbre nacional o internacional y se aplicarán en aguas marítimas y fluviales de la Nación.	Sin modificación.
CAPITULO II DEFINICIONES	CAPITULO II DEFINICIONES	Se suprimieron y ajustaron algunas de las definiciones.
Artículo 3º. Para efectos de la aplicación de la presente ley se entenderá por: 1. Abarloar o abarloamiento. Es la operación de colocar un buque con el costado dispuesto paralelamente al costado de otro, y en general, amarrarlo de este modo a él. El otro buque puede estar atracado o fondeado.	Artículo 3º. Para efectos de la aplicación de la presente ley se entenderá por: 1. Abarloar o abarloamiento. Es la operación de colocar un buque con el costado dispuesto paralelamente al costado de otro, y en general, amarrarlo de este modo a él. El otro buque puede estar atracado o fondeado.	

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>2. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la Ley, los Tratados internacionales, Convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y la costumbre nacional o internacional.</p> <p>Para efectos de la presente ley son accidentes o siniestros marítimos sin que se limite a ellos, los siguientes: naufragio, encallamiento, abordaje, explosión o incendio de buque o artefacto naval o estructuras o plataformas marinas, colisión y toda situación que origine contaminación marina por buque o artefacto naval, así como, los daños causados por buques o artefactos navales a los bienes.</p>	<p>2. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la Ley, los tratados internacionales, convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y la costumbre nacional o internacional.</p>	<p>Se suprimió el inciso segundo en razón a que este texto se encuentra contenido en el artículo 26 del Decreto-ley 2324 de 1984.</p>
<p>3. Acoderar o acoderamiento. Es la faena marinera de amarrar un buque por proa y popa a dos muertos, con lo cual se mantiene en una dirección determinada cualesquier que sean las condiciones de vientos, corrientes y marea.</p>	<p>3. Acoderar o acoderamiento. Es la faena marinera de amarrar un buque por proa y popa a dos muertos, con lo cual se mantiene en una dirección determinada cualesquier que sean las condiciones de vientos, corrientes y marea.</p>	<p>Sin modificación.</p>
<p>4. Actividades marítimas. Son todas aquellas que se efectúen en el mar territorial, zona económica exclusiva, zona contigua, zonas adyacentes, suelo y subsuelo pertenecientes a la plataforma continental, y en las costas y puertos de la República, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales o extranjeros, o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma.</p>	<p>4. Actividades marítimas. Son todas aquellas que se efectúen en las aguas interiores marítimas incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo; en los sistemas marinos y fluvio marinos; mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental, (lecho y subsuelo marinos), aguas suprayacentes, litorales incluyendo playas, terrenos de bajamar, acantilados, cayos, islas, morros, bancos, y en todas las instalaciones y estructuras donde se efectúe embarque y desembarque de pasajeros.</p>	<p>Se complementó.</p>
<p>5. Actividad marítima y fluvial de practicaje. Es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado. La Autoridad Marítima y la Autoridad Portuaria, deben asegurar su prestación eficiente y garantizar el desarrollo de esta actividad en todo el territorio marítimo y fluvial nacional, en forma continua e ininterrumpida.</p>	<p>5. Actividad marítima y fluvial de practicaje. Es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado. La Autoridad Marítima <i>Nacional en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios</i>, debe asegurar su prestación y garantizar el desarrollo de esta actividad en <i>su jurisdicción</i> en forma eficiente y continua.</p>	<p>Se aclaró y mejoró la redacción.</p>
<p>6. Actividades portuarias. Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y en general todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.</p>		
<p>7. Autoridad Marítima Nacional. Es la entidad que a nombre del Estado autoriza, coordina, controla, vigila, dirige y determina, entre otras actividades, los requisitos para inscribir y otorgar licencias para desarrollar la actividad del practicaje marítima y fluvial, y expide los correspondientes reglamentos. Actualmente está constituida por la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puerto, quienes ejercerán exclusivamente las funciones de Autoridad Marítima.</p>	<p>6 Autoridad Marítima Nacional. Es la entidad que a nombre del Estado <i>ejecuta la política del Gobierno en materia marítima; dirige, coordina, autoriza, controla y vigila las actividades marítimas y determina los requisitos para inscribir y otorgar las licencias correspondientes</i>. Actualmente está constituida por la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puerto.</p>	<p>Se precisó la función y competencia de la Autoridad Marítima.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
8. Autoridades Portuarias. Son autoridades portuarias el Consejo Nacional de Política Económica y Social, quien aprueba o imprueba los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte; el Ministro de Transporte quien programa, evalúa y ejecuta en coordinación con la Superintendencia General de Puertos, los planes de expansión portuaria aprobados por el Consejo Nacional de Política Económica y Social. Cuando se considere necesario, la Superintendencia General de Puertos ejercerá sus funciones en coordinación con la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.	7. Autoridades Portuarias. Son autoridades portuarias el Consejo Nacional de Política Económica y Social, quien aprueba o imprueba los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte; el Ministro de Transporte quien programa, evalúa y ejecuta en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios , los planes de expansión portuaria aprobados por el Consejo Nacional de Política Económica y Social. Cuando se considere necesario, la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios ejercerá sus funciones en coordinación con la Autoridad Marítima Nacional del Ministerio de Defensa Nacional.	Se mejoró la redacción.
9. Atraque. Es la operación de colocar un buque al costado del muelle para asegurarlo por medio de sus líneas de amarre.	8. Atraque. Es la operación de colocar un buque al costado del muelle para asegurarlo por medio de sus líneas de amarre.	Sin modificación.
10. Artefacto naval. Es la construcción flotante que carece de propulsión propia que opera en el medio marítimo y fluvial, auxiliar de la navegación pero no destinada a ella aunque pueda desplazarse sobre el agua para el cumplimiento de sus fines específicos. En el evento que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de un buque se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.	9. Artefacto naval. Es la construcción flotante que carece de propulsión propia que opera en el medio marítimo y fluvial, auxiliar de la navegación pero no destinada a ella aunque pueda desplazarse sobre el agua para el cumplimiento de sus fines específicos. En el evento que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de un buque se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.	Sin modificación.
11. Aspirante a piloto. Es la persona que cumpliendo con el lleno de los requisitos establecidos en la presente ley, es autorizada por la Autoridad Marítima para efectuar entrenamiento en maniobra de practicaje para un puerto específico.	10. Aspirante a piloto. Es la persona que cumpliendo con el lleno de los requisitos establecidos en la presente ley, es autorizada por la Autoridad Marítima para efectuar entrenamiento de practicaje para un puerto específico.	
12. Buque o nave. Es toda construcción principal e independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.	11. Buque o nave. Es toda construcción principal e independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.	Sin modificación.
13. Buque designado. Es el buque determinado previamente por la Capitanía de Puerto con el fin que se efectúe a bordo el entrenamiento en maniobra de practicaje.		Sin modificación.
14. Empresa de practicaje. Es la que se constituye conforme a las leyes nacionales, cuyo objeto social es la prestación de la actividad de practicaje marítima y fluvial, la cual deberá estar debidamente equipada e integrada por uno o varios pilotos prácticos, requiriendo para su funcionamiento la licencia que expide la Autoridad Marítima.	12. Empresa de practicaje. Es la que se constituye conforme a las leyes nacionales, cuyo objeto social es la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaje, la cual deberá estar debidamente equipada e integrada por uno o varios pilotos prácticos, requiriendo para su funcionamiento la licencia que expide la Autoridad Marítima.	Sin modificación.
	14. Entrenamiento de practicaje. Es la preparación (entrenamiento) que recibe el aspirante a piloto o el piloto práctico para cambio de categoría con el fin de completar maniobras de practicaje para obtener su licencia.	Nueva definición.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
15. Examen de competencia. Es la evaluación teórico - práctica de los conocimientos y aptitudes, que realiza la Capitanía de Puerto y la Junta Examinadora al aspirante a piloto para que obtenga la licencia por primera vez y a los pilotos prácticos para el cambio de categoría.	15. Examen de competencia. Es la evaluación teórico - práctica de los conocimientos y aptitudes, que realiza la Capitanía de Puerto y la Junta Examinadora al aspirante a piloto para que obtenga la licencia por primera vez y a los pilotos prácticos para el cambio de categoría.	Sinmodificación.
16. Falta disciplinaria. Es toda acción u omisión que contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad de practicaje marítimo y fluvial dentro de la jurisdicción de la Autoridad Marítima o de la Autoridad Portuaria, o bien el incumplimiento de las obligaciones, el abuso, extralimitación de los derechos y funciones, la incursión en prohibiciones, impedimentos, inhabilidades y conflictos de intereses.	16. Faltadisciplinaria. Es toda acción u omisión que contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad de practicaje marítimo y fluvial, o bien el incumplimiento de las obligaciones, el abuso, extralimitación de los derechos y funciones, la incursión en prohibiciones, impedimentos, inhabilidades y conflictos de intereses.	Sinmodificación.
17. Fondeo. Acción de fondear.	17. Fondeo. Acción de fondear.	Sinmodificación.
18. Fondear. Acción de botar el ancla al agua para sujetar el buque en esa posición mediante la cadena.	18. Fondear. Dejar caer al fondo el ancla con su correspondiente cadena, cable o cabo entalingado para que aquella agarre en el fondo y el buque quede sujeto a la misma.	Técnicamente se complementó la definición.
19. Junta examinadora. Es un grupo de personas expertas en navegación designadas por la Autoridad Marítima para efectuar el examen de competencia a un aspirante a piloto, o a un piloto práctico para el cambio de categoría.	19 Junta Examinadora. Es el grupo de personas expertas en navegación designadas por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i> para efectuar el examen de competencia a un aspirante a piloto, o a un piloto práctico para el cambio de categoría.	Se mejora la redacción: siempre que se tenga la expresión Autoridad Marítima se agrega "Nacional".
20. Libro de control de pilotos prácticos. Es un libro en el cual la Capitanía de Puerto registra la expedición de las licencias y las maniobras efectuadas por el piloto práctico, certificadas mediante los formatos que elabore la Autoridad Marítima.	20. Libro de control de pilotos prácticos. Es aquel en el cual la Capitanía de Puerto registra la expedición de las licencias y las maniobras efectuadas por el piloto práctico, certificadas por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i> .	Se agrega Nacional.
21. Libro de aspirantes a piloto. Es un libro en el cual la Capitanía de Puerto registra la asistencia a las maniobras de practicaje en entrenamiento con el fin de obtener la licencia.	21. Libro de aspirantes a piloto. Es aquel en el cual la Capitanía de Puerto registra la asistencia a las maniobras de practicaje en entrenamiento.	Sinmodificación.
22. Licencia de piloto práctico. Es el documento expedido por la Autoridad Marítima mediante el cual faculta al piloto práctico para desarrollar la actividad de practicaje como servicio público.	22. Licencia de piloto práctico. Es el documento expedido por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i> mediante el cual se faculta al piloto práctico para desarrollar la actividad de practicaje <i>marítima y/o fluvial</i> .	Se mejora la redacción.
23. Maniobra de practicaje. Es el conjunto de movimientos que ejecuta el buque como resultado de las órdenes a los medios de propulsión y gobierno, al apoyo de remolcadores, al uso del equipo de fondeo y amarre, para poder llevarlo al muelle, para abarloarlo, acoderarlo, fondearlo, o llevarlo a la ruta de salida con seguridad.	23. Maniobra de practicaje. Es el movimiento que ejecuta el buque <i>asistido por un piloto práctico</i> para <i>realizar abarloamiento, acoderamiento, amarre a boyas o piñas, atraque, fondeo o cambio de fondeadero, entrada y salida de puerto y zarpe</i> .	Se precisaron tecnicamente las clases de maniobras existentes.
24. Navegación de practicaje. Es la que se realiza por aguas navegables restringidas o interiores, dentro de los límites de una bahía o sección de río habilitada como puerto, conduciendo los buques o artefactos navales remolcados, en forma segura.	24. Navegación de practicaje. Es la que realizan buques o artefactos navales, <i>asistidos por piloto práctico</i> , en aguas navegables restringidas o interiores.	Técnicamente se precisa la definición.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
25. Piloto práctico. Es la persona licenciada por la Autoridad Marítima como experto reconocido en el conocimiento de las ayudas a la navegación, condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas, así como de sus efectos, en una zona marítima o fluvial (piloto práctico de costas) o puerto específico (piloto práctico de puerto) y preparado para asesorar a los Capitanes de los buques y aspirantes a piloto en las maniobras de practicaje, para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de los buques o naves, de su carga, de las instalaciones portuarias y la preservación del medio marino.	25 Piloto práctico. Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de un <i>puerto</i> marítimo o fluvial <i>específico</i> , de las ayudas a la navegación <i>circundantes</i> , <i>capacitada</i> para asesorar a los capitanes de los buques, <i>entrenar a los</i> aspirantes a piloto, <i>a los pilotos prácticos por cambio de categoría en maniobras de practicaje y acreditado con la licencia en la categoría correspondiente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.</i>	Se precisa la redacción.
26. Piloto práctico oficial. Es el Oficial de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío en servicio activo o en retiro, o el Oficial de Puente de Altura Categoría A o su equivalente o persona con licencia de piloto práctico expedida por la Autoridad Marítima, quienes podrán estar al servicio de la Autoridad Marítima para prestar la actividad practicaje marítima o fluvial.		Se suprime.
27. Practicaje. Es la preparación (entrenamiento) que recibe el aspirante a piloto o el piloto práctico para cambio de categoría con el fin de completar maniobras de practicaje para obtener su licencia, bajo la dirección de una persona capacitada.	26. Practicaje. Es el ejercicio de la actividad del piloto práctico.	Se simplificó y precisó la redacción.
28. Puerto. Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de buques, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles o embarcaderos.	27. Puerto. Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de buques, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles o embarcaderos.	Sin modificación..
29. Operador portuario. Es la empresa que presta servicios en los terminales portuarios, directamente relacionados con la entidad portuaria, en los términos establecidos en el numeral 5.9 del artículo 5º de la Ley 1a. del diez (10) de enero de 1991.	28. Operador portuario. Es la empresa que presta servicios en los terminales portuarios, directamente relacionados con la entidad portuaria, en los términos establecidos en el numeral 5.9 del artículo 5º de la Ley 1a. del diez (10) de enero de 1991.	Sin modificación.
30. Servicio portuario de practicaje. Es un servicio inherente a la finalidad social del Estado, prestado por un operador portuario, el cual es controlado, vigilado e inspeccionado por la Superintendencia General de Puertos.		Se suprime.
31. Usuarios de Puerto. Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios en el puerto.	29. Usuarios de Puerto. Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios en el puerto	Sin modificación.
32. Zarpar. Levar anclas, soltar amarras o salir del puerto.	30. Zarpar. Levar anclas, soltar amarras o salir del puerto	Sin modificación.
33. Zarpe. Es salir del puerto a mar abierto acción zarpar.		Se suprime.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>Artículo 4º. CLASES DE MANIOBRAS DE PRACTICAJE. Las maniobras en la actividad de practicaje marítima o fluvial son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Abarroar o abarroamiento. 2. Acoderamiento. 3. Amarre a boyas. 4. Atraque. 5. Cambio de fondeadero. 6. Entrada y salida de canales de acceso. 7. Fondeo. 8. Zarpe. 	<p>Artículo 4º. CLASES DE MANIOBRAS DE PRACTICAJE. Las maniobras en la actividad <i>marítima y fluvial de practicaje son:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Abarroar o abarroamiento. 2. Acoderamiento. 3. Amarre a boyas <i>o piñas.</i> 4. Atraque. 5. Fondeo o cambio de fondeadero. 6. Entrada y salida de <i>puerto.</i> 7. Zarpe. 	Se agregaron las maniobras contenidas en la definición.
<p>CAPITULO III DEL PRACTICAJE MARITIMO Y FLUVIAL</p> <p>Artículo 5º PRACTICAJE MARÍTIMO Y FLUVIAL OBLIGATORIO Y FACULTATIVO. La actividad de practicaje marítima o fluvial es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas (200) T.R.B., que pretendan realizar maniobras o navegación de practicaje.</p> <p>Es facultativa la actividad de practicaje marítima o fluvial cuando el buque está atracado a un muelle y deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del mismo, o cuando el Capitán del buque de bandera nacional en razón de sus conocimientos de las ayudas a la navegación, condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas, así como de sus efectos, con la debida autorización de la Capitanía de Puerto respectiva, decida bajo su responsabilidad garantizando la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad del buque o nave, de la carga y de las instalaciones portuarias realizar la actividad de practicaje en una zona marítima o fluvial o puerto específico.</p>	<p>CAPITULO III DEL PRACTICAJE MARITIMO Y FLUVIAL</p> <p>Artículo 5º. PRACTICAJE MARÍTIMO Y FLUVIAL OBLIGATORIO Y FACULTATIVO. La actividad marítima o fluvial de practicaje es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas (200) T.R.B., que realizan maniobras o navegación de practicaje.</p> <p>Es facultativa la actividad marítima o fluvial de practicaje cuando el buque está atracado a un muelle y deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del mismo, o cuando el Capitán del buque de bandera nacional en razón de su idoneidad, con la debida autorización de la Capitanía de Puerto respectiva, decida bajo su responsabilidad realizar la actividad de practicaje en un puerto específico.</p>	Se precisa que el capitán del buque por su idoneidad y previo permiso de la Capitanía de Puerto puede efectuar maniobra de practicaje de acuerdo con las condiciones del artículo 41 de la presente ley.
<p>Artículo 6º. PRIORIDAD DE ARRIBO PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE. Las prioridades de arribo serán las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arribada forzosa 2. Buques de la Armada Nacional 3. Buques de las Armadas extranjeras en visita oficial 4. Buques de pasajeros 5. Buques de carga portacontenedores 6. Buques de carga general 7. Buques graneleros 	<p>Artículo 6º. PRIORIDAD DE ARRIBO PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE. Las prioridades de arribo serán las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arribada forzosa 2. Buques de la Armada Nacional 3. Buques de las Armadas extranjeras en visita oficial 4. Buques de pasajeros 5. Buques de carga portacontenedores 6. Buques de carga general 7. Buques graneleros 	Sin modificación.
<p>Artículo 7º. SOLICITUD DE PRACTICAJE MARÍTIMO Y FLUVIAL. Deberá ser solicitado directamente por el Capitán del buque o en su defecto por el Armador de éste, al Agente Marítimo, con el fin que se coordine la prestación eficiente y oportuna del servicio.</p>	<p>Artículo 7º. SOLICITUD DE PRACTICAJE MARÍTIMO Y FLUVIAL. Deberá ser solicitado directamente por el Capitán del buque o en su defecto por el Armador de éste, o el Agente Marítimo, con el fin que se coordine la prestación eficiente y oportuna del servicio.</p>	Sin modificación.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
Tratándose de buques de guerra de las Armadas extranjeras, además de lo anterior se debe cumplir con lo establecido en numeral 4º del artículo 173 ó en su defecto con el numeral 7º del artículo 189, de la Constitución Política, si a ello hay lugar.	Tratándose de buques de guerra de las Armadas extranjeras, además de lo anterior se debe cumplir con lo establecido en numeral 4º del artículo 173 ó en su defecto con el numeral 7º del artículo 189, de la Constitución Política, si a ello hay lugar.	
Artículo 8º. REMUNERACION O CONTRA-PRESTACION. La remuneración para quienes realicen el practicaje marítimo o fluvial, será fijada por la Autoridad Marítima y tendrá como base el salario mínimo legal mensual vigente, con fundamento en los principios de equidad, solidaridad social y redistribución económica.	Artículo 8º. REMUNERACION POR EL ENTRENAMIENTO. <i>Cuando el entrenamiento a los aspirantes a pilotos prácticos o de los pilotos por cambio de categoría se haga oneroso, la Autoridad Marítima Nacional definirá su monto tomando como base el salario mínimo legal mensual vigente, con fundamento en los principios de equidad, solidaridad social y redistribución económica.</i>	Nueva Redacción. Utilizando el título del artículo inicialmente aprobado.
Artículo 9º. RESTRICCIÓN Y PROHIBICIÓN DE TRAFICO. Cuando por razones de orden público o seguridad nacional, realización de dragados, relimpias, campeonatos náuticos nacionales o internacionales o para prevenir: siniestros marítimos, pérdidas de la vida humana en el mar, daños a los bienes o contaminación del medio marino y las demás que señale la Autoridad Marítima, el Capitán de Puerto, podrá mediante acto administrativo restringir o prohibir temporalmente el tránsito de buques o de artefactos navales.	Artículo 9º. RESTRICCIÓN Y PROHIBICIÓN DE TRAFICO. Cuando por razones de orden público o seguridad nacional, realización de dragados, relimpias, campeonatos náuticos nacionales o internacionales o para prevenir: siniestros marítimos, pérdidas de la vida humana en el mar, daños a los bienes o contaminación del medio marino y las demás que señale la Autoridad Marítima, el Capitán de Puerto, podrá mediante acto administrativo restringir o prohibir temporalmente el tránsito de buques o de artefactos navales.	Sin modificación.
Artículo 10. PROHIBICIONES A LOS CAPITANES Y PATRONES. No podrán fondear, tender redes, ni actuar de manera alguna que entorpezca la actividad de practicaje marítimo y fluvial.	Artículo 10. PROHIBICIONES A LOS CAPITANES Y PATRONES. No podrán fondear, tender redes, ni actuar de manera alguna que entorpezca la actividad de practicaje marítimo y fluvial.	Sin modificación.
Artículo 11. INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES DE LA ACTIVIDAD DE PRACTICAJE MARITIMA Y FLUVIAL. Se entienden incorporadas a esta Ley las inhabilidades e incompatibilidades previstas en la Constitución y en la Ley, además de las siguientes: 1. Inhabilidades a. Haber sido condenado por delito sancionado con pena privativa de la libertad. b. Hallarse en interdicción judicial. c. Tener suspendida o cancelada la licencia por la Autoridad Marítima. d. Padecer de incapacidad física o mental transitoria o permanente que comprometa su capacidad. 2. Incompatibilidades a. Ejercer simultáneamente la actividad de Agente Marítimo para el mismo buque. b. Tener la calidad de Inspector de buque del Estado Rector del Puerto. c. Ejercer en forma simultánea, el piloto práctico oficial, la prestación de la actividad de practicaje marítima y fluvial en empresas de practicaje. d. Ejercer en forma simultánea, como operador portuario para la prestación de otro servicio.	Artículo 11. INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES DE LA ACTIVIDAD DE PRACTICAJE MARITIMA Y FLUVIAL. Se entienden incorporadas a esta Ley las inhabilidades e incompatibilidades previstas en la Constitución y en la Ley, además de las siguientes: 1. Inhabilidades a. Haber sido condenado por delito sancionado con pena privativa de la libertad por el tiempo que dure ésta. b. Hallarse en interdicción judicial. c. Tener suspendida o cancelada la licencia por la Autoridad Marítima. d. Padecer de incapacidad física o mental transitoria o permanente que comprometa su capacidad. e. Presentar documentación falsa o adulterada. 2. Incompatibilidades a. Ejercer simultáneamente la actividad de Agente Marítimo para el mismo buque. b. Tener la calidad de Inspector de buque del Estado Rector del Puerto. c. Ejercer en forma simultánea, el piloto práctico oficial, la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaje en empresas de practicaje. d. Ejercer en forma simultánea, como operador portuario para la prestación de otro servicio.	Se mejora la redacción. Se complementó. Se agregó este literal (e).

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
CAPITULO IV DE LA MANIOBRA DE PRACTICAJE Artículo 12. ASESORIA DE PILOTO PRÁCTICO. La maniobra de practicaje marítima y fluvial que realice un buque será ejecutada bajo la asesoría de un piloto práctico con licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima.	CAPITULO IV DE LA MANIOBRA DE PRACTICAJE Artículo 12. ASESORIA DE PILOTO PRÁCTICO. La maniobra de practicaje marítima y fluvial que realice un buque será ejecutada bajo la asesoría de un piloto práctico con licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima.	Sin modificación.
Artículo 13. USO DE REMOLCADORES: Es obligatorio el uso mínimo de un(1) remolcador para la maniobra de practicaje, la utilización de dos(2) o más remolcadores quedará a opción del Capitán del buque, atendiendo las recomendaciones del piloto práctico, las condiciones especiales de éste, las condiciones meteorológicas, las restricciones del área de navegación, las precauciones de seguridad que así lo exijan, el grado de dificultad de la maniobra y los que a su juicio lo ameriten. PARAGRAFO. En el caso del canal de acceso a San Andrés Islay y Providencia, como excepción, debido a sus condiciones meteorológicas y dinámicas, es obligatorio el uso de remolcador(es) en los buques con arqueo igual o superior a mil (1.000) T.R.B.	Artículo 13. USO DE REMOLCADORES: <i>El uso de remolcadores en las maniobras de practicaje en cuanto a su número y potencia será determinado por el Capitán de la nave asistida con base en las características del buque, las condiciones meteorológicas y oceanográficas prevalecientes y las del área y puerto de maniobra.</i>	Nueva redacción.
Artículo 14. DURACIÓN DE LA MANIOBRA DE PRACTICAJE. Se inicia una vez el piloto práctico se encuentre a bordo del buque y concluye al quedar el buque debidamente asegurado en el lugar de la respectiva maniobra y a satisfacción del Capitán del buque.		Se suprime
Artículo 15. INFORMACION SUMINISTRADA POR EL CAPITÁN. Antes de impartir cualquier instrucción, el piloto práctico deberá solicitar al Capitán del buque, información completa acerca del buen estado de funcionamiento del buque, así como del equipo de fondeo, de la maquinaria principal, auxiliar y, de las ayudas a la navegación que se empleen en la respectiva maniobra. Conocida la información, el piloto práctico hará énfasis en el alistamiento de la tripulación y de los equipos, cuando sea necesario.	Artículo 14. INFORMACION SUMINISTRADA POR EL CAPITÁN. Antes de <i>iniciar la maniobra</i> el piloto práctico deberá solicitar al Capitán del buque, información completa acerca del buen estado de funcionamiento del buque, así como del equipo de fondeo, de la maquinaria principal, auxiliar y, de las ayudas a la navegación que se empleen en la respectiva maniobra. Conocida la información, el piloto práctico hará énfasis en el alistamiento de la tripulación y de los equipos, cuando sea necesario	Se mejoró la redacción.
Artículo 16. ESTADO DE EMBRIAGUEZ Y SUSTANCIAS SICOTROPICAS. El Capitán del buque se abstendrá de admitir a bordo al piloto práctico que se presente en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias sicotrópicas. De inmediato solicitará a la Agencia Marítima su reemplazo y dentro las doce (12) horas siguientes presentará la respectiva protesta a la Capitanía de Puerto informando lo sucedido.	Artículo 15. ESTADO DE EMBRIAGUEZ Y SUSTANCIAS SICOTROPICAS. El Capitán del buque <i>puede</i> abstenerse de admitir a bordo al piloto práctico que se presente en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias sicotrópicas. De inmediato solicitará a la Agencia Marítima su reemplazo y dentro las doce (12) horas siguientes presentará la respectiva protesta a la Capitanía de Puerto informando lo sucedido.	Se mejoró la redacción.
Artículo 17. COLABORACIÓN. El Capitán y la tripulación del buque están obligados a prestar colaboración al piloto práctico, para efectuar adecuadamente la actividad marítima y fluvial de practicaje.	Artículo 16. COLABORACIÓN. El Capitán y la tripulación del buque están obligados a prestar colaboración al piloto práctico, para efectuar adecuadamente la actividad marítima y fluvial de practicaje.	Se mejoró la redacción

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>Artículo 18. CAUSALES PARA LA CANCELACION DE LAS MANIOBRAS DE PRACTICAJE. Son causales para la cancelación de las maniobras de practicaje las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cuando el buque no cumpla con las especificaciones técnicas de seguridad. 2. Cuando se presente mal tiempo debido al cambio de las condiciones meteorológicas, que impidan una navegación segura. 3. Cuando se encuentre un buque o nave o un obstáculo que impida el libre paso en el canal de acceso. 4. Cuando el calado del buque sea superior al margen de seguridad de la profundidad de diseño del canal de acceso. 5. Cuando las condiciones operativas del buque en lo referente a los equipos de fondeo, de la maquinaria principal, auxiliar y, de las ayudas a la navegación, no estén en buen funcionamiento o no se encuentren a bordo. 6. Cuando se presenten fallas humanas o técnicas a bordo de los remolcadores. 7. Cuando el piloto práctico estando a bordo del buque, presente una enfermedad súbita. 8. Cuando no exista una respuesta por parte del Capitán o la tripulación del buque, a las instrucciones impartidas por el piloto práctico. 9. Cuando el buque se encuentre sumergido por encima de la línea de flotación ya sea para agua salada o dulce, de conformidad con lo estipulado en el Convenio Internacional de Líneas de Carga, ratificado mediante la Ley 03 de 1987. 	<p>Artículo 17. CAUSALES PARA LA CANCELACION DE LAS MANIOBRAS DE PRACTICAJE. Son causales para la cancelación de las maniobras de practicaje las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cuando el buque no cumpla con las especificaciones técnicas de seguridad. 2. Cuando se presente mal tiempo debido al cambio de las condiciones meteorológicas, que impidan una navegación segura. 3. Cuando se encuentre un buque o nave o un obstáculo que impida el libre paso en el canal de acceso. 4. Cuando el calado del buque sea superior al margen de seguridad de la profundidad de diseño del canal de acceso. 5. Cuando las condiciones operativas del buque en lo referente a los equipos de fondeo, de la maquinaria principal, auxiliar y, de las ayudas a la navegación, no estén en buen funcionamiento o no se encuentren a bordo. 6. Cuando se presenten fallas humanas o técnicas a bordo de los remolcadores. 7. Cuando el piloto práctico estando a bordo del buque, presente una enfermedad súbita. 8. Cuando no exista una respuesta por parte del Capitán o la tripulación del buque, a las instrucciones impartidas por el piloto práctico. 9. Cuando el buque se encuentre sumergido por encima de la línea de flotación ya sea para agua salada o dulce, de conformidad con lo estipulado en el Convenio Internacional de Líneas de Carga, ratificado mediante la Ley 03 de 1987. 	Sinmodificación.
<p>Artículo 19. FONDEO DE EMERGENCIA. Cuando el piloto práctico considere que alguna de las causales para la cancelación de las maniobras de practicaje, u otras puedan tener como consecuencia un accidente o peligro inminente deberá fondear de emergencia, y comunicar el hecho a la estación de control de tráfico marítimo para prevenir posibles accidentes o siniestros.</p>		Se suprime.
<p>Artículo 20. INFORME DE CANCELACION. Cuando el piloto práctico cancele la maniobra de practicaje, debe dejar constancia escrita en la Capitanía de Puerto y en la Agencia Marítima, de los antecedentes y las causas, dentro de las doce (12) horas siguientes a la toma de su decisión.</p>	<p>Artículo 18. INFORME DE CANCELACION. Cuando el piloto práctico cancele la maniobra de practicaje, debe dejar constancia escrita en la Capitanía de Puerto y en la Agencia Marítima, de los antecedentes y las causas, dentro de las ocho (08) horas siguientes a la toma de su decisión.</p>	Se modificó el término para rendir el informe.
<p>Artículo 21. ACCIDENTE O SINIESTRO MARITIMO EN MANIOBRA DE PRACTICAJE. Cuando en desarrollo de la maniobra de practicaje, el buque sufra un accidente o siniestro marítimo, el piloto no podrá desembarcar hasta tanto no se hayan agotado todos los medios de salvamento, o el Capitán del buque decida el abandono de éste.</p>	<p>Artículo 19. ACCIDENTE O SINIESTRO MARITIMO EN MANIOBRA DE PRACTICAJE. Cuando en desarrollo de la maniobra de practicaje, el buque sufra un accidente o siniestro marítimo, el piloto no podrá desembarcar hasta tanto no se hayan agotado todos los medios de salvamento, o el Capitán del buque decida el abandono de éste.</p>	Sinmodificación.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>CAPITULO V DE LOS PILOTOS PRACTICOS</p> <p>Artículo 22. CLASES DE PILOTOS. Existen dos clases de pilotos:</p> <p>1. Piloto práctico oficial. Es el Oficial de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío en servicio activo o en retiro, o el Oficial de Puente de Altura Categoría A o su equivalente, con licencia de piloto práctico expedida por la Autoridad Marítima, quienes podrán estar al servicio de la Autoridad Marítima para prestar la actividad de practicaje marítimo y fluvial.</p> <p>2. Piloto práctico particular. Es el Oficial de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en retiro, o el Oficial de Puente de Altura Categoría A, o el particular licenciado por la Autoridad Marítima y que no tiene vínculo laboral con ésta, para prestar la actividad de practicaje marítimo y fluvial.</p>	<p>CAPITULO V DE LOS PILOTOS PRACTICOS</p> <p>Artículo 20. CLASES DE PILOTOS. Existen dos clases de pilotos:</p> <p>1. Piloto práctico oficial. Es el Oficial <i>en servicio activo</i> de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío, con licencia de piloto práctico expedida por la Autoridad Marítima, quien podrá prestar <i>el servicio público de practicaje marítimo y fluvial exclusivamente en los casos previstos en el artículo 40 la presente ley</i>.</p> <p>2. Piloto práctico particular. Es el Oficial de la Armada Nacional <i>en uso de retiro</i>, del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos, o el Oficial de Puente de Altura Categoría A, o el <i>particular con conocimientos y práctica en navegación y maniobra</i>, licenciado por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i>.</p>	Se mejoró la redacción.
<p>Artículo 23. CATEGORIAS. Las categorías de pilotos prácticos son las siguientes:</p> <p>1. Piloto práctico maestro.</p> <p>2. Piloto práctico de primera.</p> <p>3. Piloto práctico de segunda.</p>	<p>Artículo 21. CATEGORIAS. Las categorías de pilotos prácticos son las siguientes:</p> <p>1. Piloto práctico maestro.</p> <p>2. Piloto práctico de primera.</p> <p>3. Piloto práctico de segunda.</p>	Se mejora y precisa la redacción.
<p>Artículo 24. FUNCION DEL PILOTO PRACTICO. Es función del piloto práctico asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje marítimo y fluvial.</p>	<p>Artículo 22. FUNCION DEL PILOTO PRACTICO. Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje y <i>no lo reemplaza en el mando del mismo</i>.</p>	Se precisó. Técnica y jurídicamente el piloto no reemplaza al capitán en el mando
<p>Artículo 25. LIMITACION DE FUNCION. El piloto práctico es un asesor del Capitán del buque durante la maniobra de practicaje y como tal no lo reemplaza en el mando del mismo.</p>		Se suprime de acuerdo con lo anterior.
<p>Artículo 26. OBLIGACIONES DEL PILOTO PRACTICO. Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima, y los Capitanes y Patrones con permiso especial de practicaje, cumplirán las siguientes obligaciones:</p> <p>1. Prestar la actividad de practicaje marítimo y fluvial en las áreas que le autorice la Autoridad Marítima, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias y preservación del medio ambiente marino.</p> <p>2. Informar por escrito, oportuna y detalladamente a la Capitanía de Puerto sobre:</p> <p>a. Toda violación a la Legislación Marítima Colombiana e Internacional por parte del Capitán o la tripulación del buque.</p> <p>b. Cualquier accidente o siniestro marítimo del que tenga conocimiento.</p>	<p>Artículo 23. OBLIGACIONES DEL PILOTO PRACTICO. Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i>, y los Capitanes y Patrones con permiso especial de practicaje, cumplirán las siguientes obligaciones:</p> <p>1. Prestar la actividad marítimo y fluvial de practicaje en las áreas que le autorice la Autoridad Marítima <i>Nacional</i>, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias y preservación del medio marino y <i>fluvial</i>.</p> <p>2. Informar por escrito, oportuna y detalladamente a la Capitanía de Puerto sobre:</p> <p>a. Toda violación a la Legislación Marítima Colombiana e Internacional por parte del Capitán o la tripulación del buque.</p> <p>b. Cualquier accidente o siniestro marítimo del que tenga conocimiento.</p>	Mejoró la redacción

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>c. Causales de cancelación de la maniobra de practicaje.</p> <p>d. Actos que atenten contra la soberanía y la seguridad nacional.</p> <p>3. Cumplir la presente ley, la legislación marítima vigente y las normas técnicas inherentes a su actividad.</p> <p>4. Acatar la reglamentación de la Autoridad Marítima, así como las instrucciones y/o recomendaciones del Capitán de Puerto en lo referente a la actividad de practicaje marítima y fluvial.</p> <p>5. Atender, como experto reconocido, el entrenamiento y las consultas que le efectúe el aspirante a piloto práctico en desarrollo del entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo y fluvial.</p> <p>6. No obstaculizar, ni impedir o no colaborar, con el entrenamiento y el examen de competencia en maniobras de practicaje que haya coordinado el Capitán de Puerto.</p> <p>7. Informar a la Regional de la Superintendencia General de Puertos y a la Capitanía de Puerto correspondiente cuando se presente fondeo de emergencia.</p>	<p>c. Causales de cancelación de la maniobra de practicaje.</p> <p>d. Actos que atenten contra la soberanía y la seguridad nacional.</p> <p>3. Cumplir la presente ley, la legislación marítima vigente y las normas técnicas inherentes a su actividad.</p> <p>4. Acatar las disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional, así como las instrucciones y/o recomendaciones del Capitán de Puerto en lo referente a la actividad marítima y fluvial de practicaje</p> <p>5. Atender, como experto reconocido, el entrenamiento y las consultas que le efectúe el aspirante a piloto práctico en desarrollo del entrenamiento de practicaje, previo cumplimiento de los requisitos exigidos para tal efecto.</p> <p>6. No obstaculizar, ni impedir el entrenamiento de practicaje ni la práctica del examen de competencia en maniobras de practicaje que haya autorizado el Capitán de Puerto.</p> <p>7. Informar a la Regional de la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios y a la Capitanía de Puerto correspondiente cuando se presente fondeo de emergencia.</p>	
<p>Artículo 27. PROCEDIMIENTOS COMPLEMENTARIOS DEL PILOTO PRACTICO. Los siguientes son los procedimientos complementarios que debe seguir el piloto práctico:</p> <p>1. Efectuar el análisis de la navegación en coordinación con la Capitanía de Puerto, cuando se vaya a prestar la actividad de practicaje marítima o fluvial en canales nuevos de acceso.</p> <p>2. Tener en cuenta las observaciones del oficial encargado de graficar la posición del buque durante la maniobra de practicaje.</p> <p>3. Dar las órdenes en idioma castellano o inglés según sea el caso, y exigir la repetición de éstas, por la persona encargada de ejecutarlas.</p> <p>4. Llevaren forma permanente equipo portátil de comunicaciones para establecer contacto, cuando las necesidades lo requieran.</p>	<p>Artículo 24. PROCEDIMIENTOS COMPLEMENTARIOS DEL PILOTO PRACTICO. Los siguientes son los procedimientos complementarios que debe seguir el piloto práctico:</p> <p>1. Efectuar el análisis de la navegación en coordinación con la Capitanía de Puerto, cuando se vaya a prestar la actividad marítima y fluvial de practicaje en canales nuevos de acceso.</p> <p>2. Tener en cuenta las observaciones del oficial encargado de graficar la posición del buque durante la maniobra de practicaje.</p> <p>3. Dar las órdenes en idioma castellano o inglés según sea el caso, y exigir la repetición de éstas, por la persona encargada de ejecutarlas.</p> <p>4. Llevaren forma permanente equipo portátil de comunicaciones para establecer contacto, cuando se requiera.</p>	<p>Se modificó la redacción del inciso final y se suprimió la frase "las necesidades".</p>
<p>Artículo 28. FACULTADES DEL PILOTO PRACTICO SEGUN SU CATEGORIA. El piloto práctico, según su categoría está facultado para desempeñar la actividad de practicaje marítima y fluvial, en el puerto autorizado, así:</p> <p>1. Maestro: todo tipo de buques, sin limitación por su tamaño o tonelaje.</p> <p>2. Primera categoría: en buques hasta 50.000 T.R.B.</p> <p>3. Segunda categoría: en buques hasta 10.000 T.R.B.</p>	<p>Artículo 25. FACULTADES DEL PILOTO PRACTICO SEGUN SU CATEGORIA. El piloto práctico, según su categoría está facultado para desempeñar la actividad marítima y fluvial de practicaje, en el puerto autorizado, así:</p> <p>1. Maestro: todo tipo de buques, sin limitación por su tamaño o tonelaje.</p> <p>2. Primera categoría: en buques hasta 50.000 T.R.B.</p> <p>3. Segunda categoría: en buques hasta 8.000 T.R.B.</p>	<p>Se modificó el Tonelaje de Registro.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
Artículo 29. RESTRICCIÓN EN LA PRESTACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE PRACTICAJE MARÍTIMA Y FLUVIAL. El piloto práctico podrá desarrollar la actividad de practicaje marítimo o fluvial en el puerto para el cual tiene licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima.	<p>Artículo 26. RESTRICCIÓN EN LA PRESTACIÓN DE LA ACTIVIDAD MARÍTIMA Y FLUVIAL DE PRACTICAJE. -El piloto práctico podrá desarrollar la actividad marítima y fluvial de practicaje únicamente en el último puerto para el cual tenga licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.</p> <p>Parágrafo. <i>La Autoridad Marítima por razones de seguridad o bien para garantizar la prestación de servicio público de practicaje, podrá autorizar el desempeño de un piloto práctico para un puerto diferente.</i></p>	
<p>Artículo 30. REQUISITOS GENERALES. Para obtener la licencia de piloto práctico, de segunda y de primera categoría por primera vez, por renovación y puerto diferente, el interesado debe cumplir los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diligenciar el formato que expida la Autoridad Marítima, junto con: <ol style="list-style-type: none"> a) Documento que acredite la calidad de ciudadano colombiano; b) Documento que acredite la calidad de Oficial de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en retiro, o como Oficial Mercante, o los títulos y/o certificados expedidos por autoridad competente de otros países para las personas no egresadas de la Escuela Naval Almirante Padilla quienes deberán realizar la homologación correspondiente ante la Autoridad Marítima; c) Tres (3) fotos recientes a color de 3 X 4 cm de frente con fondo blanco; d. Certificado expedido por la Escuela Naval Almirante Padilla que acredite la idoneidad en el idioma inglés técnico marítimo (para obtener la licencia por primera vez). e. Diligenciarante un médico con registro profesional vigente, el formato de certificado médico-aptitud sicofísica que determine la Autoridad Marítima, el cual no podrá ser superior a treinta (30) días; f. Los aspirantes a piloto deben constituir una póliza de seguros, de responsabilidad civil frente a terceros expedida por una compañía de seguros legalmente constituida o establecida en Colombia, con una vigencia de siete (7) meses la cual deberá ser prorrogable automáticamente por el mismo término en caso de que amplíe el período del entrenamiento. 2. Completar satisfactoriamente el entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo o fluvial en el puerto para el cual aspira obtener la licencia así: <ol style="list-style-type: none"> a) Piloto práctico de segunda categoría: Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo o fluvial en buques de arqueo entre 2.000 hasta 10.000 T.R.B., efectuando noventa (90) maniobras, cuarenta y cinco (45) diurnas y cuarenta y cinco (45) nocturnas, en un término mínimo de cuatro (4) meses, incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas; b) Piloto práctico de primera categoría: Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo o fluvial en buques de arqueo entre 10.000 y 20.000 T.R.B., efectuando ciento veinte (120) maniobras, cuarenta y cinco (45) diurnas y cuarenta y cinco (45) nocturnas, en un término mínimo de cuatro (4) meses, incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas; 	<p>Artículo 27. REQUISITOS GENERALES . <i>Para</i> obtener la licencia de piloto práctico, de segunda categoría, por renovación, cambio de categoría y puerto diferente, el interesado directamente o por intermedio de una empresa de practicaje registrada, ante la Autoridad Marítima Nacional, debe cumplir los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima <i>Nacional</i> para el efecto. 	Se mejoró la redacción.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>b) Piloto práctico de primera categoría por primera vez:</p> <p>Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo o fluvial en buques de arqueo entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B., efectuando noventa (90) maniobras, cuarenta y cinco (45) diurnas y cuarenta y cinco (45) nocturnas, en un término mínimo de cuatro (4) meses, incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas;</p> <p>c) Piloto práctico por cambio de segunda a primera categoría:</p> <p>Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo o fluvial en buques de arqueo entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B., efectuando treinta (30) maniobras, quince (15) diurnas y quince (15) nocturnas, en un término mínimo de mes y medio (1.5), incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas;</p> <p>d) Piloto práctico maestro:</p> <p>Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo o fluvial en buques de arqueo mayores de 50.000 T.R.B., efectuando treinta (30) maniobras, quince (15) diurnas y quince (15) nocturnas, en un término mínimo de mes y medio (1.5), incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas;</p> <p>e) Piloto práctico para puerto diferente:</p> <p>Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo o fluvial en buques de arqueo entre 2.000 hasta 10.000 T.R.B., efectuando como mínimo cuarenta y cinco (45) maniobras diurnas y nocturnas para segunda categoría; en buques de arqueo entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B., efectuando como mínimo cuarenta y cinco (45) maniobras diurnas y nocturnas para primera categoría; en un término mínimo de dos (2) meses y en buques de arqueo superior de 50.000 T.R.B., efectuando como mínimo quince (15) maniobras diurnas y nocturnas para categoría maestro; en un término mínimo de un (1) mes, incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas.</p>		
<p>3. Certificación de la Capitanía de Puerto donde conste el número de maniobras y tonelaje de los buques.</p> <p>4. Aprobar el examen de competencia que realiza la Junta Examinadora.</p> <p>5. Presentar el recibo de pago por concepto de la expedición de la licencia.</p>	<p>3. Aprobar el examen de competencia que realiza la Capitanía de Puerto y la Junta Examinadora.</p> <p>4. Presentar el recibo de pago por concepto de la expedición de la licencia.</p>	
<p>Artículo 31. NUMERO MINIMO DE PILOTOS. La Autoridad Marítima en coordinación con la Superintendencia General de Puertos, determinará el número mínimo de pilotos prácticos que deben servir en cada uno de los puertos colombianos con base en todos los factores que afectan la actividad marítima y fluvial de practicaje.</p>	<p>Artículo 28. NUMERO DE PILOTOS. La Autoridad Marítima Nacional, determinará el número de pilotos prácticos y <i>el número de compañías privadas de practicaje</i> que deban servir en cada uno de los puertos colombianos con base en todos los factores que afectan la actividad marítima y fluvial de practicaje.</p>	<p>Se cambia la redacción.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
	<p>PARAGRAFO. <i>Para los efectos pertinentes las empresas privadas de practicaje y/o la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia, podrán asesorar a la Autoridad Marítima Nacional designando un delegado</i></p>	
Artículo 32. REQUISITOS ESPECIFICOS PARA OBTENER LA LICENCIA COMO PILOTO PRACTICO DE SEGUNDA CATEGORIA POR PARTE DE OFICIALES DE LA ARMADA NACIONAL DEL CUERPO EJECUTIVO DE LAS ESPECIALIDADES DE SUPERFICIE O SUBMARINOS EN SERVICIO ACTIVO O EN RETIRO. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:	<p>Artículo 29. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LA LICENCIA COMO PILOTO PRÁCTICO DE SEGUNDA CATEGORIA POR PARTE DE OFICIALES DELA ARMADANACIONAL DEL CUERPO EJECUTIVO DE LAS ESPECIALIDADES DE SUPERFICIE O SUBMARINOS EN SERVICIO ACTIVO O EN RETIRO. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Acreditar el grado de Teniente de Navío del Cuerpo Ejecutivo de Superficie de las especialidades de superficie o submarinos. 2. Acreditar un tiempo de embarco mínimo de tres (3) años, mediante certificado expedido por la Dirección de Personal de la Armada Nacional. 	Seprecisa la redacción
Artículo 33. REQUISITOS ESPECIFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRACTICO DE SEGUNDA CATEGORIA PARA OFICIALES MERCANTES. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:	<p>Artículo 30. REQUISITOS ESPECIFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRACTICO DE SEGUNDA CATEGORIA PARA OFICIALES MERCANTES. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Presentar copia de la licencia de navegación como Oficial de Puente de Altura Categoría "A" o Primer Oficial de Puente o su equivalente. 2. Acreditar el desempeño a bordo como Oficial de Puente por más de tres (3) años en buques superiores a dos mil (2.000) T.R.B. 	Sin modificación.
Artículo 34. REQUISITOS ESPECIFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRACTICO DE PRIMERA CATEGORIA POR PRIMERA VEZ POR PARTE DE OFICIALES DELA ARMADANACIONAL DEL CUERPO EJECUTIVO DE LAS ESPECIALIDADES DE SUPERFICIE O SUBMARINOS EN SERVICIO ACTIVO O EN RETIRO. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:		Sesuprime. No habrá pilotos de primera categoría por primera vez. Todos iniciarán por segunda categoría.
1. Acreditar el grado de Capitán de Corbeta del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos.		
2. Acreditar un tiempo de embarco mínimo de cuatro (4) años, de los cuales un (1) año como Comandante de unidad mayor de la Armada Nacional, mediante certificado expedido por la Dirección de Personal de la Armada Nacional.		
Artículo 35. REQUISITOS ESPECIFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRACTICO DE PRIMERA CATEGORIA POR PRIMERA VEZ PARA OFICIALES MERCANTES. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:		Sesuprime, por lo anterior

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACIÓN
<p>1. Fotocopia de la licencia de navegación como Capitán de Altura Categoría "A" o su equivalente, expedida por la Autoridad Marítima.</p> <p>2. Certificado de tiempo de embarco desempeñando el cargo de Capitán, por más de un (1) año en buques superiores a dos mil (2.000) T.R.B.</p>		
<p>Artículo 36. REQUISITOS ESPECÍFICOS POR CAMBIO DE SEGUNDA A PRIMERA CATEGORÍA. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, son los siguientes:</p> <p>1. Poseer licencia de piloto práctico de segunda categoría.</p> <p>2. Acreditar el desempeño durante cinco (5) años o más, como piloto práctico de segunda categoría, en el puerto para el cual aspira a obtener la licencia de primera categoría.</p> <p>3. Acreditar un mínimo de doscientas (200) maniobras de practicaje en buques hasta 10.000 T.R.B., cien (100) diurnas y cien (100) nocturnas, incluyendo navegación por canales, atraques, desatraques, fondeo y zarpes, lo cual será certificado por la Capitanía de Puerto, de conformidad con los registros del libro de control de pilotos prácticos.</p>	<p>Artículo 31. REQUISITOS ESPECÍFICOS POR CAMBIO DE SEGUNDA A PRIMERA CATEGORÍA. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, son los siguientes:</p> <p>1. Poseer licencia de piloto práctico de segunda categoría.</p> <p>2. Haberse desempeñado como piloto práctico de segunda categoría en el puerto para el cual aspira a obtener la licencia de primera categoría durante un periodo no inferior a cinco (5) años.</p> <p>3. Acreditar el número de maniobras de practicaje en el puerto al cual aspira a promover la licencia, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.</p>	<p>En todos los artículos de requisitos específicos se agregó el numeral tercero. La Autoridad Marítima determinará los requisitos.</p>
<p>Artículo 37. REQUISITOS ESPECÍFICOS POR CAMBIO DE PRIMERA CATEGORÍA A CATEGORÍA MAESTRO. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, los siguientes:</p> <p>1. Presentar licencia de piloto práctico de primera categoría.</p> <p>2. Acreditar el desempeño como piloto práctico de primera categoría por un término mínimo de cinco (5) años en el puerto para el cual aspira obtener licencia de piloto práctico maestro.</p> <p>3. Acreditar un mínimo de ochocientas (800) maniobras de practicaje, diurnas y nocturnas, en buques de arqueo entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B., incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas certificados por la Capitanía de Puerto de conformidad con los registros del libro de control de pilotos prácticos.</p>	<p>Artículo 32. REQUISITOS ESPECÍFICOS POR CAMBIO DE PRIMERA CATEGORÍA A CATEGORÍA MAESTRO. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, los siguientes:</p> <p>1. Presentar licencia de piloto práctico de primera categoría.</p> <p>2. Haberse desempeñado como piloto práctico de primera categoría en el puerto para el cual aspira a obtener la licencia de maestro categoría durante un período no inferior a tres (3) años.</p> <p>3. Acreditar el número de maniobras de practicaje en el puerto al cual aspira a promover la licencia, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.</p>	<p>Se agregó numeral 3º.</p>
<p>Artículo 38. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRACTICO EN PUERTO DIFERENTE. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <p>1. Poseer licencia de piloto práctico maestro, de primera o de segunda categoría.</p> <p>2. Acreditar el desempeño durante tres (3) años o más, como piloto práctico maestro, de primera o de segunda categoría en el puerto actual.</p> <p>3. Acreditar un mínimo de maniobras de practicaje así:</p> <p>a) Segunda categoría: cien (100);</p> <p>b) Primer categoría y categoría maestro: cuatrocientas (400).</p>	<p>Artículo 33. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRACTICO EN PUERTO DIFERENTE. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <p>1. Poseer licencia de piloto práctico maestro, de primera o de segunda categoría.</p> <p>2. Haberse desempeñado como piloto práctico de segunda, de primera categoría o maestro, en el puerto actual durante un período no inferior a tres (3) años o más.</p> <p>3. Acreditar maniobras de practicaje en buques, de acuerdo con los tonelajes y las categorías indicadas en el artículo 25, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.</p>	<p>Se agregó numeral 3º.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
Estas maniobras de practicaje son diurnas y nocturnas, incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas, lo cual será certificado por la Capitanía de Puerto, de conformidad con los registros del libro de control de pilotos prácticos.		
	Artículo 34. NUMERO DE MANIOBRAS POR PUERTO. La Autoridad Marítima Nacional determinará el número de maniobras de practicaje que deben realizar los aspirantes a piloto práctico por primera vez, pilotos prácticos por cambio de categoría y por puerto diferente, para cada uno de los puertos dependiendo del tráfico marítimo.	Nuevo artículo
Artículo 39. INACTIVIDAD. Si transcurrido un lapso de un (1) año sin que el piloto práctico haya efectuado maniobras de practicaje deberá realizar un número mínimo de diez (10) maniobras con el fin de reentrenarse.	Artículo 35. EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD MARÍTIMA Y FLUVIAL DE PRACTICAJE. Los pilotos prácticos de cualquier categoría que suspendan el ejercicio de la actividad por un período igual o superior a (12) meses, deberán realizar un número mínimo de maniobras que será determinado por la Autoridad Marítima Nacional para volver a ejercer la actividad.	Se mejoró la redacción.
Artículo 40. PILOTOS PRACTICOS EMPÍRICOS. La Autoridad Marítima Nacional reglamentará la actividad de practicaje empírica.		Se suprime en razón a que al reglamentar el número de maniobras por categoría y por puerto este tema estaría incluido.
Artículo 41. EXCEPCION. Los Capitanes de Altura que hayan sido comandantes de dragas pueden obtener licencia de piloto práctico de segunda categoría cuando cumplan un mínimo de cien (100) maniobras de entrada y salida del puerto. La licencia se concede para el último puerto donde se realizaron la totalidad del número de las maniobras.		Se suprime. Tanto los pilotos prácticos oficiales como los pilotos prácticos particulares deben cumplir los mismos requisitos para obtener la respectiva licencia.
Artículo 42. DEVOLUCION DE DOCUMENTACION. Cuando el solicitante no presente la documentación exigida y completa para cada trámite, se procederá de acuerdo con lo establecido en el Código Contencioso Administrativo o normas que lo modifiquen o adicionen.		Se suprime: El procedimiento para la devolución de documentación incompleta se encuentra establecido en los artículos 12 y 13 del Código Contencioso Administrativo.
CAPITULO VI DE LA LICENCIA DE PILOTO PRACTICO	CAPITULO VI DE LA LICENCIA DE PILOTO PRACTICO	Se mejora la redacción.
Artículo 43. OBLIGATORIEDAD DE LA LICENCIA. Para prestar la actividad de practicaje marítimo o fluvial es indispensable tener la licencia como piloto práctico en la categoría que corresponda, expedida por la Autoridad Marítima, para un puerto específico, excepto, cuando para garantizar la prestación de la actividad de practicaje marítimo o fluvial; por motivos de orden público o	Artículo 36. OBLIGATORIEDAD DE LA LICENCIA. Para desarrollar la actividad marítima y fluvial de practicaje es indispensable tener la licencia como piloto práctico en la categoría que corresponda, expedida por la Autoridad Marítima Nacional para un puerto específico.	

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
de seguridad nacional y otras situaciones que determine la Autoridad Marítima, serequiera que un piloto práctico deba prestar la actividad de practicaje marítimo o fluvial en un puerto diferente, previa autorización de la Autoridad Marítima, siempre que garantice la seguridad de la vida humana en mar, de la seguridad del buque o nave, de su carga y de las instalaciones portuaria		
<p>Artículo 44. VIGENCIA DE LA LICENCIA. La licencia como piloto práctico, cualquiera que sea su categoría, tendrá una vigencia superior a tres (3) años, y con un mínimo de treinta (30) días de antelación al cumplimiento del plazo de vencimiento el interesado podrá tramitar su renovación.</p> <p>PARAGRAFO. Al cumplir el piloto práctico la edad de sesenta (60) años, debe presentar anualmente el certificado médico de aptitud sicofísica, en el formato que expida la Autoridad Marítima y se le expedirá licencia como piloto práctico hasta los sesenta y cinco (65) años.</p>	<p>Artículo 37. VIGENCIA DELA LICENCIA. La licencia como piloto práctico, cualquiera que sea su categoría, <i>no tendrá</i> una vigencia <i>superior a cinco (5) años</i>, y con un mínimo de treinta (30) días de antelación al cumplimiento del plazo de vencimiento el interesado deberá tramitar su renovación.</p>	Se amplía el plazo establecido.
	<p>Artículo 38. APTITUD DEL PILOTO PRÁCTICO. La Autoridad Marítima Nacional podrá expedir licencia a los pilotos prácticos en cualquier categoría siempre y cuando se certifiquen debidamente su aptitud y condiciones sicofísicas hasta la edad de retiro forzoso que determine el Código Sustantivo Laboral.</p> <p><i>Los pilotos prácticos con edad igual o superior a sesenta (60) años deben presentar los resultados satisfactorios de la prueba de esfuerzo, realizada por un médico especialista en cardiología que puede o no estar registrado en la Capitanía de Puerto.</i></p>	Nuevo artículo.
<p>Artículo 45. VALOR DE LA LICENCIA. La licencia de piloto práctico tendrá un valor de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p>	<p>Artículo 39. VALOR DE LA LICENCIA. La licencia de piloto práctico tendrá un valor de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p>	Sin modificación.
<p>Artículo 46. DEVOLUCION DE LA LICENCIA. El piloto práctico deberá devolver la licencia expedida por la Autoridad Marítima, cuando se le expida una nueva licencia o cuando mediante acto administrativo se cancela la autorizada.</p>		En el proyecto aprobado se habían tenido estos títulos separadamente para empresas y para pilotos. Se unificaron quedando en los artículos finales. Pasa al artículo 77
<p>Artículo 47. EXTRAVIO DELA LICENCIA. En caso de pérdida de la licencia de piloto práctico, el titular de la misma deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="127 2258 740 2337">1. Fotocopia del denuncio de pérdida expedido por autoridad competente, y <li data-bbox="127 2376 740 2455">2. Recibo de pago por concepto de expedición de una nueva licencia. 		Pasa al artículo 78 del nuevo texto del proyecto.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACIÓN
<p>Artículo 48. DETERIORO DE LA LICENCIA. En caso de deterioro de la licencia de piloto práctico, el titular de la misma deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Original de la licencia, y 2. Recibo de pago por concepto de expedición de licencia. 		Pasa al artículo 79 del nuevo texto del proyecto.
<p>CAPITULO VII DEL CUERPO DE PILOTOS PRACTICOS OFICIALES</p> <p>Artículo 49. OFICIALES EN SERVICIO ACTIVO. La Autoridad Marítima en coordinación con la Armada Nacional podrá autorizar a los Oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío, para que efectúen maniobra de practicaje como pilotos prácticos oficiales, en los siguientes casos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Para garantizar la prestación de la actividad de practicaje marítima o fluvial. 2. Por motivos de orden público o de seguridad nacional. 3. Pararealizar el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico, y 4. Otras situaciones que determine la Autoridad Marítima. <p>PARAGRAFO. En los eventos contemplados en el presente artículo, la Autoridad Marítima podrá desarrollar la actividad de practicaje en aguas marítimas y fluviales con los Oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío en servicio activo o en retiro, o el Oficial de Puente de Altura Categoría A o su equivalente, con licencia de piloto práctico expedida por la Autoridad Marítima.</p>	<p>CAPITULO VII DEL LOS PILOTOS PRACTICOS OFICIALES</p> <p>Artículo 40. OFICIALES EN SERVICIO ACTIVO. La Autoridad Marítima Nacional podrá autorizar los Oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos, <i>previo cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley</i> para que efectúen maniobras de practicaje como pilotos prácticos oficiales, en los siguientes casos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Para garantizar la prestación de la actividad marítima o fluvial de practicaje. 2. Por motivos de orden público o de seguridad nacional. 3. Pararealizar el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico, y 4. Otras situaciones <i>de emergencia</i> que determine la Autoridad Marítima. <p>PARAGRAFO. <i>Al pasar a la condición de retiro, el piloto práctico oficial, deberá diligenciar ante la Autoridad Marítima Nacional la licencia de piloto práctico particular.</i></p>	Se precisa y mejora la redacción.
<p>CAPITULO VIII DE LOS PERMISOS ESPECIALES DE PRACTICAJE</p> <p>Artículo 50. PERMISO ESPECIAL PARA NAVEGACION DE PRACTICAJE. El Capitán o Patrón de un buque de bandera colombiana de arqueo superior a doscientas (200) T.R.B., e inferior a mil (1.000) T.R.B., podrá omitir la actividad de practicaje marítima o fluvial bajo su responsabilidad, de conformidad con lo estipulado en la presente ley. Para tal fin debe obtener el permiso especial para las maniobras de practicaje en los canales de acceso para un puerto específico expedido por la Autoridad Marítima.</p> <p>PARAGRAFO. En todo caso, el permiso que trata el presente artículo es exclusivo para un solo puerto y no sustituye la licencia de navegación.</p>	<p>CAPITULO VIII DE LOS PERMISOS ESPECIALES DE PRACTICAJE</p> <p>Artículo 41. PERMISO ESPECIAL PARA NAVEGACION DE PRACTICAJE. El Capitán o Patrón de un buque de bandera colombiana de arqueo superior a doscientas (200) T.R.B., e inferior a mil (1.000) T.R.B., podrá <i>obtener el permiso especial para efectuar la actividad</i> marítima y fluvial <i>de practicaje</i> bajo su responsabilidad, <i>para un buque y puerto específico</i>.</p> <p>PARAGRAFO. <i>La Autoridad Marítima determinará los requisitos y condiciones específicas que debe acreditar el Capitán o Patrón Regional para obtener el permiso especial de que trata el presente artículo.</i></p>	Se mejora la redacción de manera que coincide con el título el artículo.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>Artículo 51. REQUISITOS GENERALES. Para obtener o renovar el permiso especial en buques con bandera colombiana en un puerto específico, así como la inscripción en el registro de la Capitanía de Puerto, el Capitán o Patrón deberá cumplir con los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima, junto con: <ol style="list-style-type: none"> a) Documento que acredite la calidad de ciudadano colombiano; b) Tres (3) fotos recientes a color de 3 X 4 cm de frente con fondo blanco; c) Copia de la licencia de navegación o su equivalente como: <ol style="list-style-type: none"> 1. Capitán de Altura; 2. Capitán Regional Categoría B restringida. 3. Capitán Regional Categoría C. 4. Patrón Regional. 5. Capitán de Pesca de Altura categoría B. 6. Capitán de Pesca Regional categoría B restringida. 7. Patrón de Pesca Regional. d) Certificado médico de aptitud sicofísica, con fecha de expedición no mayor de treinta (30) días suscrito por un médico con registro profesional vigente, en el formato que para tal efecto expide la Autoridad Marítima ante la Capitanía de Puerto correspondiente; e) Concepto favorable de la Capitanía de Puerto sobre la idoneidad del Capitán o Patrón, para la expedición del permiso especial para la maniobra de practicaje. 2. Tener definida la situación militar. 3. Recibo de pago por concepto de la expedición del permiso especial de practicaje. 	<p>Artículo 42. REQUISITOS GENERALES. Para obtener o renovar el permiso especial en buques con bandera colombiana en un puerto específico, así como la inscripción en el registro de la Capitanía de Puerto, el Capitán o Patrón deberá cumplir con los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima <i>Nacional</i> para el efecto. 2. Presentar recibo de pago por concepto de la expedición del permiso especial de practicaje. 	Semejor ala redacción (Nacional).
<p>Artículo 52. VIGENCIA DEL PERMISO ESPECIAL DE NAVEGACION DE PRACTICAJE. El permiso especial de navegación de practicaje en un puerto específico es expedido por la Autoridad Marítima y tendrá una vigencia máxima de tres (3) años y en todo caso, no excederá de la fecha de vencimiento de la licencia de navegación. Con un mínimo de treinta (30) días de antelación al vencimiento del permiso, el Capitán o Patrón podrá tramitar su renovación.</p>	<p>Artículo 43. VIGENCIA DEL PERMISO ESPECIAL <i>PARA</i> DE NAVEGACION DE PRACTICAJE. El permiso especial <i>para</i> navegación de practicaje en un puerto específico es expedido por la Autoridad Marítima y tendrá una vigencia máxima de tres (3) años y en todo caso, no excederá la fecha de vencimiento de la licencia de navegación. Con un mínimo de treinta (30) días de antelación al vencimiento del permiso, el Capitán o Patrón deberá tramitar su renovación.</p>	Se mejora la redacción.
<p>Artículo 53. VALOR DEL PERMISO ESPECIAL. El permiso especial de navegación de practicaje tendrá un valor igual de un (1) de salario mínimo legal mensual vigente.</p>	<p>Artículo 44. VALOR DEL PERMISO ESPECIAL. El permiso especial <i>para</i> navegación de practicaje tendrá un valor igual de un (1) de salario mínimo legal mensual vigente.</p>	Se mejora la redacción de acuerdo con el mismo título del artículo.
<p>CAPITULO IX DE LOS TERMINALES PORTUARIOS NUEVOS</p> <p>Artículo 54. CONDICION DE TERMINAL PORTUARIONUEVO. Tendrán esta condición los terminales portuarios contemplados en el Plan</p>		<p>Se suprime totalmente el Capítulo IX.</p> <p>Los puertos nuevos deben tener el mismo trato que los puertos diferentes. Por lo anterior hablar de "Puerto Nuevo" sobra.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>de Expansión Portuaria de la Nación, que obtengan la autorización correspondiente por parte de la Superintendencia General de Puertos.</p> <p>Artículo 55. DURACION DELA CONDICION DE TERMINAL PORTUARIO NUEVO. La condición de terminal portuario nuevo, se mantendrá hasta cinco (5) años después de la entrada del primer buque de más de 200 T.R.B., de arqueo a dicho terminal. Vencido este lapso, el terminal pierde la condición de nuevo.</p>		
<p>Artículo 56. LICENCIA TEMPORAL COMO PILOTO PRACTICO. La Autoridad Marítima con fundamento en el acto administrativo que expida la Superintendencia General de Puertos a través del cual habilite como nuevo un terminal portuario, podrá expedir y renovar licencia temporal a los pilotos prácticos con licencia vigente para otro puerto para maniobra de practicaje marítima y fluvial en las tres categorías existentes, previo cumplimiento de los literales c) y e) del numeral 1 y los numerales 2 y 5 del artículo 30 de la presente ley, y los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certificado de desempeño como piloto práctico en otro puerto, en el cual se indique las maniobras realizadas en los últimos tres (3) años expedido por la Capitanía de Puerto. 2. Certificado en que conste que no ha sido vinculado en investigaciones por accidentes o siniestros marítimos en el ejercicio de la navegación de practicaje durante los últimos tres (3) años, expedido por la Capitanía de Puerto respectiva. La licencia temporal se expide en la misma categoría para la cual está habilitado el piloto práctico. 		<p>Se suprime. No se considera viable la expedición de licencias temporales sino definitivas.</p>
<p>Artículo 57. CONSIDERACION GEOGRAFICA ESPECIAL. Cuando las características hidrográficas, oceanográficas y de maniobra de dos (2) o más áreas difieran radicalmente, aún encontrándose en la jurisdicción de una Capitanía de Puerto, se consideran zonas marítimas diferentes, en las cuales la Autoridad Marítima fijará las condiciones en que deba prestarse la actividad de practicaje marítima y fluvial. Como son los casos de Santa Marta y Puerto Zúñiga; Tumaco y el terminal petrolero de Tumaco, Coveñas-Coveñas Mar Afuera y Tolú.</p>		
<p>CAPITULO X DEL ENTRENAMIENTO DE ASPIRANTES A PILOTO PRACTICO</p> <p>Artículo 58. REQUISITOS PARA AUTORIZAR ENTRENAMIENTO DE PRACTICAJE. Para autorizar el practicaje para un puerto específico, el aspirante debe cumplir los requisitos establecidos en el artículo 30.</p> <p>Bajo ninguna circunstancia la Autoridad Marítima autorizará a un aspirante a piloto práctico el practicaje en forma simultánea para dos (2) o más puertos.</p>	<p>CAPITULO IX DEL ENTRENAMIENTO DE ASPIRANTES A PILOTO PRACTICO</p> <p>Artículo 45º. REQUISITOS PARA AUTORIZAR ENTRENAMIENTO DE PRACTICAJE. Para autorizar el entrenamiento de practicaje para un puerto específico, el aspirante debe cumplir los requisitos establecidos en el artículo 27.</p> <p>Bajo ninguna circunstancia la Autoridad Marítima autorizará a un aspirante a piloto práctico el entrenamiento de practicaje en forma simultánea para dos (2) o más puertos.</p>	<p>Se agrega la expresión "entrenamiento de Practicaje" de acuerdo con la definición.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
	<p><i>Parágrafo.: Las empresas privadas de practicaje, darán todas las facilidades necesarias para el entrenamiento de los oficiales en servicio activo de la Armada Nacional una vez sean designados como aspirantes a piloto práctico oficial, o piloto por cambio de categoría por la Autoridad Marítima Nacional.</i></p>	Es nuevo el parágrafo.
Artículo 59º. DESIGNACION DE BUQUES. El practicaje se efectuará en los buques designados por la Capitanía de Puerto.		Se suprimió.
Artículo 60. CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES DESIGNADOS. Los buques designados por el Capitán de Puerto para efectos del practicaje deberán tener las características que a continuación se relacionan, de conformidad con las categorías de pilotos prácticos existentes:	Artículo 46. CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES DESIGNADOS. Los buques designados por el Capitán de Puerto para efectos del <i>entrenamiento de</i> practicaje deberán tener las características que a continuación se relacionan, de conformidad con las categorías de pilotos prácticos existentes:	Se agrega la expresión “entrenamiento de practicaje” y se modifican los tonelajes de registro.
1. Para piloto práctico de segunda categoría: buques entre 2.000 hasta 10.000 T.R.B. 2. Para piloto práctico de primera categoría: buques entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B. 3. Para piloto práctico maestro: buques mayores de 50.000 T.R.B.	1. Para piloto práctico de segunda categoría: buques hasta 8.000 T.R.B. 2. Para piloto práctico de primera categoría: buques entre 8.000 hasta 50.000 T.R.B. 3. Para piloto práctico maestro: buques mayores de 50.000 T.R.B.	
Artículo 61. COORDINACIONE INFORMACION PARA EL PRACTICAJE. La información y coordinación previa a la autorización del practicaje, se hará a través de la Capitanía de Puerto y ésta a su vez tomará las acciones pertinentes con el Agente Marítimo y con el Capitán del buque que vaya a ser designado, dentro de las 24 horas de anticipación al arribo de éste. La Capitanía de Puerto suministrará al aspirante a piloto práctico a su costo, los formatos que expide la Autoridad Marítima con el fin de certificar la asistencia a las maniobras por parte del Capitán del buque.		Sesuprime
Artículo 62. PROCEDIMIENTO PARA EL PRACTICAJE. El siguiente es el procedimiento para el practicaje, con el fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de los buques, de su carga y de las instalaciones portuarias:	Artículo 47. PROCEDIMIENTO PARA EL ENTRENAMIENTO DE PRACTICAJE. La Autoridad Marítima Nacional determinará las condiciones que debe cumplir previamente el aspirante a piloto práctico, así como el procedimiento para llevar a cabo el entrenamiento de practicaje de conformidad con las características de cada puerto.	Este procedimiento será modificado y por ello se cambiala redacción del artículo.
1. El Capitán de Puerto coordinará a través del Secretario General de la Capitanía o quien designe el Capitán de Puerto, los aspectos pertinentes con la Agencia Marítima que representa a los buques, para el embarque de la persona que asistirá a la maniobra de arribo, amarre y zarpe, previa programación del practicaje. 2. Cumplido lo anterior, el Secretario General de la Capitanía de Puerto o quien designe el Capitán de Puerto, previa coordinación con el aspirante a piloto, se embarcará en el lugar designado para la maniobra respectiva. 3. El Secretario General o quien designe el Capitán de Puerto y el aspirante a piloto durante las maniobras se ubicarán en el puente en un lugar tal		

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>en que puedan observar a cabalidad la maniobra de practicaje, pero sin interferir de manera alguna en el ejercicio de la misma.</p> <p>4. El Secretario General o quien designe el Capitán de Puerto y los Capitanes de los buques, una vez culminada la maniobra diligenciará el certificado donde conste la asistencia de la persona interesada a las mismas.</p> <p>5. Con base en los certificados antes mencionados la Capitanía de Puerto registrarán en el libro de aspirantes a piloto las maniobras, de lo cual se enviará un reporte mensual a la Dirección General Marítima.</p>		
<p>Artículo 63. FINALIZACION DEL PRACTICAJE. Se considera finalizado el practicaje cuando se cumplan los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se expida el certificado de finalización del practicaje por la Capitanía de Puerto, en el cual conste la realización de tres (3) maniobras. 2. Se apruebe la evaluación práctica, realizada por la Junta Examinadora con una calificación igual o superior a siete punto cero (7.0) sobre diez punto cero (10.0), por cada maniobra, y 3. Se apruebe la evaluación teórica, realizada por la Capitanía de Puerto con un puntaje igual o superior a siete punto cero (7.0) sobre diez punto cero (10.0). <p>Las anteriores evaluaciones deben ser diligenciadas en los formatos expedidos por la Autoridad Marítima.</p> <p>PARAGRAFO. Para efectos del examen teórico de inglés respecto a las órdenes a bordo, los integrantes de la junta examinadora deben hablar inglés técnico marítimo.</p>	<p>Artículo 48. FINALIZACION DEL ENTRENAMIENTO DE PRACTICAJE. Se considera finalizado el entrenamiento de practicaje cuando se cumplan los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se expida el certificado de finalización del entrenamiento de practicaje por la Capitanía de Puerto. 2. Se apruebe la evaluación práctica, realizada por la Junta Examinadora con una calificación igual o superior a siete punto cero (7.0) sobre diez punto cero (10.0), efectuando un mínimo de tres (3) maniobras de las cuales dos, sean de atraque. 3. Se apruebe la evaluación teórica, realizada por la Capitanía de Puerto con un puntaje igual o superior a siete punto cinco (7.5) sobre diez punto cero (10.0). <p>Las anteriores evaluaciones deben ser diligenciadas en los formatos expedidos por la Autoridad Marítima.</p>	<p>Se modifica la redacción.</p>
<p>Artículo 64. PRACTICA DE NUEVAS EVALUACIONES. El aspirante que no apruebe la evaluación teórica y/o práctica tendrá derecho a que se le practique, otra evaluación teórica y/o práctica, luego de transcurridos sesenta (60) días calendario contados a partir de la fecha de presentación del último examen.</p> <p>En el caso que repreuebe la evaluación práctica el aspirante a piloto debe realizar un mínimo de veinte (20) maniobras, diez (10) diurnas y diez (10) nocturnas y cumplir con lo estipulado en el inciso anterior.</p> <p>Si repreuba por segunda (2a) vez la evaluación teórica y/o práctica, la licencia no será expedida por la Autoridad Marítima.</p>	<p>Artículo 49. PRACTICA DE NUEVAS EVALUACIONES. El aspirante que no apruebe la evaluación teórica y/o práctica tendrá derecho a que se le practique, otra evaluación teórica y/o práctica, luego de transcurridos sesenta (60) días calendario contados a partir de la fecha de presentación del último examen.</p> <p>En el caso que repreuebe la evaluación práctica el aspirante a piloto debe realizar un mínimo de veinte (20) maniobras, diez (10) diurnas y diez (10) nocturnas y cumplir con lo estipulado en el inciso anterior.</p> <p>Si repreuba por segunda (2a) vez la evaluación teórica y/o práctica, la licencia no será expedida por la Autoridad Marítima Nacional.</p>	<p>Sin modificación.</p>
<p>CAPITULO XI DE LA JUNTA EXAMINADORA Y DEL EXAMEN DE COMPETENCIA</p> <p>Artículo 65. NOMBRAMIENTO DE LA JUNTA EXAMINADORA Y DESIGNACION DEL</p>	<p>CAPITULO XI DE LA JUNTA EXAMINADORA Y DEL EXAMEN DE COMPETENCIA</p> <p>Artículo 50. NOMBRAMIENTO DE LA JUNTA EXAMINADORA. El Capitán de Puerto nombra</p>	<p>Se suprime la designación del buque como obligación de la Autoridad Marítima. Deberá coordinarse entre la Agencia Marítima y el entrenado.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
BUQUE. El Capitán de Puerto nombra los integrantes de la Junta Examinadora y designa los buques previa coordinación con los Agentes Marítimos y con los Capitanes de los buques, la hora y fecha para la realización del examen de competencia, previa solicitud por escrito elevada por el aspirante a piloto.	los integrantes de la Junta Examinadora y fija la hora y fecha para la realización del examen de competencia.	
<p>Artículo 66. COMPOSICION DE LA JUNTA EXAMINADORA. La Junta Examinadora nombrada por el Capitán de Puerto estará integrada de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El representante de la Capitanía de Puerto, quien puede ser un Oficial superior de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en servicio activo o en retiro, que haya sido Comandante de Unidad mayor o Capitán de Altura que se haya desempeñado como Capitán de buque. 2. Un Capitán de Altura debidamente licenciado por la Autoridad Marítima, que se haya desempeñado como Capitán de buque. 3. Un piloto práctico de igual o superior categoría al examinado. 	<p>Artículo 51. COMPOSICION DE LA JUNTA EXAMINADORA. La Junta Examinadora nombrada por el Capitán de Puerto estará integrada por cuatro personas así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El representante de la Capitanía de Puerto, quien será un Oficial superior de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en servicio activo o en retiro, que haya sido Comandante de Unidad mayor o un Capitán de Altura que se haya desempeñado como Capitán de buque. 2. Un Capitán de Altura licenciado por la Autoridad Marítima Nacional, que se haya desempeñado como Capitán de buque por un período no inferior a tres (3) años. 3. Un piloto práctico de igual o superior categoría al examinado. 	Se mejora la redacción.
<p>CAPITULO XII DEL CONTROL DE LA ACTIVIDAD DE PRACTICAJE MARITIMA Y FLUVIAL</p> <p>Artículo 67. CONTROL DE LA ACTIVIDAD DE PRACTICAJE MARITIMA Y FLUVIAL. El control de la actividad de practicaje marítima o fluvial a nivel local corresponde a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, la cual fija los límites y condiciones que deben cumplir los buques, lleva a cabo el control de los pilotos prácticos, de las empresas de practicaje y emite las instrucciones y/o recomendaciones pertinentes para garantizar la seguridad de la navegación, de las tripulaciones, así como para prevenir la contaminación del medio marino. Para efectos de los servicios portuarios relacionados con la carga, e instalaciones portuarias, este control se ejercerá por la Superintendencia General de Puertos.</p>	<p>CAPITULO XII DEL CONTROL DE LA ACTIVIDAD MARITIMA Y FLUVIAL DE PRACTICAJE</p> <p>Artículo 52. CONTROL DE LA ACTIVIDAD MARITIMA Y FLUVIAL DE PRACTICAJE. El control de la actividad marítima o fluvial de practicaje a nivel local corresponde a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, la cual fija los límites y condiciones que deben cumplir los buques, lleva a cabo el control de los pilotos prácticos, de las empresas de practicaje y emite las instrucciones y/o recomendaciones pertinentes para garantizar la seguridad de la navegación, de las tripulaciones, así como para prevenir la contaminación del medio marino. Para efectos de los servicios portuarios relacionados con la carga, e instalaciones portuarias, el control se ejercerá por la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios.</p>	
Artículo 68. REGISTRO POR LA CAPITANIA DE PUERTO. Una vez expedida la licencia del piloto práctico, la Capitanía de Puerto anotará tal hecho en el libro de control de pilotos prácticos.	<p>Artículo 53°. REGISTRO POR LA CAPITANIA DE PUERTO. Una vez expedida la licencia del piloto práctico, la Capitanía de Puerto anotará tal hecho en el libro de control de pilotos prácticos y llevará el control de las maniobras de practicaje en la siguiente forma:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Terminada cada maniobra de practicaje, el piloto práctico presentará ante el Capitán del buque el formato establecido por la Autoridad Marítima, para su firma. 	

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
	<p>2. El piloto práctico entregará el formato diligenciado en la Capitanía de Puerto dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles siguientes a la terminación de la maniobra de practicaje.</p> <p>3. Verificado el correcto diligenciamiento del formato y hechas las observaciones por la Capitanía de Puerto, se hará el correspondiente registro en el libro de control de pilotos prácticos.</p>	Se fusionan los artículos 68 y 71 del texto inicial aprobado en primer debate.
<p>Artículo 69. CARNET DE IDENTIFICACION COMO PILOTO PRACTICO. Al expedir la licencia de piloto práctico, la Autoridad Marítima elaborará y expedirá el carnet que lo acredite, el cual debe contener lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nombres y apellidos completos. 2. Número de la licencia y categoría. 3. Nombre de la empresa a que pertenece. 4. Número de documento de identificación. 5. Fotografía reciente a color 3X4 cms. de frente con fondo blanco. 6. Fecha de vencimiento del carnet. 7. Fecha de vencimiento de la licencia. 		Se suprime la licencia para piloto práctico que expedirá la Autoridad Marítima, puede reemplazar el carnet de identificación dado su contenido y tamaño.
<p>Artículo 70. VIGENCIA DEL CARNET DE IDENTIFICACION. El Carnet de identificación expedido por la Capitanía de Puerto tendrá una vigencia igual a la de la licencia de piloto.</p>		Se suprime por lo anterior.
<p>Artículo 71. CONTROL DE MANIOBRAS DE PRACTICAJE. El control de maniobras de practicaje se llevará a cabo por la Capitanía de Puerto en la siguiente forma:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Terminada cada maniobra de practicaje, el piloto práctico presentará ante el Capitán del buque el formato establecido por la Autoridad Marítima, para su firma. 2. El piloto práctico entregará el formato diligenciado en la Capitanía de Puerto dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles siguientes a la terminación de la maniobra de practicaje. 3. Verificado el correcto diligenciamiento del formato y hechas las observaciones por la Capitanía de Puerto, se hará el correspondiente registro en el libro de control de pilotos prácticos. 		Se suprime. Quedó incluido en el artículo 53 del texto nuevo.
<p>Artículo 72. INFORMACION DEL LIBRO DE CONTROL DE PILOTOS PRACTICOS. En el Libro de Control de Pilotos Prácticos se registra la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Datos personales del piloto práctico como son: <ul style="list-style-type: none"> a) Nombres y apellidos; b) Documento de identificación; c) Dirección de residencia y teléfono. 2. Datos de la licencia como son: 	<p>Artículo 54. LIBRO DE CONTROL DE PILOTOS PRACTICOS. En el Libro de Control de Pilotos Prácticos se registra la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Datos personales del piloto práctico como son: <ul style="list-style-type: none"> a) Nombres y apellidos; b) Documento de identificación; c) Dirección de residencia y teléfono. 2. Datos de la licencia como son: 	Sin modificación

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>a) Número de la licencia;</p> <p>b) Categoría;</p> <p>c) Fecha de expedición y fecha de vencimiento.</p> <p>3. Empresa para la que trabaja.</p> <p>4. Registro de todas las maniobras certificadas realizadas por el piloto práctico, incluyendo el entrenamiento de practicaje, consignando la siguiente información:</p> <p>a) Datos del buque:</p> <p>1. Nombre.</p> <p>2. Bandera.</p> <p>3. Tonelaje.</p> <p>b) Fecha y hora de la maniobra.</p> <p>c) Novedades.</p>	<p>a) Número de la licencia;</p> <p>b) Categoría;</p> <p>c) Fecha de expedición y fecha de vencimiento.</p> <p>3. Empresa para la que trabaja.</p> <p>4. Registro de todas las maniobras certificadas realizadas por el piloto práctico, incluyendo el entrenamiento de practicaje, consignando la siguiente información:</p> <p>a) Datos del buque:</p> <p>1. Nombre.</p> <p>2. Bandera.</p> <p>3. Tonelaje.</p> <p>b) Fecha y hora de la maniobra.</p> <p>c) Novedades.</p>	
<p>Artículo 73. CERTIFICADO MEDICO SICO-FISICO. Los pilotos prácticos deben presentar anualmente ante la Capitanía de Puerto el certificado médico de aptitud en el formato expedido por la Autoridad Marítima firmado por un médico con registro profesional vigente.</p> <p>PARAGRAFO. Cuando se trate de licencia por primera vez el aspirante deberá diligenciar el formato que para este propósito lo expide la Autoridad Marítima.</p>	<p>Artículo 55. CERTIFICADO MEDICO SICO-FISICO. Los pilotos prácticos deben presentar anualmente ante la Capitanía de Puerto el certificado médico de aptitud <i>sicofísica</i> en el formato expedido por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i> firmado por un médico con registro profesional vigente.</p>	Se mejorala redacción.
<p>Artículo 74. CLASIFICACION DE APTITUD SICO-FISICA. Una vez realizados los exámenes médicos establecidos por la Autoridad Marítima Nacional, tanto los aspirantes a piloto como los pilotos prácticos quedarán clasificados así:</p> <p>1. Aptos.</p> <p>2. No aptos temporalmente.</p> <p>3. No aptos definitivamente.</p> <p>PARAGRAFO. Los "no aptos temporalmente" quedarán suspendidos de sus funciones mientras dure tal situación, y no podrá exceder de un (1) año, transcurrido este tiempo se cancela la licencia.</p>	<p>Artículo 56. CLASIFICACION DE APTITUD SICO-FISICA. Una vez realizados los exámenes médicos establecidos por la Autoridad Marítima Nacional, tanto los aspirantes a piloto como los pilotos prácticos quedarán clasificados así:</p> <p>1. Aptos.</p> <p>2. No aptos temporalmente.</p> <p>3. No aptos definitivamente.</p> <p>PARAGRAFO. Los "no aptos temporalmente" quedarán suspendidos de sus funciones mientras dure tal situación, que no podrá exceder de un (1) año. Transcurrido este tiempo se cancela la licencia.</p>	Sin modificación.
<p>Artículo 75º. INFORMACION DE NOVEDADES. La Superintendencia General de Puertos, las Sociedades Portuarias y los Agentes Marítimos están en la obligación de coordinar e informar a la Capitanía de Puerto sobre el incumplimiento de los deberes relativos a la actividad de practicaje marítima y fluvial, por parte de las empresas de practicaje, de los pilotos prácticos, de los operadores portuarios o de los Capitanes de los buques.</p>		Se suprime.
<p>Artículo 76. REPORTE ESTACION DE TRAFICO MARITIMO. El piloto práctico una vez esté a bordo del buque, debe reportarse a la estación de tráfico marítimo local, para informar el inicio y término de la maniobra o para reportar cualquier tipo de emergencia.</p>	<p>Artículo 57. REPORTE ESTACION DE TRAFICO MARITIMO. El piloto práctico una vez esté a bordo del buque, deberá reportarse a la estación de control de tráfico marítimo local y a la <i>Capitanía de Puerto</i>, para informar el inicio y término de la maniobra o para reportar cualquier tipo de emergencia.</p>	Se segregó y "a la Capitanía de Puerto". En caso de que en una jurisdicción no haya estación de control de tráfico.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
CAPITULO XIII DELAS EMPRESAS DE PRACTICAJE Artículo 77. AUTORIZACION, INSCRIPCION Y REGISTRO DE LAS EMPRESAS DE PRACTICAJE. La Autoridad Marítima, es la encargada de autorizar la licencia de explotación comercial a las empresas legalmente constituidas que cumplan con los requisitos estipulados en la presente ley. La Autoridad Portuaria, llevará el registro correspondiente de las empresas de practicaje en su calidad de operadores portuarios.	CAPITULO XIII DE LAS EMPRESAS DE PRACTICAJE Artículo 58. AUTORIZACION Y REGISTRO DE LAS EMPRESAS DE PRACTICAJE. La Autoridad Marítima <i>Nacional</i> , es la <i>entidad competente para autorizar y registrar las empresas de practicaje</i> legalmente constituidas que cumplan con los requisitos estipulados en la presente ley.	Se precisó y mejoró la redacción.
Artículo 78. FUNCION DE LAS EMPRESAS DE PRACTICAJE. Es función de las empresas de practicaje, desarrollar la actividad de practicaje marítima o fluvial en el puerto autorizado por la Autoridad Marítima mediante la licencia de explotación comercial y el respectivo registro ante la Superintendencia General de Puertos.	Artículo 59. FUNCION DE LAS EMPRESAS DE PRACTICAJE. Es función de las empresas de practicaje, desarrollar la actividad marítima o fluvial de practicaje en el puerto <i>o puertos</i> autorizados por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i> .	Se precisa la redacción.
Artículo 79. OBLIGACIONES DE LAS EMPRESAS DE PRACTICAJE. Las empresas de practicaje debidamente autorizadas mediante licencia de explotación comercial, y registro ante la Superintendencia General de Puertos, se comprometen a cumplir las obligaciones siguientes: 1. Operar exclusivamente con pilotos prácticos que posean la licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima para el respectivo puerto. 2. Prestar la actividad de practicaje marítima o fluvial en forma continua e ininterrumpida. El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones anteriores se considera una falta grave y dará a lugar a la imposición de las sanciones consagradas en el artículo 100.	Artículo 60. OBLIGACIONES DE LAS EMPRESAS DE PRACTICAJE. Las empresas de practicaje debidamente autorizadas mediante licencia de explotación comercial, tendrán las siguientes obligaciones: 1. Operar exclusivamente con pilotos prácticos que posean la licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i> para el respectivo puerto. 2. Prestar la actividad marítima o fluvial de practicaje en forma continua. 3. Entrenar a los aspirantes a piloto práctico autorizados por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i> . 4. <i>Realizar el transporte de pilotos prácticos en las embarcaciones que cumplan con las normas mínimas de seguridad y navegabilidad que establezca la Autoridad Marítima Nacional</i> . El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones anteriores se considera una falta grave y dará a lugar a la imposición de las sanciones consagradas en la presente ley.	Se determinan nuevas obligaciones para las empresas de practicaje. El numeral 3º se agregó como una obligación de las empresas de practicaje el dar entrenamiento a los aspirantes a piloto, y a los pilotos por cambio de categoría.
Artículo 80. REQUISITOS PARA EXPEDICION, REGISTRO Y RENOVACION DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Para efectos de expedir, registrar o renovar la licencia de explotación comercial, las sociedades y/o empresas interesadas deben presentar solicitud ante la Autoridad Marítima, acompañada de los siguientes documentos: 1. Certificado de existencia y representación legal de la Cámara de Comercio cuyo objeto social sea la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaje, indicando la ciudad donde se preste el mismo, el cual debe ser expedido con una fecha no superior a diez (10) días. 2. Relación de los equipos para prestar el servicio. 3. Fotocopia de la licencia de comunicaciones expedida por la autoridad competente.	Artículo 61. REQUISITOS PARA EXPEDICION, REGISTRO Y RENOVACION DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Para efectos de expedir, registrar o renovar la licencia de explotación comercial, las sociedades y/o empresas interesadas deben presentar solicitud ante la Autoridad Marítima, acompañada de los siguientes documentos: 1. Certificado de existencia y representación legal <i>expedido por</i> la Cámara de Comercio <i>donde conste como único</i> objeto social sea la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaje, indicando <i>el puerto de operación, con fecha de expedición no superior</i> a diez (10) días. 2. Relación de los equipos para prestar el servicio. 3. Fotocopia de la licencia de comunicaciones expedida por la autoridad competente.	Se precisa que el único objeto social de la empresa de practicaje es la prestación del servicio público.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>4. Relacionar el personal administrativo, el cual debe ser suficiente en número para atender las necesidades de la compañía, especialmente en lo referente a la atención permanente en la estación de pilotos, quienes deben estar adecuadamente capacitados y entrenados en procedimientos y acciones a ser adoptadas, especialmente en casos de emergencia.</p> <p>5. Recibo de pago por concepto de expedición de la Licencia.</p>	<p>4. Relacionar el personal administrativo, el cual debe ser suficiente en número para atender las necesidades de la compañía, especialmente en lo referente a la atención permanente en la estación de pilotos, quienes deben estar adecuadamente capacitados y entrenados en procedimientos y acciones a ser adoptadas, especialmente en casos de emergencia.</p> <p>5. Recibo de pago por concepto de expedición de la Licencia.</p>	
<p>Artículo 81. ESTACION DE PILOTOS. Toda empresa de practicaje deberá contar dentro de sus instalaciones con una estación de pilotos que reciba durante las veinticuatro (24) horas del día los requerimientos para la prestación del servicio de practicaje marítima y fluvial.</p>	<p>Artículo 62. ESTACION DE PILOTOS. Toda empresa de practicaje deberá contar dentro de sus instalaciones con una estación de pilotos que reciba durante las veinticuatro (24) horas del día los requerimientos para la prestación del servicio público de practicaje marítimo y fluvial.</p>	<p>Se precisa en la frase final que es un “Servicio Público”</p>
<p>Artículo 82. EQUIPO DE LA ESTACION DE PILOTOS. Todas las estaciones de pilotos deben contar con el siguiente equipo y elementos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Radios VHF, de no menos de 25 vatios de potencia, en capacidad de sintonizar los canales 16, 72 y diez (10) canales más del servicio móvil marítimo. 2. Teléfono y fax. 3. Lista de las diferentes autoridades vinculadas con las actividades propias del puerto. 4. Copia de la legislación marítima y portuaria nacional vigente sobre la actividad y servicio de practicaje. 5. Carta de navegación actualizada, del canal de acceso y zonas de fondeo y atraque. 6. Convenio sobre Reglamentación Internacional para prevenir los abordajes COLREG/72 ratificado mediante la Ley 13 de 1981. 7. Tabla de mareas. 8. Las demás normas aplicables que se establezcan a nivel nacional e internacional. 	<p>Artículo 63. EQUIPO DE LA ESTACION DE PILOTOS. Todas las estaciones de pilotos deben contar con el siguiente equipo y elementos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Radios VHF, de no menos de 25 vatios de potencia, en capacidad de sintonizar los canales 16, 72 y diez (10) canales más del servicio móvil marítimo. 2. Teléfono, fax e internet. 3. Lista de las diferentes autoridades vinculadas con las actividades propias del puerto. 4. Copia de la legislación marítima y portuaria nacional vigente sobre la actividad y servicio de practicaje. 5. Carta de navegación actualizada, del canal de acceso y zonas de fondeo y atraque. 6. Convenio sobre Reglamentación Internacional para prevenir los abordajes COLREG/72 ratificado mediante la Ley 13 de 1981. 7. Tabla de mareas. 8. Las demás normas aplicables que se establezcan a nivel nacional e internacional. 	<p>Se agregó en literal 2 “e internet”.</p>
<p>Artículo 83. COMUNICACION PERMANENTE. Con el fin de garantizar una comunicación permanente entre el piloto a bordo del buque, los remolcadores que asistan a la maniobra, la lancha de pilotos y la estación de pilotos prácticos, la empresa de practicaje debe tener como mínimo los equipos a que hace alusión el anterior artículo.</p>		<p>Se suprime.</p>
<p>CAPITULO XIV DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL COMO EMPRESAS DE PRACTICAJE</p> <p>Artículo 84. OBLIGATORIEDAD DE LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Para desarrollar la actividad de practicaje marítima y fluvial es indispensable tener la licencia de explotación comercial vigente como empresa de practicaje expedida por la Autoridad Marítima para un puerto específico.</p>	<p>CAPITULO XIV DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL COMO EMPRESAS DE PRACTICAJE</p> <p>Artículo 64. OBLIGATORIEDAD DE LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Para desarrollar la actividad marítima y fluvial de practicaje es indispensable tener la licencia de explotación comercial vigente como empresa de practicaje expedida por la Autoridad Marítima para un puerto específico.</p>	<p>Sin modificación.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
Artículo 85. VIGENCIA DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. La licencia como empresa de practicaje, tendrá una vigencia no superior a tres (3) años, y antes de cumplirse el plazo de vencimiento el Representante Legal podrá tramitar su renovación.	Artículo 65. VIGENCIA DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. La licencia para las empresas de practicaje, <i>no</i> tendrán una vigencia superior a tres (3) años, y antes de cumplirse el plazo de vencimiento el Representante Legal deberá tramitar su renovación.	Se mejora la redacción.
Artículo 86. AMPLIACION DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Las empresas de practicaje autorizadas por la Autoridad Marítima mediante licencia de explotación comercial vigente, podrán obtener la ampliación de la licencia respectiva para un puerto diferente al inicialmente autorizado, previa solicitud y cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 80 de la presente ley.	Artículo 66. AMPLIACION DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Las empresas de practicaje autorizadas por la Autoridad Marítima mediante licencia de explotación comercial vigente, podrán obtener la ampliación de la licencia respectiva para un puerto diferente al inicialmente autorizado, previa solicitud y cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley.	Sin modificación.
Artículo 87. VALOR DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. El valor de la licencia de explotación comercial por primera vez, renovación o ampliación es de cuatro (4) salarios mínimos legales mensuales vigentes.	Artículo 67. VALOR DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. El valor de la licencia de explotación comercial por primera vez, renovación o ampliación es de <i>tres (3)</i> salarios mínimos legales mensuales vigentes.	Se disminuyó el valor de la licencia.
Artículo 88. TRAMITE DE LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Todo los trámites relacionados con la expedición por primera vez, renovación y ampliación de la licencia de explotación comercial como empresa de practicaje, se deben adelantar por intermedio de la Capitanía de Puerto respectiva.	Artículo 68. TRAMITE DE LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Todos los trámites relacionados con la expedición por primera vez, renovación y ampliación de la licencia de explotación comercial como empresa de practicaje, se deben adelantar por intermedio de la Capitanía de Puerto respectiva.	Sin modificación.
Artículo 89. DEVOLUCION DE LA LICENCIA. La empresa de practicaje deberá devolver la licencia expedida por la Autoridad Marítima, cuando se le expida una nueva licencia o cuando mediante acto administrativo se cancele la autorizada.		Pasa al artículo 77 del texto del mismo proyecto
Artículo 90. EXTRAVÍO DE LA LICENCIA. En caso de pérdida de la licencia de empresa de practicaje, el Representante Legal deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación: 1. Fotocopia del denuncio de pérdida expedido por autoridad competente, y 2. Recibo de pago por concepto de expedición de licencia.		Pasa al artículo 78 del texto del mismo proyecto
Artículo 91. DETERIORO DE LA LICENCIA. En caso de deterioro de la licencia de empresa de practicaje, el Representante Legal deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación: 1. Original de la licencia, y 2. Recibo de pago por concepto de expedición de una nueva licencia.		Pasa al artículo 79 del texto del mismo proyecto

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>CAPITULO XV DELAS MEDIDAS DE SEGURIDAD</p> <p>Artículo 92. EMBARCO Y DESEMBARCO DE PILOTOS PRACTICOS. Las zonas de embarco y desembarco de los pilotos prácticos serán fijadas por la Autoridad Marítima o por la Capitanía de Puerto respectiva.</p>	<p>CAPITULO XV DELAS MEDIDAS DE SEGURIDAD</p> <p>Artículo 69. EMBARCO Y DESEMBARCO DE PILOTOS PRACTICOS. Las áreas de embarco y desembarco de los pilotos prácticos serán fijadas por la Capitanía de Puerto respectiva.</p> <p>Para el embarque y desembarque del piloto práctico y por el grave riesgo que para su seguridad personal implica tener que hacerlo en mar abierto, con naves en movimiento y soportando condiciones difíciles de navegación para la lanchas de pilotos, se debe dar estricto cumplimiento a las regulaciones internacionales sobre la materia dentro de las cuales se destacan:</p> <p>a. Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de la OMI/SOLAS/74/78. (Capítulo -V - Regla 17).</p> <p>b. Circular OMI /MSC/568 “Medios para el embarco y transbordo de prácticos”.</p>	Nuevo párrafo y literales
	<p>Artículo 70. EMPRESAS DEDICADAS AL SUMINISTRO DE LANCHAS PARA EL TRANSPORTE DE PILOTOS PRACTICOS. Las empresas que presten el servicio de transporte de pilotos prácticos, deberán ser autorizadas e inscritas ante.</p> <p><i>Las embarcaciones utilizadas para el transporte de pilotos deberán cumplir con las especificaciones técnicas que determine la Autoridad Marítima Nacional.</i></p>	Nuevo artículo
<p>Artículo 94. HELICOPTEROS. Para realizar el transporte del piloto práctico usando helicóptero, éste deberá contar con la respectiva autorización de la Autoridad competente y de la Autoridad Marítima.</p>	<p>Artículo 71. HELICOPTEROS. Para realizar el transporte del piloto práctico usando helicóptero, éste deberá contar con la respectiva autorización de la Autoridad competente y de la Autoridad Marítima Nacional.</p>	Se mejora la redacción.
<p>Artículo 95. PREVENCION DE ABORDAJES. Durante el practicaje, el piloto práctico debe observar el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes COLREG/72, ratificado mediante la Ley 13 de 1981.</p>		Se suprime: está determinado que las actividades marítimas generan riesgo permanente. Toda persona que desarrolle este tipo de actividades debe conocer la legislación de Marina Mercante Nacional e internacional.
<p>Artículo 96. SEGURIDAD EN LA NAVEGACION DE PRACTICAJE. El piloto práctico, deberá observar en todo momento las normas de seguridad, teniendo en cuenta las características geográficas, meteorológicas, hidrográficas y oceanográficas particulares de cada puerto, con el fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, prevenir la contaminación marina y velar por la integridad de la carga y de los bienes.</p>		Se suprime por la razón anterior.
<p>Artículo 97. PRESERVACION Y PROTECCION DEL MEDIO MARINO. Durante el desarrollo de la maniobra de practicaje, el piloto práctico velará por el cumplimiento de las exigencias contenidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, MARPOL 73/78, ratificado mediante la Ley 12 de 1981, así como por las demás normas vigentes sobre la materia.</p>	<p>Artículo 72. PRESERVACION Y PROTECCION DEL MEDIO MARINO. Durante el desarrollo de la maniobra de practicaje, el piloto práctico velará por el cumplimiento de las exigencias contenidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, MARPOL 73/78, ratificado mediante la Ley 12 de 1981, así como por las demás normas vigentes sobre la materia.</p>	Sin modificación

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>CAPITULO XVI DE LA FACULTAD DISCIPLINARIA, DE LAS FALTAS DISCIPLINARIAS Y DE LAS SANCIONES</p> <p>Artículo 98. FACULTAD DISCIPLINARIA. Es la competencia que tienen la Autoridad Marítima y la Autoridad Portuaria para sancionar por acción u omisión a quien contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad de practicaje y a la prestación del servicio como operador portuario respectivamente.</p>	<p>CAPITULO XVI DE LA FACULTAD DISCIPLINARIA, DE LAS FALTAS DISCIPLINARIAS Y DE LAS SANCIONES</p> <p>Artículo 73. FACULTAD DISCIPLINARIA. Es la competencia que tiene la Autoridad Marítima Nacional para sancionar por acción u omisión a quien contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad marítima y fluvial de practicaje.</p>	Sin modificación.
<p>Artículo 99. FALTAS DISCIPLINARIAS. Se consideran faltas disciplinarias del piloto práctico las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El incumplimiento de la presente ley. 2. No concurrir al encuentro del buque para prestar la actividad de practicaje marítima o fluvial, sin causa justificada. 3. No presentarse a la hora indicada para prestar la actividad de practicaje marítima o fluvial, sin causa justificada. 4. La negligencia o falta de idoneidad profesional en la prestación de la actividad de practicaje marítima o fluvial. 5. Todo acto de violencia, injuria o mal trato en que incurra el piloto práctico contra el Capitán del buque, cualquiera de los miembros de su tripulación, el Capitán de Puerto, cualquier servidor público de la Capitanía o el aspirante a piloto. 	<p>Artículo 74. FALTAS DISCIPLINARIAS. Se consideran faltas disciplinarias del piloto práctico las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El incumplimiento de la presente ley. 2. No concurrir al encuentro del buque para prestar la actividad marítima o fluvial de practicaje, sin causa justificada. 3. No presentarse a la hora indicada para prestar la actividad marítima o fluvial de practicaje, sin causa justificada. 4. La negligencia o falta de idoneidad profesional en la prestación de la actividad marítima o fluvial de practicaje. 5. Todo acto de violencia, injuria o mal trato en que incurra el piloto práctico contra el Capitán del buque, cualquier de los miembros de su tripulación, el Capitán de Puerto, cualquier servidor público de la Capitanía, el aspirante a piloto o el piloto práctico en entrenamiento. 	
<p>Artículo 100. SANCIONES. Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas en la presente ley se aplicarán de conformidad con lo establecido en el Decreto-ley 2324 del dieciocho (18) de septiembre de 1984 y de las normas que los modifiquen o adicionen en lo relacionado con la actividad de practicaje marítima y fluvial, y en la Ley 1^a de 1991 y en el Decreto 1002 de 1993, para el servicio como operador portuario, o en la legislación vigente.</p>	<p>Artículo 75. SANCIONES. Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas en la presente ley se aplicarán de conformidad con lo establecido en el Decreto-ley 2324 del dieciocho (18) de septiembre de 1984 y de las normas que los modifiquen o adicionen en lo relacionado con la actividad marítima y fluvial de practicaje.</p>	Sin modificación.
<p>CAPITULO XVII DISPOSICIONES FINALES</p> <p>Artículo 101. REGLAMENTACION. El Gobierno Nacional, ejercerá la potestad reglamentaria mediante la expedición de los Decretos necesarios para la cumplida ejecución y desarrollo de la presente ley.</p>	<p>CAPITULO XVII DISPOSICIONES FINALES</p> <p>Artículo 76. REGLAMENTACION. El Gobierno Nacional, ejercerá la potestad reglamentaria mediante la expedición de los Decretos necesarios para la cumplida ejecución y desarrollo de la presente ley.</p>	Sin modificación.
<p>Artículo 89. DEVOLUCION DE LA LICENCIA. La empresa de practicaje deberá devolver la licencia expedida por la Autoridad Marítima, cuando se le expida una nueva licencia o cuando mediante acto administrativo se cancele la autorizada.</p>	<p>Artículo 77. DEVOLUCIÓN DE LICENCIAS. <i>El piloto práctico y la empresa de practicaje deberán devolver las licencias expedidas por la Autoridad Marítima Nacional, cuando se les expida una nueva licencia o cuando mediante acto administrativo se cancele la autorizada.</i></p>	Anotación frente al artículo 53 del Pliego de modificaciones.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>Artículo 90. EXTRAVÍO DE LA LICENCIA. En caso de pérdida de la licencia de empresa de practicaje, el Representante Legal deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fotocopia del denuncio de pérdida expedido por autoridad competente, y 2. Recibo de pago por concepto de expedición de licencia 	<p>Artículo 78. EXTRAVÍO DE LICENCIAS. <i>En caso de pérdida de las licencias el piloto práctico y la empresa de practicaje deberán tramitar ante la Autoridad Marítima Nacional, el formato diligenciado para la expedición de una nueva, anexando el recibo de pago correspondiente.</i></p>	
<p>Artículo 91. DETERIORO DE LA LICENCIA. En caso de deterioro de la licencia de empresa de practicaje, el Representante Legal deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Original de la licencia, y 2. Recibo de pago por concepto de expedición de una nueva licencia. 	<p>Artículo 79. DETERIORO DE LA LICENCIA. En caso de deterioro de las licencias el piloto práctico y la empresa de practicaje, deberá tramitar ante la Autoridad Marítima Nacional el formato diligenciado para la expedición de una nueva, anexando el original de la licencia, y el recibo de pago correspondiente</p>	Lo mismo que el anterior.
	<p>Artículo 80. OPERACION TECNICA ESPECIAL. <i>La Autoridad Marítima Nacional reglamentará la forma en que se desarrolle la actividad marítima y fluvial de practicaje en los puertos con características técnicas y condiciones de operación especiales.</i></p>	Nuevo Artículo.
<p>Artículo 102. PLAZO. Los pilotos prácticos y las empresas de practicaje que actualmente presten servicios inherentes a la actividad de practicaje, tendrán un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para dar cumplimiento a sus disposiciones.</p>		Se suprime.
<p>Artículo 103. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias. Publíquese y ejecútese</p>	<p>Artículo 81. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias. Publíquese y ejecútese</p>	Sin modificación.

ANEXO DOS (2)

RESUMEN EJECUTIVO

PROPUESTAS DE ANPRA ANTE LA DIRECCION GENERAL MARITIMA - DIMAR

SOBRE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY 214/98 - CAMARA

"POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA LA ACTIVIDAD DEL PRACTICAJE EN AGUAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES DE LA NACION COLOMBIANA"

PROPUESTAS DE ANPRA	Se Acepta	FUNDAMENTACION DELADIMAR
ANPRA - agosto 25 de 1999		
Alegría: 1- Denominación: La denominación adoptada por el Proyecto de Ley 214 Cámara- deberá sustituirse por uno del siguiente Tenor: "Por el cual se reglamenta la actividad del practicaje en aguas navegables interiores de la Nación Colombiana"	NO	El practicaje puede desarrollarse en otras zonas de jurisdicción de la Autoridad Marítima y no exclusivamente en aguas interiores.
2- Eliminar del contexto del Proyecto de Ley en donde aparezca la denominación de "actividad de practicaje marítima y fluvial" para reemplazarla por el término de "actividad de Practicaje"	NO	La actividad de practicaje es Marítima, puesto que se efectúa a/b de naves y con gente de mar licenciada por la autoridad marítima. Así mismo en las zonas fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima, es a ella a quien corresponde certificar y licenciar a las empresas y al personal idóneo que preste el servicio público

PROPUESTAS DE ANPRA	Se Acepta	FUNDAMENTACION DELA DIMAR
3- Eliminar del Contexto del Proyecto de Ley la Palabra "reglamentar o reglamentará" ubicando en su lugar el término fijaro establecer con excepción del nuevo art. 80.	SI	No hay objeción y se deja en el texto la palabra DETERMINARA.
4- Los incisos finales del numeral 1) Art. 22 quedará del siguiente tenor: "...quien podrá prestar el servicio público de practicaje exclusivamente en los casos previstos en el artículo 40 de la presente ley".	SI	Queda incluida la solicitud en el ARTÍCULO 20 NUMERAL 1
5- El numeral 5 del Art. 26, deberá complementarse en los siguientes términos: "previo cumplimiento de los requisitos exigidos para tal efecto"	SI	Queda contenido en el ARTÍCULO 26 NUMERAL 5
6- El numeral 3 del artículo 28 quedará del siguiente tenor: "3- Segunda Categoría en buques hasta 6.000 T.R.B."	SI	Quedó contenido en el ARTÍCULO 25 por consenso técnico se concluyó en que el T.R.B. apropiado de acuerdo al tráfico marítimo es 8.000
7- Del art. 30 Inciso 2 eliminar la frase "por primera vez"	SI	Queda contenido en el artículo 27, al suprimir la frase, ningún piloto práctico podrá empezar por primera categoría.
8- Al art. 31 se le adicionará un párrafo del siguiente tenor: "Para los efectos pertinentes, la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia, podrá asistir con voz pero sin voto".	SI	Queda contenido en el Artículo 28.
9- Los artículos 36 y 37 deben ser eliminados en su integridad".	SI	Los títulos de estos artículos hacían referencia a la obtención de licencias de pilotos prácticos de primera categoría por primera vez tanto para oficiales mercantes como para oficiales en servicio activo. Se fundamentó en el hecho de que todo piloto debe comenzar su carrera como piloto de segunda categoría sin importar su experiencia como marino años atrás
10- Art. 49. Eliminar los numerales 3 y 4 Argumento: Por ser abiertamente inconstitucionales.	NO	Queda contenido en el Artículo 40 en modo alguno se pretende competir con las empresas de practicaje en la prestación de un servicio público máxime conociendo las limitaciones que para este ejercicio establece la C.P. El texto del artículo determina claramente que la Autoridad Marítima, sólo prestará el servicio público en casos de emergencia, puesto que la misma C. P. le impone la obligación de garantizar la prestación del servicio público.
11- El numeral 1 del Art. 60, quedará del siguiente tenor. "Para piloto práctico de segunda categoría: Buques hasta 6.000 T.R.B." A su vez el numeral 2) del art. 60 quedará así: "Para el piloto práctico de primera categoría: buques hasta de 50.000 T.R.B."	SI	Queda contenido en el Artículo 46. El TRB se aumentó de común acuerdo a un total de 8.000 TRB. Numeral 2 del Artículo 46 puede hacer maniobras en buques entre 8.000 a 50.000 T.R.B. ARTÍCULOS 25 Y 46
12- Al Art. 62 se le adicionará un párrafo del siguiente tenor: "Sólo podrá entrenarse a un nuevo aspirante a piloto práctico por maniobra".	NO	Queda contenido en el Artículo 47. En caso de excepción la Autoridad Marítima permitirá que haya otra persona en el puente para recibir entrenamiento. Necesariamente se verificarán todos los aspectos de seguridad.
13- El art. 58 se complementará con parágrafo del siguiente tenor: "Cualquier persona natural o jurídica que demuestre interés siquiera sumario en el entrenamiento de un aspirante a nuevo piloto práctico, podrá objetar documentalmente dicha autorización pero será la Autoridad Marítima quien decida de fondo, mediante resolución motivada". Solamente una vez ejecutoriada la decisión administrativa del caso se iniciará el entrenamiento correspondiente.	NO	Esto es lo que en la práctica ocurre cuando la Autoridad Marítima autoriza el entrenamiento de un aspirante. Corresponde a la Autoridad verificar que el aspirante o piloto por cambio de categoría cumpla con los requisitos. Es claro que si se otorga una autorización es sólo cuando se han cumplido las condiciones que establece la norma. Quedó contenido en el artículo 45.
14- El Art. 92 deberá establecer las características de las lanchas de pilotos, para embarque y desembarque. (Acuerdo Resolución 0113 DIMAR de 1996)	NO	Queda contenido en el artículo 69. Se agregó un párrafo y dos literales en los cuales se hace mención al cumplimiento de unas normas técnicas. Estas normas básicas son fijadas por la OMI y las acogen los países miembros o no. Colombia generalmente las ha acogido pero estas normas constantemente sufren modificaciones al interior de la misma OMI por lo cual a medida que las condiciones técnicas de las naves cambien las condiciones de seguridad de las lanchas de pilotos también deberán ser objeto de modificación. No conviene enmarcar algo transitorio dentro de una ley puesto que justamente es un marco general de una actividad.

PROPUESTAS DE ANPRA	Se Acepta	FUNDAMENTACION DEL ADIMAR
ANPRA Septiembre 10 de 1999		
15- Artículo 11. Agregar un Literal e) del siguiente tenor: "Presentar documentación falsa o adulterada"	SI	Queda contenido en el artículo 11
16- Artículo 22 Numeral 2. Modificar la expresión el "particular" por el empírico	NO	En el artículo 20 numeral segundo se precisa que se trata de un particular con conocimientos y práctica en navegación y maniobra. Dentro del término particular se encuentran tanto los empíricos como los patrones regionales que pueden ser pilotos en ciertas zonas pero que no necesariamente deben ser egresados de la escuela naval de cadetes.
17- Artículo 28. numeral 3. Dejar Tonelaje mínimo de maniobra en buques de TRB igual 8.000.	SI	Queda contenido en el artículo 25
18- Artículo 31 Suprimir la palabra MÍNIMO del título del artículo y del texto	SI	Queda contenido en el artículo 28
19- Artículo 60 suprimir del numeral 1) la palabra "entre" (respecto del TRB)	SI	Queda contenido en el artículo 46
20- Artículo 87. Modificar el valor de las licencias de cuatro salarios mínimos legales mensuales vigentes a 3 salarios.	SI	Queda contenido en el artículo 67
ANPRA Septiembre 14 de 1999		
21- Artículo 8º- La frase "definirá su monto tomando como base el salario" se modificará por otra del siguiente tenor: "Verificará que su monto se ajuste a la realidad económica del país"	NO	Queda contenido en el artículo 8. La actual redacción del artículo 8 modificó en su totalidad la redacción del texto aprobado. En el entendido de que la Autoridad Marítima no fijara el costo de la prestación del servicio sí controlará que la transmisión del conocimiento si bien se pudiera considerar onerosa sea con fundamento en el salario mínimo legal mensual vigente y no a criterio de las empresas de practicaje.
22- Artículo 26. Numeral 6. Modificar la frase "No obstaculizar ni impedir el entrenamiento de practicaje ni la práctica del..." POR: "Colaborar con el entrenamiento de practicaje y con la práctica del..."	NO	Queda contenido en el artículo 23. De acuerdo con la actuación de algunos pilotos prácticos incluso antes de la expedición de la Resolución 0395/98 y el procedimiento que en ella se fija para llevar a cabo los entrenamientos, obstruyeron y obstaculizaron los entrenamientos desconociendo totalmente a la Autoridad Marítima, los verbos utilizados en la redacción del numeral (obstaculizar e impedir) no permiten interpretaciones diferentes.
23- Artículo 49. Eliminar los numerales 3 y 4. Se consideran inconstitucionales.	NO	La redacción de los numerales 3 y 4 no dan lugar a interpretar que la Autoridad Marítima competirá en la prestación del servicio público de practicaje con las compañías privadas.
24- Artículo 7º Modificar el art. así: "1- Terminada cada maniobra, la empresa comercial dedicada al servicio público de practicaje a la cual se encuentre vinculado el piloto práctico respectivo anotarán en la libreta de "Control de Maniobras de Practicaje" todo lo pertinente a la operación efectuada. 2- Periódicamente cada seis (6) meses, la empresa de practicaje presentará las libretas de "Control de Maniobras de Practicaje" ante la capitánía de puerto para las observaciones a que hubiere lugar y para su registro en el libro de control de pilotos prácticos". PARAGRAFO: La libreta de "Control de Maniobras de Practicaje" es de competencia de la Capitanía de Puerto respectiva."	NO	El tema quedó contenido en el artículo 54. El formato que expide la Autoridad Marítima es un medio efectivo para llevar el control de las maniobras efectuadas por los pilotos como para controlar el número de maniobras que realicen los pilotos en entrenamiento o los aspirantes.

ANEXO TRES (3)

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
EPIGRAFE: Por la cual se regula la actividad de practicaje en aguas marítimas y fluviales de la Nación Colombiana.	EPIGRAFE: Por la cual se regula la actividad de practicaje en aguas marítimas y fluviales de la Nación Colombiana.	ANPRA Propone modificación así: <i>"Por la cual se reglamenta la actividad de practicaje en aguas navegables interiores de la Nación Colombiana"</i> DIMAR: NO se acepta. El practicaje puede desarrollarse en otras zonas de jurisdicción de la Autoridad Marítima y no exclusivamente en aguas interiores.
CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES Artículo 1°. OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer los procedimientos para controlar, vigilar y autorizar la actividad de practicaje en aguas marítimas y fluviales.	CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES Artículo 1°. OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer los procedimientos para controlar, vigilar y autorizar la actividad <i>marítima y fluvial</i> de practicaje en aguas marítimas y fluviales.	<i>En todos los artículos se modificó la expresión "actividad de practicaje marítima" POR actividad marítima y fluvial de practicaje"</i> ANPRA: Solicita se modifique de todo el articulado del proyecto de ley en donde se utilice la palabra reglamentar o reglamentará entendida como una actividad que desarrolla DIMAR y sustituir por DETERMINARA. DIMAR. Ante el Consejo de Estado se demandó la nulidad del Decreto 1876 del 10 de Septiembre de 1998 "por medio del cual se otorga al Ministerio de Defensa Nacional la facultad de conceder la aprobación previa de los requisitos que determine la Dirección General Marítima, para inscribir y otorgar licencia a las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas y de los reglamentos para el ejercicio de las mismas". El Consejo de Estado mediante sentencia de única instancia del 12 de agosto de 1999, denegó la pretensión de la demanda, entre otros argumentos por que el Gobierno Nacional se limitó a otorgar al Ministerio de Defensa la función que le fue atribuida en el artículo 132 del Decreto-ley 2324/84. De acuerdo con los argumentos del Consejo de Estado y con el contenido del artículo 132 del D.L. 2324/84 no se encuentra objeción en sustituir la palabra reglamentar por determinar.
		Sin modificación.
Artículo 2°. AMBITO DE APLICACION. La presente ley regula la actividad de practicaje sin perjuicio de lo dispuesto en los Tratados y Convenios Internacionales, así como en los Acuerdos binacionales, estén o no suscritos por Colombia y la costumbre nacional o internacional y se aplicará en aguas marítimas y fluviales de la Nación.	Artículo 2°. AMBITO DE APLICACION. La presente ley regula la actividad de practicaje sin perjuicio de lo dispuesto en los Tratados y Convenios Internacionales, así como en los Acuerdos binacionales, estén o no suscritos por Colombia y la costumbre nacional o internacional y se aplicará en aguas marítimas y fluviales de la Nación.	Sin modificación.
CAPITULO II DEFINICIONES Artículo 3°. Para efectos de la aplicación de la presente ley se entenderá por: 1. Abarroar o abarroamiento. Es la operación de colocar un buque con el costado dispuesto paralelamente al costado de otro, y en general, amarrarlo de este modo a él. El otro buque puede estar atracado o fondeado.	CAPITULO II DEFINICIONES Artículo 3°. Para efectos de la aplicación de la presente ley se entenderá por: 1. Abarroar o abarroamiento. Es la operación de colocar un buque con el costado dispuesto paralelamente al costado de otro, y en general, amarrarlo de este modo a él. El otro buque puede estar atracado o fondeado.	Sin modificación.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
2. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la Ley, los Tratados internacionales, Convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y la costumbre nacional o internacional. Para efectos de la presente ley son accidentes o siniestros marítimos sin que limite a ellos, los siguientes: naufragio, encallamiento, abordaje, explosión o incendio de buque o artefacto naval o estructuras o plataformas marinas, colisión y toda situación que origine contaminación marina por buque o artefacto naval, así como, los daños causados por buques o artefactos navales a los bienes. 3. Acoderar o acoderamiento. Es la faena marinera de amarrar un buque por proa y popa a dos muertos, con lo cual se mantiene en una dirección determinada cualesquiera que sean las condiciones de vientos, corrientes y marea. 4. Actividades marítimas. - Son todas aquellas que se efectúen en el mar territorial, zona económica exclusiva, zona contigua, zonas adyacentes, suelo y subsuelo pertenecientes a la plataforma continental, y en las costas y puertos de la República, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales o extranjeros, o con la investigación y extradición de los buques nacionales o extranjeros, o con la investigación y extradición de los recursos del mar y de la plataforma. 5. Actividad marítima y fluvial de practicaje. Es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado. La Autoridad Marítima Nacional en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios, debe asegurar su prestación y garantizar el desarrollo de esta actividad en su jurisdicción en forma eficiente y continua. 6. Actividades Portuarias. - Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragonados y obras de ingeniería oceánica; y en general todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias. 7. Autoridad Marítima Nacional. - Es la entidad que a nombre del Estado autoriza, coordina, vigila, dirige y determina, entre otras actividades, los requisitos para inscribir y otorgar licencias para desarrollar la actividad del practicaje marítima y fluvial, y expide los siguientes reglamentos. Actualmente está constituida por la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puerto, quienes ejercerán exclusivamente las funciones de Autoridad Marítima. 8. Autoridades Portuarias. Son autoridades portuarias el Consejo Nacional de Política Económica y Social, quien aprueba o imprueba los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte; el Ministro de Trans-	2. Accidentes o siniestros marítimos. Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la Ley, los Tratados internacionales, Convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y la costumbre nacional o internacional. 3. Acoderar o acoderamiento. Es la faena marinera de amarrar un buque por proa y popa a dos muertos, con lo cual se mantiene en una dirección determinada cualesquiera que sean las condiciones de vientos, corrientes y marea. 4. Actividades marítimas. Son todas aquellas que se efectúen en las aguas interiores marítimas incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo; en los sistemas marinos y fluviomarinos; mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental, (lecho y subsuelo marinos). Aguas suprayacentes, litorales incluyendo playas, terrenos de bajamar, acantilados, cayos, islas, morros, bancos, y en todas las instalaciones y estructuras donde se efectúe embarque y desembarque de pasajeros. 5. Actividad marítima y fluvial de practicaje. Es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado. La Autoridad Marítima Nacional en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios, debe asegurar su prestación y garantizar el desarrollo de esta actividad en su jurisdicción en forma eficiente y continua. 6. Autoridad Marítima Nacional. Es la entidad que a nombre del Estado ejecuta la política del Gobierno en materia marítima; dirige, coordina, autoriza, controla y vigila las actividades marítimas y determina los requisitos para inscribir y otorgar las licencias correspondientes. Actualmente está constituida por la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puerto. 7. Autoridades Portuarias. Son autoridades portuarias el Consejo Nacional de Política Económica y Social, quien aprueba o imprueba los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte; el Ministro de Trans-	Sesuprimió el inciso segundo en razón a que este texto se encuentra contenido en el artículo 26 del Decreto-ley 2324 de 1984. Al decir los accidentes definidos por la Ley, este párrafo sobraría. Sin modificación. Se complementó respecto de las zonas de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional de manera que sea concordante con la Jurisdicción prevista en el decreto de reestructuración y la que establecen los Convenios Internacionales. Se encuentra en estudio el borrador de un Decreto mediante el cual se propone la reestructuración de la Dirección General Marítima, y en uno de sus artículos se amplió la jurisdicción de la DIMAR de conformidad con los convenios y tratados aprobados por Colombia. A raíz de la promulgación del Decreto 1179 del veintinueve (29) de julio de 1999, en el artículo 38 se dispone la modificación de la Superintendencia General de Puertos y que ésta se incorpore a la Superintendencia de Transporte en el mes de Noviembre/99. Teniendo en cuenta que el 20 de Septiembre/99 se declaró la inexistencia de la Ley 489/98 y en especial las normas que como el 1179/99 fueron expedidas con fundamento en el artículo 120 de dicha Ley, se escribe en el texto " <i>La entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios</i> ". Se suprime del texto aprobado "actividades portuarias" porque ésta definición ya está contenida en el artículo 5º de la Ley 1 de 1991 (Estatuto General de Puertos) que actualmente está siendo objeto de estudio y modificación. Se amplía el concepto de esta definición de manera que sea idéntico al propuesto en el proyecto de reestructuración del Ministerio de

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>porte quien programa evalúa y ejecuta en coordinación con la Superintendencia General de Puertos, los planes de expansión portuaria aprobados por el Consejo Nacional de Política Económica y Social. Cuando se considere necesario, la Superintendencia General de Puertos ejercerá sus funciones en coordinación con la Autoridad Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.</p> <p>9. Atraque. Es la operación de colocar un buque al costado del muelle para asegurarlo por medio de sus líneas de amarre.</p> <p>10. Artefacto naval. Es la construcción flotante que carece de propulsión propia que opera en el medio marítimo y fluvial, auxiliar de la navegación pero no destinada a ella aunque pueda desplazarse sobre el agua para el cumplimiento de sus fines específicos. En el evento que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de un buque se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.</p> <p>11. Aspirante a piloto. Es la persona que cumpliendo con el lleno de los requisitos establecidos en la presente ley, es autorizada por la Autoridad Marítima para efectuar entrenamiento en maniobra de practicaje para un puerto específico.</p> <p>12. Buque o nave. Es toda construcción principal e independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.</p> <p>13. Buque designado. Es el buque determinado previamente por la Capitanía del Puerto con el fin de que se efectúe a bordo el entrenamiento en maniobra de practicaje.</p> <p>14. Empresa de practicaje. Es la que se constituye conforme a las leyes nacionales, cuyo objeto social es la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaje, la cual deberá estar debidamente equipada e integrada por uno o varios pilotos prácticos, requiriendo para su funcionamiento la licencia que expide la Autoridad Marítima.</p> <p>15. Examen de competencia. Es la evaluación teórico - práctica de los conocimientos y aptitudes, que realiza la Capitanía de Puerto y la Junta Examinadora al aspirante a piloto para que obtenga la licencia por primera vez y a los pilotos prácticos para el cambio de categoría.</p> <p>16. Falta disciplinaria. Es toda acción u omisión que contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad de practicaje marítima y fluvial dentro de la jurisdicción de la Autoridad Marítima o de la Autoridad Portuaria, o bien el incumplimiento de las obligaciones, el abuso, extralimitación de los derechos y funciones, la incursión en prohibiciones, impedimentos, inhabilidades y conflictos de intereses.</p> <p>17. Fondeo. Acción de fondear.</p> <p>18. Fondear. Acción de botar el ancla al agua para sujetar el buque en esa posición mediante la cadena.</p>	<p>7. Autoridades Portuarias. Son autoridades portuarias el Consejo Nacional de Política Económica y Social, quien aprueba o imprueba los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte; el Ministro de Transporte quien programa, evalúa y ejecuta en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios, los planes de expansión portuaria aprobados por el Consejo Nacional de Política Económica y Social.</p> <p>Cuando se considere necesario, la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios, ejercerá sus funciones en coordinación con la Autoridad Marítima Nacional del Ministerio de Defensa Nacional.</p> <p>8. Atraque. Es la operación de colocar un buque al costado del muelle para asegurarlo por medio de sus líneas de amarre.</p> <p>9. Artefacto naval. Es la construcción flotante que carece de propulsión propia que opera en el medio marítimo y fluvial, auxiliar de la navegación pero no destinada a ella aunque pueda desplazarse sobre el agua para el cumplimiento de sus fines específicos. En el evento que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de un buque se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.</p> <p>10. Aspirante a piloto. Es la persona que cumpliendo con el lleno de los requisitos establecidos en la presente ley, es autorizada por la Autoridad Marítima para efectuar entrenamiento en maniobra de practicaje para un puerto específico.</p> <p>11. Buque o nave. Es toda construcción principal e independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.</p>	<p>Defensa Nacional - DIMAR que se encuentra en aprobación.</p> <p>Se suprime la última frase, en razón a que la Autoridad Marítima no conoce plenamente que actúa en lo de su competencia.</p> <p>El título del numeral es Autoridad Marítima Nacional, sin embargo a lo largo del texto se omitió la palabra Nacional cuando se mencionó a la Autoridad Marítima. Por ello se incluye a partir de ahora en cada artículo la palabra Nacional.</p> <p>Este primer párrafo es tomado de la definición contenida en Ley 01 de 1991.</p> <p>No obstante la expresión "puerto" de acuerdo con la propia definición que contiene la ley 01/91, se entiende como una extensión geográfica en la cual pueden existir toda clase de terminales portuarios. Igualmente dentro del puerto hay muchas autoridades encargadas de ejercer vigilancia y control sobre todo tipo de actividades (aduanera, fiscal, penal, sanitaria etc) cada una en lo de su competencia y ninguna de ellas se denomina como autoridad que vigila y controla el puerto. La superintendencia General de Puertos ejerce en la práctica vigilancia y control en los terminales portuarios.</p> <p>Por lo anterior es impreciso decir "autoridad encargada de vigilar y controlar los puertos" como si hubiese una UNICA autoridad.</p> <p>El inciso final del texto inicialmente inscrito, se modificó en razón de la promulgación del Decreto 1179 de 1999. Como se dijo éste Decreto ordena la supresión de la Superintendencia General de Puertos y el nacimiento de la Supertransporte. Este decreto se promulgó con fundamento en el art. 120 de la Ley 489/98, y con la declaratoria de inexistencia de la Ley el día 20 de Septiembre/99 y en especial la inexistencia del art. 120, se modifica en el texto la frase Ministerio de Transporte y se cambia por "entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios".</p> <p>Sin modificación.</p> <p>Sin modificación.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>19. Junta Examinadora. Es el grupo de personas expertas en navegación designadas por la Autoridad Marítima Nacional para efectuar el examen de competencia a un aspirante a piloto, o a un piloto práctico para el cambio de categoría.</p> <p>20. Libro de control de pilotos prácticos. Es aquel en el cual la Capitanía de Puerto registra la expedición de las licencias y las maniobras efectuadas por el piloto práctico, certificadas mediante los formatos que establece la Autoridad Marítima Nacional.</p> <p>21. Libro de aspirantes a piloto. Es aquel en el cual la Capitanía de Puerto registra la asistencia a las maniobras de practicaje en entrenamiento con el fin de obtener licencia.</p> <p>22. Licencia de piloto práctico. Es el documento expedido por la Autoridad Marítima mediante el cual faculta al piloto práctico para desarrollar la actividad de practicaje como servicio público.</p> <p>23. Maniobra de practicaje. Es el conjunto de movimientos que ejecuta el buque como resultado de las órdenes a los medios de propulsión y gobierno, al apoyo de remolcadores, al uso del equipo de fondeo y amarre, para poder llevarlo al muelle, para abarloarlo, acoderarlo, o llevarlo a la ruta de salida con seguridad.</p> <p>24. Navegación de practicaje. Es la que realiza por aguas navegables restringidas o interiores, dentro de los límites de una bahía o sección de río habilitada como puerto, conduciendo los buques o artefactos navales remolcados en forma segura.</p> <p>25. Piloto práctico. Es la persona licenciada por la Autoridad Marítima como experto reconocido en el conocimiento de las ayudas a la navegación, condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas, así como de sus efectos, en una zona marítima o fluvial (piloto prácticos de costas) o puerto específico (piloto práctico de puerto) y preparado para asesorar a los Capitanes de los buques y aspirantes a piloto a las maniobras de practicaje, para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de los buques o naves, de su carga, de las instalaciones portuarias y la de preservación del medio marino.</p> <p>26. Piloto práctico oficial. Es el oficial de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío en servicio activo o en retiro, o el Oficial de Puente de Altura Categoría A o su equivalente o persona con licencia de piloto práctico expedida por la Autoridad Marítima para prestar la actividad practicaje marítima o fluvial.</p> <p>27. Practicaje. Es la preparación (entrenamiento) que recibe el aspirante a piloto o al piloto práctico para cambio de categoría con el fin de completar maniobras de practicaje para obtener su licencia, bajo la dirección de una persona capacitada.</p> <p>28. Puerto. Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y</p>	<p>12. Empresa de practicaje. Es la que se constituye conforme a las leyes nacionales, cuyo objeto social es la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaje, la cual deberá estar debidamente equipada e integrada por uno o varios pilotos prácticos, requiriendo para su funcionamiento la licencia que expide la Autoridad Marítima.</p> <p>13. Entrenamiento de practicaje. - Es la preparación (entrenamiento) que recibe el aspirante a piloto o el piloto práctico para cambio de categoría con el fin de completar maniobras de practicaje para obtener su licencia.</p> <p>14. Examen de competencia. Es la evaluación teórico-práctica de los conocimientos y aptitudes, que realiza la Capitanía de Puerto y la Junta Examinadora al aspirante a piloto para que obtenga la licencia por primera vez y a los pilotos prácticos para el cambio de categoría.</p> <p>15. Falta disciplinaria. Es toda acción u omisión que contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad de practicaje marítima y fluvial dentro de la jurisdicción de la Autoridad Marítima o de la Autoridad Portuaria, o bien el incumplimiento de las obligaciones, el abuso, la extralimitación de los derechos y funciones, la incursión en prohibiciones, impedimentos, inhabilidades y conflictos de intereses.</p> <p>16. Fondeo. Acción.</p> <p>17. Fonpear. Dejar caer al fondo el ancla con su correspondiente cadena, cable o cabo entalingado para que aquella agarre en el fondo y el buque quede sujeto a la misma.</p> <p>18. Junta Examinadora. Es el grupo de personas expertas en navegación designadas por la Autoridad Marítima Nacional para efectuar el examen de competencia a un aspirante a piloto, o a un piloto práctico para el cambio de categoría.</p>	<p>Se suprime el numeral 13. Buque designado. Esta designación se había previsto por que en la Resolución 0395/98, se estableció un procedimiento especial en razón del desacato de algunas empresas de practicaje de Buenaventura y Santa Marta, en el sentido de efectuar el entrenamiento autorizado por DIMAR. La Autoridad Marítima aun si persistiera la negativa de las compañías a entrenar a las personas autorizadas por ésta adoptará las medidas necesarias para que se efectúen los entrenamientos en los puertos donde se presente tal situación. Por ello en la Ley se redactó el artículo 47.</p> <p>El término solamente se utilizaba en la ley en el artículo 65 del proyecto de Ley inscrito (actual art. 46 por todas las supresiones de artículos que se han hecho) y que hace referencia al examen que realiza la Junta Examinadora y en el entendido bien sea que el aspirante sea entrenado por una empresa según el procedimiento que determine la Autoridad Marítima, el buque a bordo del cual se lleve a cabo el examen de competencia es un asunto que debe coordinar el evaluado se suprimió la frase "y designa los buques previa coordinación con los agentes marítimos y con los capitanes de los buques"</p> <p>Nueva definición: Se considera necesaria para clarificar y establecer una diferencia entre practicaje como actividad y entrenamiento de practicaje.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
descargue de toda clase de buques, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles o embarcaderos.	19. Libro de control de pilotos prácticos. Es aquel en el cual la Capitanía de Puerto registra la expedición de las licencias y las maniobras efectuadas por el piloto práctico, certificadas mediante los formatos que elabore la Autoridad Marítima Nacional.	Sin modificación.
29. Operador portuario. Es la empresa que presta servicios en los terminales portuarios, directamente relacionados con la entidad portuaria, en los términos establecidos en el numeral 5.9 del artículo 5 de la Ley 1 a del diez (10) de enero de 1991.	20. Libro de aspirantes a piloto. Es aquel en el cual la Capitanía de Puerto registra la asistencia a las maniobras de practicaje en entrenamiento.	Sin modificación.
30. Servicio portuario de practicaje. Es un servicio inherente a la finalidad social del Estado, prestado por un operador portuario, el cual es controlado, vigilado e inspeccionado por la Superintendencia General de Puertos.	21. Licencia de piloto práctico. Es el documento expedido por la Autoridad Marítima Nacional mediante el cual se faculta al piloto práctico para desarrollar la actividad de practicaje marítima y/o fluvial.	
31. Usuarios de Puerto. Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios en el puerto.	22. Maniobra de practicaje. Es el movimiento que ejecuta el buque asistido por un piloto práctico para realizar abríoamiento, acoderamiento, amarre a boyas o piñas, atraque, fondeo o cambio de fondeadero, entrada y salida de puerto y zarpe.	Sin modificación.
32. Zarpar. Levar anclas, soltar amarras o salir del puerto.	23. Navegación de practicaje. Es la que se realizan buques o artefactos navales, asistidos por piloto práctico, en aguas navegables restringidas o interiores.	Técnicamente se completó la definición
33. Zarpe. Es salir del puerto a mar abierto, acción de zarpar.	24. Piloto práctico. Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas, de un puerto marítimo o fluvial específico, de las ayudas a la navegación circundantes, capacitada para asesorar a los capitanes de los buques, entrenar a los aspirantes a piloto, a los pilotos prácticos por cambio de categoría en maniobras de practicaje y acreditado con la licencia en la categoría correspondiente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.	Se mejoró la redacción. Siempre que se tenga la expresión Autoridad Marítima se agregó la palabra Nacional.
	25. Practicaje. Es el ejercicio de la actividad del piloto práctico.	Se agrega Nacional.
	26. Puerto. Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o riberade un río en condiciones favorables para realizar operaciones de carga y descarga de toda clase de buques, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles o embarcaderos	Sin modificación.
	27. Operador portuario. Es la empresa que presta servicios en los terminales portuarios, directamente relacionados con la entidad portuaria, en los términos establecidos en el numeral 5.9 del artículo 5 de la Ley 1 a del diez (10) de enero de 1991.	Se mejoró la redacción.
		Verificadas las maniobras de practicaje que se encontraban en el artículo 4º del proyecto de ley se precisaron respecto de las contenidas en esta definición como se verá más adelante.
		Técnicamente estas son las clases de maniobras que se pueden considerar.
		Técnicamente se precisa la definición.
		De acuerdo con la primera definición, los límites de una sección o bahía, sección de río habilitada son sinónimos de aguas restringidas, por ello se

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
	<p>establecidos en el numeral 5.9 del artículo 5 de la Ley 1^a del diez (10) de enero de 1991.</p>	<p>considera pertinente abreviar la definición. Se complementa con la frase “asistidos por un piloto práctico”. Se suprime las expresiones “piloto práctico de costas y piloto práctico de puerto”. De acuerdo con las condiciones de la prestación del servicio en nuestras Aguas Marítimas y Fluviales jurisdiccionales estas figuras de piloto práctico no sedan. En cualquier caso la Autoridad Marítima queda facultada en la presente ley para determinar los procedimientos que se requieran en puertos de condiciones especiales.</p>
	<p>28. Usuarios de Puerto. Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios en el puerto.</p> <p>29. Zarpar. Levar anclas, soltar amarras o salir del puerto.</p>	<p>Se complementa en el sentido de establecer que los pilotos son personas idóneas para dar entrenamiento sin perjuicio de que más adelante se establezca un costo. (Como en efecto se establece en el art. 8º).</p> <p>Se suprime.</p>
		<p>Teniendo en cuenta que no por ser oficial en servicio activo se obtiene la licencia. El piloto práctico es uno solo. Todo aspirante a piloto y todo piloto práctico deben cumplir con los requisitos establecidos. Es indiferente que sea oficial en servicio activo o no.</p>
		<p>Se precisó su redacción.</p> <p>Sin modificación.</p>
		<p>Sin modificación.</p> <p>Se suprime.</p> <p>En la Ley 1^a de 1991 está determinado que el practicaje en el puerto debe ser prestado por un operador portuario; En el proceso de revisión y modificación de la Ley este aspecto no se va a cambiar. No obstante será necesario precisar respecto de las funciones y obligaciones de los operadores portuarios que desarrollan actividades marítimas que posiblemente generan servicios portuarios y se requerirá que se registren ante una Sociedad Portuaria Regional.</p>
		<p>Sin modificación.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
		Se suprimió la definición de Zarpe está contenida en la anterior.
<p>Artículo 4º. CLASES DE MANIOBRAS DE PRACTICAJE. Las maniobras de la actividad de practicaje marítimo o fluvial son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Abarloar o abarloamiento. 2. Acoderamiento. 3. Amarre a boyas 4. Atraque. 5. Cambio de fondeo. 6. Entrada y salida de canales de acceso. 7. Fondeo. 8. Zarpe. 	<p>Artículo 4º. CLASES DE MANIOBRAS DE PRACTICAJE. Las maniobras en la marítima o fluvial de practicaje son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Abarloar o abarloamiento. 2. Acoderamiento. 3. Amarre a boyas o piñas. 5. Atraque. 6. Fondeo o cambio de fondeadero. 7. Entrada y salida de puerto. 8. Zarpe. 	Se precisó y mejoró su redacción concordante con las maniobras relacionadas en el artículo 3º numeral 23.
<p>CAPITULO III DEL PRACTICAJE MARITIMO Y FLUVIAL</p> <p>Artículo 5º. PRACTICAJE MARITIMO FLUVIAL OBLIGATORIO Y FACULTATIVO. La actividad marítima o fluvial de practicaje es obligatoria para todos los buques de bandera nacional o extranjera de más (200) T.R.B., que realizan maniobras o navegación de practicaje. Es facultativa la actividad marítima o fluvial de practicaje cuando el buque está atracado a un muelle y deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del mismo, o cuando al Capitán del buque de bandera nacional es razón de sus conocimientos de las ayudas a la navegación, condiciones meteorológicas, oceanográficas, así como de sus efectos con la debida autorización de la Capitanía de Puerto respectiva, decida bajo su responsabilidad garantizando la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad del buque o nave, de la carga y de las instalaciones portuarias realizar la actividad de practicaje en una zona marítima o fluvial o puerto específico.</p>	<p>CAPITULO III DEL PRACTICAJE MARITIMO Y FLUVIAL</p> <p>Artículo 5º. PRACTICAJE MARITIMO FLUVIAL OBLIGATORIO Y FACULTATIVO. La actividad marítima o fluvial de practicaje es obligatoria para todos los buques de bandera nacional o extranjera de más (200) T.R.B., que realizan maniobras o navegación de practicaje. Es facultativa la actividad marítima o fluvial de practicaje cuando el buque está atracado a un muelle y deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del mismo, o cuando al Capitán del buque de bandera nacional es razón de su idoneidad, con la debida autorización de la Capitanía de Puerto respectiva, decida bajo su responsabilidad realizar la actividad de practicaje en un puerto específico.</p>	Se precisa que el capitán del buque por su idoneidad y previo permiso de la Capitanía de Puerto puede efectuar maniobra de practicaje de acuerdo con las condiciones del artículo 41 de la presente ley.
<p>Artículo 6º. PRIORIDAD DE ARRIBO PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE. Las prioridades de arribo serán las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arribada forzosa 2. Buques de la Armada Nacional 3. Buques de las Armadas extranjeras en visita oficial 	<p>Artículo 6º. PRIORIDAD DE ARRIBO PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE. Las prioridades de arribo serán las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arribada forzosa 2. Buques de la Armada Nacional 3. Buques de las Armadas extranjeras en visita oficial 	Sin modificación.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
4. Buques de pasajeros 5. Buques de carga portacontenedores 6. Buques de carga general 7. Buques graneleros	4. Buques de pasajeros 5. Buques de carga portacontenedores 6. Buques de carga general 7. Buques graneleros	
Artículo 7º. SOLICITUD DE PRACTICAJE MARÍTIMO Y FLUVIAL. Deberá ser solicitado directamente por el Capitán del buque o en su defecto por el Armador de éste, al Agente Marítimo, con el fin que se coordine la prestación eficiente y oportuna del servicio. Tratándose de buques de guerra de las Armadas extranjeras, además de lo anterior se debe cumplir con lo establecido en numeral 4º del artículo 173 ó en su defecto con el numeral 7º del artículo 189, de la Constitución Política, si a ello hay lugar.	Artículo 7º. SOLICITUD DE PRACTICAJE MARÍTIMO Y FLUVIAL. Deberá ser solicitado directamente por el Capitán del buque o en su defecto por el Armador de éste, al Agente Marítimo, con el fin que se coordine la prestación eficiente y oportuna del servicio. Tratándose de buques de guerra de las Armadas extranjeras, además de lo anterior se debe cumplir con lo establecido en numeral 4º del artículo 173 ó en su defecto con el numeral 7º del artículo 189, de la Constitución Política, si a ello hay lugar.	Sin modificación.
Artículo 8º. REMUNERACION O CONTRA-PRESTACION. La remuneración para quienes realicen el practicaje marítimo o fluvial será fijada por la Autoridad Marítima Nacional y tendrá como base el salario mínimo legal mensual vigente, con fundamento en principios de equidad, solidaridad social y redistribución económica.	Artículo 8º. REMUNERACION POR EL ENTRENAMIENTO. Cuando el entrenamiento a los aspirantes a pilotos prácticos o de los pilotos por cambio de categoría se haga oneroso, la Autoridad Marítima Nacional definirá su monto tomado como base el salario mínimo legal mensual vigente, con fundamento en principios de equidad, solidaridad social y redistribución económica.	En el entendido de que la Autoridad Marítima no fijala tarifas de la prestación misma del servicio, se utiliza el título del mismo artículo del proyecto inscrito cambiando la redacción para establecer que sea DIMAR la entidad que controle que no se presenten abusos en el cobro del entrenamiento. Especialmente porque es la Autoridad Marítima la que autoriza los entrenamientos.
Artículo 9º. RESTRICCIÓN Y PROHIBICIÓN DE TRAFICO. Cuando por razones de orden público o seguridad nacional, realización de dragados, relimpias, campeonatos náuticos nacionales o internacionales o para prevenir: siniestros, pérdidas de la vida humana en el mar, daños a los bienes o contaminación del medio marino y las demás que señale la Autoridad Marítima, el Capitán de Puerto, podrá mediante acto administrativo restringir o prohibir temporalmente el tránsito de buques o de artefactos navales.	Artículo 9º. RESTRICCIÓN Y PROHIBICIÓN DE TRAFICO. Cuando por razones de orden público o seguridad nacional, realización de dragados, relimpias, campeonatos náuticos nacionales o internacionales o para prevenir: siniestros, pérdidas de la vida humana en el mar, daños a los bienes o contaminación del medio marino y las demás que señale la Autoridad Marítima, el Capitán de Puerto, podrá mediante acto administrativo restringir o prohibir temporalmente el tránsito de buques o de artefactos navales.	Sin modificación.
Artículo 10. PROHIBICIONES A LOS CAPITANES Y PATRONES. No podrán fondear, tender redes, ni actuar de manera alguna que entorpezca la actividad de practicaje marítimo y fluvial.	Artículo 10. PROHIBICIONES A LOS CAPITANES Y PATRONES. No podrán fondear, tender redes, ni actuar de manera alguna que entorpezca la actividad de practicaje marítimo y fluvial.	Sin modificación.
Artículo 11. INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES DE LA ACTIVIDAD DE PRACTICAJE MARÍTIMA Y FLUVIAL. Se entienden incorporadas a esta Ley las inhabilidades o incompatibilidades previstas en la Constitución y en la Ley, además de las siguientes: 1. Inhabilidades a. Haber sido condenado por delito sancionado con pena privativa de la libertad. b. Hallarse en interdicción judicial. c. Tener suspendida o cancelada la licencia por la Autoridad Marítima.	Artículo 11. INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES DE LA ACTIVIDAD DE PRACTICAJE MARÍTIMA Y FLUVIAL. Se entienden incorporadas a esta Ley las inhabilidades o incompatibilidades previstas en la Constitución y en la Ley, además de las siguientes: 1. Inhabilidades a. Haber sido condenado por delito sancionado con pena privativa de la libertad por el tiempo que dure esta "en el literal a) para efectos de dar claridad. b. Hallarse en interdicción judicial. c. Tener suspendida o cancelada la licencia por la Autoridad Marítima.	Se mejoró la redacción. ANPRA: Propone agregar "por el tiempo que dure esta "en el literal a) para efectos de dar claridad. DIMAR: No hay objeción. ANPRA: Septiembre 10/99 Propone agregar un literal e) del siguiente tenor "Presentar documentación falsa o adulterada".

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>d. Padecer de incapacidad física o mental transitoria o permanente que comprometa su capacidad.</p> <p>2. Incompatibilidades</p> <p>a. Ejercer simultáneamente la actividad de Agente Marítimo para el mismo buque.</p> <p>b. Tener la calidad de Inspector de buque del Estado Rector del Puerto.</p> <p>c. Ejercer en forma simultánea, el piloto práctico oficial, la prestación de la actividad de practicaje marítimo y fluvial en empresas de practicaje.</p> <p>d. Padecer de incapacidad física o mental transitoria o permanente que comprometa su capacidad.</p>	<p>d. Padecer de incapacidad física o mental transitoria o permanente que comprometa su capacidad.</p> <p>e. Presentar documentación falsa o adulterada</p> <p>2. Incompatibilidades</p> <p>a. Ejercer simultáneamente la actividad de Agente Marítimo para el mismo buque.</p> <p>b. Tener la calidad de Inspector de buque del Estado Rector del Puerto.</p> <p>c. Ejercer en forma simultánea, el piloto práctico oficial, la prestación de la actividad de practicaje marítimo y fluvial en empresas de practicaje.</p> <p>d. Ejercer en forma simultánea, como operador portuario para la prestación de otro servicio.</p>	DIMAR: No hay objeción.
<p>CAPITULO IV DE LA MANIOBRA DE PRACTICAJE</p> <p>Artículo 12. ASESORIA DE PILOTO PRÁCTICO. La maniobra de practicaje marítima y fluvial que realice un buque será ejecutada bajo la asesoría de un piloto práctico con licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.</p>	Artículo 12. ASESORIA DE PILOTO PRÁCTICO. La maniobra de practicaje marítimo y fluvial que realice un buque será ejecutada bajo la asesoría de un piloto práctico con licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.	Sin modificación.
<p>Artículo 13. USO DE REMOLCADORES. - Es obligatorio el uso mínimo de un (1) remolcador para la maniobra de practicaje, la utilización de dos (2) o más remolcadores quedará a opción del Capitán del buque, atendiendo las recomendación del piloto práctico, las condiciones especiales de éste, las condiciones meteorológicas, las restricciones del área de navegación, las precauciones de seguridad que así lo exijan, el grado de dificultad de la maniobra y los que a su juicio lo ameriten.</p> <p>Parágrafo. En el caso de canal de acceso a San Andrés Isla y Providencia, como excepción, debido a sus condiciones meteorológicas y dinámicas, es obligatorio el uso de remolcador(es) en los buques con arqueo igual o superior a mil (1.000) T.R.B.</p>	Artículo 13. USO DE REMOLCADORES: El uso de remolcadores en las maniobras de practicaje en cuanto a su número y potencia será determinado por el Capitán de la nave asistida con base en las características del buque, las condiciones meteorológicas y oceanográficas prevalecientes y las del área y puerto de maniobra.	Semejorar la redacción suprimiendo el número de remolcadores toda vez que dejarlo enmarcado en esta cantidad puede generar inconvenientes técnicos.
<p>Artículo 14º. DURACION DE LA MANIOBRA DE PRACTICAJE. - Se inicia una vez el piloto práctico se encuentre a bordo del buque y concluye al quedar el buque debidamente asegurado en el lugar de la respectiva maniobra y a satisfacción del Capitán del buque.</p>		Se suprime. La duración de las maniobras se entienden desde el momento en que el piloto se embarca hasta el momento en que está asegurado el buque
<p>Artículo 15. INFORMACION SUMINISTRADA POR EL CAPITAN. Antes de impartir cualquier instrucción, el piloto práctico deberá solicitar al Capitán del buque, información completa acerca del buen estado de funcionamiento del buque, así como del equipo de fondeo, de la maquinaria principal, auxiliar, y de las ayudas a la navegación que se empleen en la respectiva maniobra.</p> <p>Conocida la información, el piloto práctico hará énfasis en el alistamiento de la tripulación y de los equipos, cuando sea necesario.</p>	<p>Artículo 14. INFORMACION SUMINISTRADA POR EL CAPITAN. Antes de iniciar la maniobra el piloto práctico deberá solicitar al Capitán del buque, información completa acerca del buen estado de funcionamiento del buque, así como del equipo de fondeo, de la maquinaria principal, auxiliar y de las ayudas a la navegación que se empleen en la respectiva maniobra.</p> <p>Conocida la información, el piloto práctico hará énfasis en el alistamiento de la tripulación y de los equipos, cuando sea necesario.</p>	Se mejoró la redacción

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
Artículo 16. ESTADO DE EMBRIAGUEZ Y SUSTANCIAS SICOTROPICAS. El Capitán del buque se abstendrá de admitir a bordo al piloto práctico que se presente en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias sicotrópicas. De inmediato solicitará a la Agencia Marítima su reemplazo y dentro las doce (12) horas siguientes presentará la respectiva protesta a la Capitanía de Puerto informando lo sucedido.	Artículo 15. ESTADO DE EMBRIAGUEZ Y SUSTANCIAS SICOTROPICAS. El Capitán del buque puede abstenerse de admitir a bordo al piloto práctico que se presente en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias sicotrópicas. De inmediato solicitará a la Agencia Marítima su reemplazo y dentro las doce (12) horas siguientes presentará la respectiva protesta a la Capitanía de Puerto informando lo sucedido.	El capitán del buque es autónomo en el mando. Porello establecertaxativamente la imposición de abstenerse de admitir a bordo a un piloto práctico ebrio no corresponde a la Autoridad Marítima. Se deja la palabra PUEDE.
Artículo 17. COLABORACIÓN. El Capitán y la tripulación del buque están obligados a prestar colaboración al piloto práctico, para efectuar adecuadamente el practicaje marítimo y fluvial.	Artículo 16. COLABORACION. El Capitán y la tripulación del buque están obligados a prestar colaboración al piloto práctico, para efectuar adecuadamente la actividad marítima fluvial de practicaje.	Se mejoró la redacción.
Artículo 18. CAUSALES PARA LA CANCELACION DELAS MANIOBRAS DE PRACTICAJE. Son causales para la cancelación de las maniobras de practicaje las siguientes: 1. Cuando el buque no cumpla con las especificaciones técnicas de seguridad. 2. Cuando se presente mal tiempo debido al cambio de las condiciones meteorológicas, que impidan una navegación segura. 3. Cuando se encuentre un buque o nave o un obstáculo que impida el libre paso en el canal de acceso. 4. Cuando el calado del buque sea superior al margen de seguridad de la profundidad de diseño del canal de acceso. 5. Cuando las condiciones operativas del buque en lo referente a los equipos de fondeo, de la maquinaria principal, auxiliar y, de las ayudas a la navegación, no estén en buen funcionamiento o no se encuentren a bordo. 6. Cuando se presenten fallas humanas o técnicas a bordo de los remolcadores. 7. Cuando el piloto práctico estando a bordo del buque, presente una enfermedad súbita. 8. Cuando no exista una respuesta por parte del Capitán o la tripulación del buque, a las instrucciones impartidas por el piloto práctico. 9. Cuando el buque se encuentre sumergido por encima de la línea de flotación ya sea para agua salada o dulce, de conformidad con lo estipulado en el Convenio Internacional de Líneas de Carga, ratificado mediante la Ley 03 de 1987.	Artículo 17. CAUSALES PARA LA CANCELACION DELAS MANIOBRAS DE PRACTICAJE. Son causales para la cancelación de las maniobras de practicaje las siguientes: 1. Cuando el buque no cumpla con las especificaciones técnicas de seguridad. 2. Cuando se presente mal tiempo debido al cambio de las condiciones meteorológicas, que impidan una navegación segura. 3. Cuando se encuentre un buque o nave o un obstáculo que impida el libre paso en el canal de acceso. 4. Cuando el calado del buque sea superior al margen de seguridad de la profundidad de diseño del canal de acceso. 5. Cuando las condiciones operativas del buque en lo referente a los equipos de fondeo, de la maquinaria principal, auxiliar y, de las ayudas a la navegación, no estén en buen funcionamiento o no se encuentren a bordo. 6. Cuando se presenten fallas humanas o técnicas a bordo de los remolcadores. 7. Cuando el piloto práctico estando a bordo del buque, presente una enfermedad súbita. 8. Cuando no exista una respuesta por parte del Capitán o la tripulación del buque, a las instrucciones impartidas por el piloto práctico. 9. Cuando el buque se encuentre sumergido por encima de la línea de flotación ya sea para agua salada o dulce, de conformidad con lo estipulado en el Convenio Internacional de Líneas de Carga, ratificado mediante la Ley 03 de 1987.	Sin modificación.
Artículo 19. FONDEO DE EMERGENCIA. Cuando el piloto práctico considere que alguna de las causales para la cancelación de las maniobras de practicaje, u otras puedan tener como consecuencia un accidente o peligro inminente deberá fondear de emergencia, y comunicar el hecho a la estación de control de tráfico marítimo para prevenir posibles accidentes o siniestros.		Se suprime: Las situaciones que obligan al piloto práctico a una situación de emergencia pueden ser múltiples.
Artículo 20. INFORME DE CANCELACION. Cuando el piloto práctico cancele la maniobra de practicaje, debe dejar constancia escrita en la	Artículo 18 INFORME DE CANCELACION. Cuando el piloto práctico cancele la maniobra de practicaje debe dejar constancia inscrita en la	ASESORES REPRESENTANTES: Consideran deber reducirse el tiempo fijado para rendir informe

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
Capitanía de Puerto y en la Agencia Marítima, de los antecedentes y las causas, dentro de las doce (12) horas siguientes a la toma de su decisión.	Capitanía de Puerto y en la agencia marítima, de los antecedentes y las causas, dentro de las ocho (8) horas siguientes a la toma de su decisión.	sobre la causa de la cancelación de una maniobra de doce horas a ocho. DIMAR No hay objeción.
Artículo 21. ACCIDENTE O SINIESTRO MARÍTIMO EN MANIOBRA DE PRÁCTICAJE. Cuando en desarrollo de la maniobra de practicaje, el buque sufra un accidente o siniestro marítimo, el piloto no podrá desembarcar hasta tanto no se hayan agotado todos los medios de salvamento, o el Capitán del buque decida el abandono de éste.	Artículo 19. ACCIDENTE O SINIESTRO MARÍTIMO EN MANIOBRA DE PRÁCTICAJE. Cuando en desarrollo de la maniobra de practicaje, el buque sufra un accidente o siniestro marítimo, el piloto no podrá desembarcar hasta tanto no se hayan agotado todos los medios de salvamento, o el Capitán del buque decida el abandono de éste.	Sin modificación.
CAPITULO V DE LOS PILOTOS PRACTICOS Artículo 22. CLASES DE PILOTOS. Existen dos clases de pilotos: 1. Piloto práctico oficial. Es el Oficial de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío en servicio activo o en retiro, o el Oficial de Puente de Altura Categoría A o su equivalente, con licencia de piloto práctico expedida por la Autoridad Marítima, quienes podrán estar al servicio de la Autoridad Marítima para prestar la actividad de practicaje marítima y fluvial. 2. Piloto práctico particular. Es el Oficial de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en retiro, o el Oficial de Puente de Altura Categoría A, o el particular licenciado por la Autoridad Marítima y que no tiene vínculo laboral con ésta, para prestar la actividad de practicaje marítima y fluvial.	CAPITULO V DE LOS PILOTOS PRACTICOS Artículo 20. CLASES DE PILOTOS. Existen dos clases de pilotos: 1. Piloto práctico oficial. Es el Oficial de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío, con licencia de piloto práctico expedida por la Autoridad Marítima, quien podrá presentar el servicio público de practicaje marítimo y fluvial exclusivamente en los casos previstos en el artículo 40 la presente ley. 2. Piloto práctico particular. Es el Oficial de la Armada Nacional en uso de buen retiro, del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en retiro, o el Oficial de Puente de Altura Categoría A, ó el particular con conocimientos y práctica en navegación y maniobra, licenciado por la Autoridad Marítima Nacional.	Se mejorala redacción, precisando que el “piloto oficial” es un oficial en servicio activo. Esto tiene concordancia con el hecho de que estos pilotos sólo prestaran el servicio en caso de emergencia y cuando el oficial esté debidamente licenciado ANPRA: solicita que se incluya “en el artículo 40 de la presente ley” para precisar. DIMAR: No hay objeción ANPRA: Sep/10/99 Solicitud se cambie la palabra particular. DIMAR: Se explicó que se utilizó este término pensando en los pilotos empíricos y se propone entonces modificar la palabra por “empírico” La palabra particular acompañada de “con conocimientos en navegación y maniobra” incluiría a los patrones regionales que egresan del SENA y que en lugares apartados donde no han existido los pilotos prácticos como se conocen en general, hacen de pilotos y conocen como expertos las zonas de navegación.
Artículo 23. CATEGORIAS. Las categorías de pilotos prácticos son las siguientes: 1. Piloto práctico maestro. 2. Piloto práctico de primera. 3. Piloto práctico de segunda.	Artículo 21. CATEGORIAS. Las categorías de pilotos prácticos son las siguientes: 1. Piloto práctico maestro. 2. Piloto práctico de primera. 3. Piloto práctico de segunda.	Sin modificación.
Artículo 24. FUNCION DEL PILOTO PRÁCTICO. Es función del piloto práctico asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje marítima y fluvial.	Artículo 22. FUNCION DEL PILOTO PRÁCTICO. Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje y no lo reemplaza en el mando de él mismo.	Técnica y jurídicamente el piloto no reemplaza al Capitán en el mando. El artículo 25 que aclaraba esto se fusionó con el 24
Artículo 25. LIMITACION DE FUNCION. El piloto práctico es un asesor del Capitán del buque durante la maniobra de practicaje y como tal no lo reemplaza en el mando del mismo.		Se suprime.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>Artículo 26. OBLIGACIONES DEL PILOTO PRACTICO. Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima, y los Capitanes y Patrones con permiso especial de practicaje, cumplirán las siguientes obligaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prestar la actividad de practicaje marítimo y fluvial en las áreas que le autorice la Autoridad Marítima, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias y preservación del medio ambiente marino. 2. Informar por escrito, oportuna y detalladamente a la Capitanía de Puerto sobre: <ul style="list-style-type: none"> a. Toda violación a la Legislación Marítima Colombiana e Internacional por parte del Capitán o la tripulación del buque. b. Cualquier accidente o siniestro marítimo del que tenga conocimiento. c. Causales de cancelación de la maniobra de practicaje. d. Actos que atenten contra la soberanía y la seguridad nacional. 3. Cumplir la presente ley, la legislación marítima vigente y las normas técnicas inherentes a su actividad. 4. Acatar la reglamentación de la Autoridad Marítima, así como las instrucciones y/o recomendaciones del Capitán de Puerto en lo referente a la actividad de practicaje marítimo y fluvial. 5. Atender, como experto reconocido, el entrenamiento y las consultas que le efectúe el aspirante a piloto práctico en desarrollo del entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo y fluvial. 6. No obstaculizar, ni impedir ni colaborar, con el entrenamiento y el examen de competencia en maniobras de practicaje que haya coordinado el Capitán de Puerto. 7. Informar a la Regional de la Superintendencia General de Puertos y a la Capitanía de Puerto correspondiente cuando se presente fondeo de emergencia. 	<p>Artículo 23. OBLIGACIONES DEL PILOTO PRACTICO. Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i>, y los Capitanes y Patrones con permiso especial de practicaje, cumplirán las siguientes obligaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prestar la actividad marítima y fluvial de practicaje en las áreas que le autorice la Autoridad Marítima <i>Nacional</i>, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias y preservación del medio marino y <i>fluvial</i>. 2. Informar por escrito, oportuna y detalladamente a la Capitanía de Puerto sobre: <ul style="list-style-type: none"> a. Toda violación a la Legislación Marítima Colombiana e Internacional por parte del Capitán o la tripulación del buque. b. Cualquier accidente o siniestro marítimo del que tenga conocimiento. c. Causales de cancelación de la maniobra de practicaje. d. Actos que atenten contra la soberanía y la seguridad nacional. 3. Cumplir la presente ley, la legislación marítima vigente y las normas técnicas inherentes a su actividad. 4. Acatar <i>las disposiciones</i> de la Autoridad Marítima <i>Nacional</i>, así como las instrucciones y/o recomendaciones del Capitán de Puerto en lo referente a la actividad marítima y fluvial de practicaje. 5. Atender, como experto reconocido, el entrenamiento y las consultas que le efectúe el aspirante a piloto práctico en desarrollo del entrenamiento de practicaje <i>previo cumplimiento de los requisitos exigidos para el efecto</i>. 6. No obstaculizar, ni impedir el entrenamiento de practicaje ni la práctica del examen de competencia en maniobras de practicaje que haya autorizado el Capitán de Puerto. <p>informar a la Regional de <i>la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios</i> y a la Capitanía de Puerto correspondiente cuando se presente fondeo de emergencia.</p>	<p>Mejorar la redacción</p> <p>En este párrafo de acuerdo a lo solicitado por ANPRA y aceptado por DIMAR no se puede utilizar la palabra determinará entonces se utiliza "las disposiciones"</p> <p>ANPRA: Solicita se agregue en el numeral 5 "previo cumplimiento de los requisitos exigidos para el efecto".</p> <p>DIMAR: No hay objeción.</p> <p>Se modifica la redacción para precisar. Se cambia la palabra "Coordinado" de la última frase por autorizado, respecto de la actividad que desarrolla el Capitán de Puerto. Teniendo en cuenta que la Autoridad Marítima determinará la forma como se efectúe el entrenamiento en cada puerto de acuerdo con las condiciones y características propias, se suprimió la palabra coordinado. Esta palabra se tomó del procedimiento establecido actualmente en la Resol 0395/98.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>Artículo 27. PROCEDIMIENTOS COMPLEMENTARIOS DEL PILOTO PRACTICO. Los siguientes son los procedimientos complementarios que debe seguir el piloto práctico:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Efectuar el análisis de la navegación en coordinación con la Capitanía de Puerto, cuando se vaya a prestar la actividad de practicaje marítima o fluvial en canales nuevos de acceso. 2. Tener en cuenta las observaciones del oficial encargado de graficar la posición del buque durante la maniobra de practicaje. 3. Dar las órdenes en idioma castellano o inglés según sea el caso, y exigir la repetición de éstas, por la persona encargada de ejecutarlas. 4. Lleven forma permanente equipo portátil de comunicaciones para establecer contacto, cuando las necesidades lo requieran. 	<p>Artículo 24. PROCEDIMIENTOS COMPLEMENTARIOS DEL PILOTO PRACTICO. Los siguientes son los procedimientos complementarios que debe seguir el piloto práctico:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Efectuar el análisis de la navegación en coordinación con la Capitanía de Puerto, cuando se vaya a prestar la actividad de practicaje en canales de acceso nuevos. 2. Tener en cuenta las observaciones del oficial encargado de graficar la posición del buque durante la maniobra de practicaje. 3. Dar las órdenes en idioma castellano o inglés según sea el caso, y exigir la repetición de éstas, por la persona encargada de ejecutarlas. 4. Llevar en forma permanente equipo portátil de comunicaciones para establecer contacto, cuando las necesidades lo requieran. 	Se modificó la redacción del inciso final del numeral 4.
<p>Artículo 28. FACULTADES DEL PILOTO PRACTICO SEGUN SU CATEGORIA. El piloto práctico, según su categoría está facultado para desempeñar la actividad de practicaje marítima y fluvial, en el puerto autorizado, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Maestro: todo tipo de buques, sin limitación por su tamaño o tonelaje. 2. Primera categoría: en buques hasta 50.000 T.R.B. 3. Segunda categoría: en buques hasta 10.000 T.R.B. 	<p>Artículo 25. FACULTADES DEL PILOTO PRACTICO SEGUN SU CATEGORIA. El piloto práctico, según su categoría está facultado para desempeñar la actividad marítima y fluvial de practicaje, en el puerto autorizado, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Maestro: todo tipo de buques, sin limitación por su tamaño o tonelaje. 2. Primera categoría: en buques hasta 50.000 T.R.B. 3. Segunda categoría: en buques hasta 8.000 T.R.B. 	<p>ANPRA: Solicita que los pilotos prácticos de segunda categoría solo puedan maniobrar buques hasta de ocho mil (8.000) TRB.</p> <p>DIMAR: No hay objeción.</p>
<p>Artículo 29. RESTRICCION EN LA PRESTACION DE LA ACTIVIDAD DE PRACTICAJE MARITIMA Y FLUVIAL. El piloto práctico podrá desarrollar la actividad de practicaje marítima o fluvial en el puerto para el cual tiene licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima.</p>	<p>Artículo 26 RESTRICCION EN LA PRESTACION DE LA ACTIVIDAD MARITIMA Y FLUVIAL DE PRACTICAJE. El piloto práctico podrá desarrollar la actividad marítima y fluvial de practicaje únicamente en el último puerto para el cual tenga licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional.</p> <p>Parágrafo. La Autoridad Marítima por razones de seguridad o bien para garantizar la prestación de servicio público de practicaje, podrá autorizar el desempeño de un piloto práctico para un puerto diferente.</p>	Se precisa con la palabra UNICAMENTE con el fin de que no se pueda interpretar erróneamente. El piloto puede operar sólo en un puerto. Por excepción la Autoridad Marítima permitirá el desempeño en otro puerto.
<p>Artículo 30. REQUISITOS GENERALES. Para obtener la licencia de piloto práctico, de segunda y de primera categoría por primera vez, por renovación y puerto diferente, el interesado debe cumplir los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diligenciar el formato que expida la Autoridad Marítima, junto con: <ol style="list-style-type: none"> a. Documento que acredite la calidad de ciudadano colombiano. b. Documento que acredite la calidad de Oficial de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en retiro, o como Oficial Mercante, o los títulos y/o certificados expedidos por autoridad competente de otros países para las personas no egresadas de la Escuela Naval Almirante Padilla quienes deberán realizar la homologación correspondiente ante la Autoridad Marítima. 	<p>Artículo 27. REQUISITOS GENERALES. Para obtener la licencia de piloto práctico, de segunda, por renovación cambio de categoría y puerto diferente, el interesado directamente o por intermedio de una empresa de practicaje registrada, ante la Autoridad Marítima Nacional, debe cumplir los siguientes requisitos:</p> <p>Diligenciar el formato que expida la Autoridad Marítima Nacional para el efecto.</p> <p>Completar satisfactoriamente el entrenamiento de practicaje marítimo o fluvial en el puerto para el cual aspira obtener la licencia, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional, lo cual se acreditará con la certificación de la Capitanía de Puerto.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Aprobar el examen de competencia que realiza la Capitanía de Puerto y la Junta Examinadora. 	<p>A solicitud de varios pilotos prácticos se deja abierta la posibilidad de que directamente o por intermedio de una empresa de practicaje se hagan las solicitudes.</p> <p>Los literales a), b), c) y d se suprimen del proyecto porque estarán incluidos en el formato que expida la autoridad marítima.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>c. Tres (3) fotos recientes a color de 3 X 4 cm de frente con fondo blanco.</p> <p>d. Certificado expedido por la Escuela Naval Almirante Padilla que acredite la idoneidad en el idioma inglés técnico marítimo (para obtener la licencia por primera vez).</p> <p>e. Diligenciar ante un médico con registro profesional vigente, el formato de certificado médico-aptitud sico-física que determine la Autoridad Marítima, el cual no podrá ser superior a treinta (30) días.</p> <p>f. Los aspirantes a piloto, deben constituir una póliza de seguros, de responsabilidad civil frente a terceros expedida por una compañía de seguros legalmente constituida o establecida en Colombia, con una vigencia de siete (7) meses la cual deberá ser prorrogable automáticamente por el mismo término en caso de que amplíe el período del entrenamiento.</p> <p>2. Completar satisfactoriamente el entrenamiento en maniobras de prácticas marítimo o fluvial en el puerto para el cual aspira obtener la licencia así:</p> <p>a. Piloto práctico de segunda categoría:</p> <p>Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de prácticas marítimo o fluvial en buques de arqueo entre 2.000 hasta 10.000 T.R.B., efectuando noventa (90) maniobras, cuarenta y cinco (45) diurnas y cuarenta y cinco (45) nocturnas, en un término mínimo de cuatro (4) meses, incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas.</p> <p>b. Piloto práctico de primera categoría por primera vez:</p> <p>Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de prácticas marítimo o fluvial en buques de arqueo entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B., efectuando noventa (90) maniobras, cuarenta y cinco (45) diurnas y cuarenta y cinco (45) nocturnas, en un término mínimo de cuatro (4) meses, incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas.</p> <p>c. Piloto práctico por cambio de segunda a primera categoría:</p> <p>Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de prácticas marítimo o fluvial en buques de arqueo entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B., efectuando treinta (30) maniobras, quince (15) diurnas y quince (15) nocturnas, en un término mínimo de mes y medio (1.5), incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas.</p> <p>d. Piloto práctico maestro:</p> <p>Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de prácticas marítimo o fluvial en buques de arqueo mayores de 50.000 T.R.B., efectuando treinta (30) maniobras, quince (15) diurnas y quince (15) nocturnas, en un término mínimo de mes y medio (1.5), incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas.</p> <p>e. Piloto práctico para puerto diferente:</p> <p>Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de prácticas marítimo o fluvial en buques</p>	<p>4. Presentar el recibo de pago por concepto de la expedición de la licencia.</p>	

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>de arqueo entre 2.000 hasta 10.000 T.R.B., efectuando como mínimo cuarenta y cinco (45) maniobras diurnas y nocturnas para segunda categoría; en buques de arqueo entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B., efectuando como mínimo cuarenta y cinco (45) maniobras diurnas y nocturnas para primera categoría; en un término mínimo de dos (2) meses y en buques de arqueo superior de 50.000 T.R.B., efectuando como mínimo quince (15) maniobras diurnas y nocturnas para categoría maestro; en un término mínimo de un (1) mes, incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas.</p> <p>3. Certificación de la Capitanía de Puerto donde conste el número de maniobras y tonelaje de los buques.</p> <p>4. Aprobar el examen de competencia que realiza la Junta Examinadora.</p> <p>5. Presentar el recibo de pago por concepto de la expedición de la licencia.</p>		
<p>Artículo 31. NUMERO MINIMO DE PILOTOS. La Autoridad Marítima en coordinación con la Superintendencia General de Puertos, determinará el número mínimo de pilotos prácticos que deben servir en cada uno de los puertos colombianos con base en todos los factores que afectan la actividad marítima de practicaje.</p>	<p>Artículo 28. NUMERO DE PILOTOS. La Autoridad Marítima Nacional, determinará el número de pilotos prácticos y el número de compañías privadas de practicaje que deban servir en cada uno de los puertos colombianos con base en todos los factores que afectan la actividad marítima y fluvial de practicaje.</p> <p>PARAFAZO: Para los efectos pertinentes las empresas privadas de practicaje y/o la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia, podrán asesorar a la Autoridad Marítima Nacional designando un delegado.</p>	<p>Se cambia la redacción.</p> <p>ANPRA Sep/10/99 Solicitud se suprime la palabra mínimo del título del artículo y del texto.</p> <p>DIMAR No hay objeción</p> <p>ANPRA Solicitud se agregue un párrafo del siguiente tenor: "Para los efectos pertinentes la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia, podrá asistir a las reuniones de coordinación con voz pero sin voto."</p> <p>ANPRA: Solicitud el 10 de sep/99 se suprime la palabra podrá por asistirá.</p> <p>DIMAR Se explica que las reuniones de coordinación no tiene el manejo de votación y no se acepta que la intervención de la asociación sea obligatoria para que dos entidades del Estado tomen una decisión respecto del número de pilotos que deben servir los puertos. Se escribió un texto diferente.</p>
<p>Artículo 32. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LA LICENCIA COMO PILOTO PRÁCTICO DE SEGUNDA CATEGORÍA POR PARTE DE OFICIALES DE LA ARMADA NACIONAL DEL CUERPO EJECUTIVO DE LAS ESPECIALIDADES DE SUPERFICIE O SUBMARINOS EN SERVICIO ACTIVO O EN RETIRO. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <p>1. Acreditar el grado de Teniente de Navío del Cuerpo Ejecutivo de Superficie de las especialidades de superficie o submarinos.</p> <p>2. Acreditar un tiempo de embarco mínimo de tres (3) años, mediante certificado expedido por la Dirección de Personal de la Armada Nacional.</p>	<p>Artículo 29. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LA LICENCIA COMO PILOTO PRÁCTICO DE SEGUNDA CATEGORÍA POR PARTE DE OFICIALES DE LA ARMADA NACIONAL DEL CUERPO EJECUTIVO DE LAS ESPECIALIDADES DE SUPERFICIE O SUBMARINOS EN SERVICIO ACTIVO O EN RETIRO. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <p>1. Acreditar <i>como mínimo</i> el grado de Teniente de Navío del Cuerpo Ejecutivo de Superficie de las especialidades de superficie o submarinos.</p> <p>2. Acreditar un tiempo de embarco mínimo de cuatro (4) años, mediante certificado expedido por la Dirección de Personal de la Armada Nacional.</p>	<p>Se precisa la redacción</p>
<p>Artículo 33. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRÁCTICO DE SEGUNDA CATEGORÍA</p>	<p>Artículo 30. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRÁCTICO DE SEGUNDA CATEGORÍA</p>	<p>Sin modificación.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>ARTÍCULO 214. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OFICIALES MERCANTES. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Presentar copia de la licencia de navegación como Oficial de Puente de Altura Categoría "A" o Primer Oficial de Puente o su equivalente. 2. Acreditar el desempeño a bordo como Oficial de Puente por más de tres (3) años en buques superiores a dos mil (2.000) T.R.B. 	<p>ARTÍCULO 214. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OFICIALES MERCANTES. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Presentar copia de la licencia de navegación como Oficial de Puente de Altura Categoría "A" o Primer Oficial de Puente o su equivalente. 2. Acreditar el desempeño a bordo como Oficial de Puente por más de cuatro (4) años en buques superiores a dos mil (2.000) T.R.B. 	
<p>ARTÍCULO 34. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRÁCTICO DE PRIMERA CATEGORÍA POR PRIMERA VEZ POR PARTE DE OFICIALES DE LA ARMADA NACIONAL DEL CUERPO EJECUTIVO DE LAS ESPECIALIDADES DE SUPERFICIE O SUBMARINOS EN SERVICIO ACTIVO O EN RETIRO. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Acreditar el grado de Capitán de Corbeta del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos. 2. Acreditar un tiempo de embarco mínimo de cuatro (4) años, de los cuales un (1) año como Comandante de unidad mayor de la Armada Nacional, mediante certificado expedido por la Dirección de Personal de la Armada Nacional. 	<p>ARTÍCULO 34. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRÁCTICO DE PRIMERA CATEGORÍA POR PRIMERA VEZ POR PARTE DE OFICIALES DE LA ARMADA NACIONAL DEL CUERPO EJECUTIVO DE LAS ESPECIALIDADES DE SUPERFICIE O SUBMARINOS EN SERVICIO ACTIVO O EN RETIRO. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Acreditar el grado de Capitán de Corbeta del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos. 2. Acreditar un tiempo de embarco mínimo de cuatro (4) años, de los cuales un (1) año como Comandante de unidad mayor de la Armada Nacional, mediante certificado expedido por la Dirección de Personal de la Armada Nacional. <p>ARTÍCULO 31. REQUISITOS ESPECÍFICOS POR CAMBIO DE SEGUNDA A PRIMERA CATEGORÍA. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Poseer licencia de piloto práctico de segunda categoría. <p>Haberse desempeñado como piloto práctico de segunda categoría en el puerto para el cual aspira a obtener la licencia de primera categoría durante un período no inferior a tres (3) años.</p> <p>Acreditar el número de maniobras de practicaje en el puerto al cual aspira a promover la licencia, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.</p>	<p>Se precisa que el capitán del buque por su idoneidad y previo permiso de la Capitanía de Puerto puede efectuar maniobra de practicaje de acuerdo con las condiciones del artículo 41 de la presente ley.</p> <p>El primer pliego de Modificaciones se presentó a la Comisión Segunda de la Cámara el día 25 de agosto de 1999. Este pliego fue objeto de nuevas modificaciones luego de la reunión con ANPRA el mismo día 25 de agosto. Por ello se indica a partir de ahora el artículo del pliego anterior.</p> <p>Primer Pliego de modificaciones art.43</p>
		Sin modificación.
<p>ARTÍCULO 33. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRÁCTICO DE SEGUNDA CATEGORÍA PARA OFICIALES MERCANTES. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Presentar copia de la licencia de navegación como Oficial de Puente de Altura Categoría "A" o Primer Oficial de Puente o su equivalente. 2. Acreditar el desempeño a bordo como Oficial de Puente por más de tres (3) años en buques superiores a dos mil (2.000) T.R.B. 	<p>ARTÍCULO 30. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRÁCTICO DE SEGUNDA CATEGORÍA PARA OFICIALES MERCANTES. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Presentar copia de la licencia de navegación como Oficial de Puente de Altura Categoría "A" o Primer Oficial de Puente o su equivalente. 2. Acreditar el desempeño a bordo como Oficial de Puente por más de cuatro (4) años en buques superiores a dos mil (2.000) T.R.B. 	Sin modificación.
<p>ARTÍCULO 34. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRÁCTICO DE PRIMERA CATEGORÍA POR PRIMERA VEZ POR PARTE DE OFICIALES DE LA ARMADA NACIONAL DEL CUERPO EJECUTIVO DE LAS ESPECIALIDADES DE SUPERFICIE O SUBMARINOS EN SERVICIO ACTIVO O EN RETIRO. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Acreditar el grado de Capitán de Corbeta del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos. 2. Acreditar un tiempo de embarco mínimo de cuatro (4) años, de los cuales un (1) año como 		<p>ANPRA: Solicita que todo piloto práctico inicie en segunda categoría sin que haya posibilidad de empezar por primera al reconocerse su experiencia anterior al mando de naves de guerra o mercantes de cierto tonelaje</p> <p>DIMAR: No hay objeción. Por lo tanto este artículo y el artículo 32 se suprime y se cambia la numeración.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
Comandante de unidad mayor de la Armada Nacional, mediante certificado expedido por la Dirección de Personal de la Armada Nacional.		
<p>Artículo 35. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRÁCTICO DE PRIMERA CATEGORÍA POR PRIMERA VEZ PARA OFICIALES MERCANTES. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fotocopia de la licencia de navegación como Capitán de Altura Categoría "A" o su equivalente, expedida por la Autoridad Marítima. 2. Certificado de tiempo de embarco desempeñando el cargo de Capitán, por más de un (1) año en buques superiores a dos mil (2.000) T.R.B. 		Sesuprime
<p>Artículo 36. REQUISITOS ESPECÍFICOS POR CAMBIO DE SEGUNDA A PRIMERA CATEGORÍA. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, son los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Poseer licencia de piloto práctico de segunda categoría. 2. Acreditar el desempeño durante cinco (5) años o más, como piloto práctico de segunda categoría, en el puerto para el cual aspira a obtener la licencia de primera categoría. 3. Acreditar un mínimo de doscientas (200) maniobras de practicaje en buques hasta 10.000 T.R.B., cien (100) diurnas y cien (100) nocturnas, incluyendo navegación por canales, atraques, desatraques, fondeo y zarpes, lo cual será certificado por la Capitanía de Puerto, de conformidad con los registros del libro de control de pilotos prácticos. 	<p>Artículo 31. REQUISITOS ESPECÍFICOS POR CAMBIO DE SEGUNDA A PRIMERA CATEGORÍA. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, son los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Poseer licencia de piloto práctico de segunda categoría. 2. Haberse desempeñado como piloto práctico de segunda categoría en el puerto para el cual aspira a obtener la licencia de primera categoría durante un período no inferior a tres (3) años. 3. Acreditar el número de maniobras de practicaje en el puerto al cual aspira a promover la licencia, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional. 	Al haber suprimido el número general de maniobras con el fin de reglamentario posteriormente se agrego este numeral en todos los artículos de requisitos específicos.
<p>Artículo 37. REQUISITOS ESPECÍFICOS POR CAMBIO DE PRIMERA CATEGORÍA A CATEGORÍA MAESTRO. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Presentar licencia de piloto práctico de primera categoría. 2. Acreditar el desempeño como piloto práctico de primera categoría por un término mínimo de cinco (5) años en el puerto para el cual aspira obtener licencia de piloto práctico maestro. 3. Acreditar un mínimo de ochocientas (800) maniobras de practicaje, diurnas y nocturnas, en buques de arqueo entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B., incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarras a boyas certificados por la Capitanía de Puerto de conformidad con los registros del libro de control de pilotos prácticos. 	<p>Artículo 32. REQUISITOS ESPECÍFICOS POR CAMBIO DE PRIMERA CATEGORÍA A CATEGORÍA MAESTRO. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Presentar licencia de piloto práctico de primera categoría. 2. Haberse desempeñado como piloto práctico de primera categoría en el puerto para el cual aspira a obtener la licencia de maestro categoría durante un período no inferior a tres (3) años. 3. Acreditar el número de maniobras de practicaje en el puerto al cual aspira a promover la licencia, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional. 	Al haber aceptado que todo piloto inicia por segunda categoría, se modificó el tiempo a permanecer en cada categoría.
<p>Artículo 38. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRÁCTICO EN PUERTO DIFERENTE. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Poseer licencia de piloto práctico maestro, de primera o de segunda categoría. 	<p>Artículo 33. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA OBTENER LICENCIA COMO PILOTO PRÁCTICO EN PUERTO DIFERENTE. Además de los exigidos en el artículo 27 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Poseer licencia de piloto práctico maestro, de primera o de segunda categoría. 	

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>2. Acreditar el desempeño durante tres (3) años o más, como piloto práctico maestro, de primera o de segunda categoría en el puerto actual.</p> <p>3. Acreditar un mínimo de maniobras de practicaje así:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Segunda categoría: cien (100). b. Primera categoría y categoría maestro: cuatrocientas (400). <p>Estas maniobras de practicaje son diurnas y nocturnas, incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas, lo cual será certificado por la Capitanía de Puerto, de conformidad con los registros del libro de control de pilotos prácticos.</p>	<p>2. Haberse desempeñado como piloto práctico de segunda, de primera categoría o maestro, en el puerto actual durante un período no inferior a <i>tres (3) años</i> o más.</p> <p>3. Acreditar maniobras de practicaje en buques, de acuerdo con los tonelajes y las categorías indicadas en el artículo 25, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional</p>	
	<p>Artículo 34. NUMERO DE MANIOBRAS POR PUERTO. La Autoridad Marítima Nacional determinará el número de maniobras de practicaje que deben realizar los aspirantes a piloto práctico, los pilotos prácticos por cambio de categoría y por puerto diferente, para cada uno de los puertos dependiendo del tráfico marítimo.</p>	<p>Este artículo le permite a la Autoridad Marítima reglamentar lo pertinente al número de maniobras por puerto.</p>
<p>Artículo 39. INACTIVIDAD. Si transcurrido un lapso de un (1) año sin que el piloto práctico haya efectuado maniobras de practicaje deberá realizar un número mínimo de diez (10) maniobras con el fin de reentrenarse.</p>	<p>Artículo 35. EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD MARITIMA Y FLUVIAL DE PRACTICAJE. Los pilotos prácticos de cualquier categoría que suspendan el ejercicio de la actividad por un período igual o superior a (12) meses, deberán realizar un número mínimo de maniobras que será determinado por la Autoridad Marítima Nacional para volver a ejercer la actividad.</p>	<p>Por seguridad una persona inactiva deberá realizar un número mínimo de maniobras que será determinado por la Autoridad Marítima.</p>
<p>Artículo 40. PILOTOS PRACTICOS EMPIRICOS. La Autoridad Marítima Nacional reglamentará la actividad de practicaje empírica.</p>		<p>Se suprime en razón a que al reglamentar las maniobras por categoría y puerto el tema estará incluido.</p>
<p>Artículo 41. EXCEPCION. Los Capitanes de Altura que hayan sido comandantes de dragas pueden obtener licencia de piloto práctico de segunda categoría cuando cumplan un mínimo de cien (100) maniobras de entrada y salida del puerto.</p> <p>La licencia se concede para el último puerto donde se realizaron la totalidad del número de las maniobras.</p>		<p>Se suprime, todos los pilotos deben cumplir con los mismos requisitos para obtener licencia.</p>
<p>Artículo 42. DEVOLUCIÓN DE DOCUMENTACIÓN. Cuando el solicitante no presente la documentación exigida y completa para cada trámite, se procederá de acuerdo a lo establecido en el Código Contencioso Administrativo o normas que lo modifiquen o adicionen.</p>		<p>Se suprime, el procedimiento está establecido en los artículos 12 y 13 del CCA</p>
<p>CAPITULO VI DE LA LICENCIA DE PILOTO PRACTICO</p> <p>Artículo 43. OBLIGATORIEDAD DE LA LICENCIA. Para prestar la actividad de practicaje marítimo o fluvial es indispensable tener la licencia</p>	<p>CAPITULO VI DE LA LICENCIA DE PILOTO PRACTICO</p> <p>Artículo 36. OBLIGATORIEDAD DE LA LICENCIA. Para desarrollar la actividad marítima y fluvial de practicaje es indispensable tener la</p>	<p>Se precisa redacción.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
como piloto práctico en la categoría que corresponda, expedida por la Autoridad Marítima, para un puerto específico, excepto, cuando para garantizar la prestación de la actividad de practicaje marítimo o fluvial; por motivos de orden público o de seguridad nacional y otras situaciones que determine la Autoridad Marítima, se requiera que un piloto práctico deba prestar la actividad de practicaje marítimo o fluvial en un puerto diferente, previa autorización de la Autoridad Marítima, siempre que garantice la seguridad de la vida humana en mar, de la seguridad del buque o nave, de su carga y de las instalaciones portuarias.	licencia como piloto práctico en la categoría que corresponda, expedida por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i> para un puerto específico.	
Artículo 44. VIGENCIA DE LA LICENCIA. La licencia como piloto práctico, cualquiera que sea su categoría, tendrá una vigencia no superior a tres (3) años, y con un mínimo de treinta (30) días de antelación al cumplimiento del plazo de vencimiento el interesado podrá tramitar su renovación. PARAGRAFO. Al cumplir el piloto práctico la edad de sesenta (60) años, debe presentar anualmente el certificado médico de aptitud sico-física, en el formato que expida la Autoridad Marítima y se le expedirá licencia como piloto práctico hasta los sesenta y cinco (65) años.	Artículo 37. VIGENCIA DE LA LICENCIA. La licencia como piloto práctico, cualquiera que sea su categoría, <i>no</i> tendrá una vigencia <i>superior a cinco (5) años</i> , y con un mínimo de treinta (30) días de antelación al cumplimiento del plazo de vencimiento el interesado deberá tramitar su renovación.	Se aumenta la vigencia de la licencia de tres a cinco años.
	Artículo 38. APTITUD DEL PILOTO PRACTICO: La Autoridad Marítima Nacional podrá expedir licencia a los pilotos prácticos en cualquier categoría siempre y cuando se certifiquen debidamente su aptitud y condiciones sicofísicas hasta la edad de retiro forzoso que determine el Código Sustantivo Laboral. Los pilotos prácticos con edad igual o superior a sesenta (60) años deben presentar los resultados satisfactorios de la prueba de esfuerzo, realizada por un médico especialista en cardiología que puede o no estar registrado en la Capitanía de Puerto.	La actividad del piloto práctico solo debe ser ejercida hasta la edad máxima de retiro forzoso que determine el CSL.
Artículo 45. VALOR DE LA LICENCIA. La licencia de piloto práctico tendrá un valor de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes.	Artículo 39. VALOR DE LA LICENCIA. La licencia de piloto práctico tendrá un valor de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes	Sin modificación.
Artículo 46. DEVOLUCION DE LA LICENCIA. El piloto práctico deberá devolver la licencia expedida por la Autoridad Marítima, cuando se le expida una nueva licencia o cuando mediante acto administrativo se cancela la autorizada.		
Artículo 47. EXTRAVÍO DE LA LICENCIA. En caso de pérdida de la licencia de piloto práctico, el titular de la misma deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación: 1. Fotocopia de la denuncia de pérdida expedido por autoridad competente, y 2. Recibo de pago por concepto de expedición de una nueva licencia.		

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>Artículo 48. DETERIORO DE LA LICENCIA. En caso de deterioro de la licencia de piloto práctico, el titular de la misma deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Original de la licencia, y 2. Recibo de pago por concepto de expedición de Licencia. 		
<p>CAPITULO VII DEL CUERPO DE PILOTOS PRACTICOS OFICIALES</p> <p>Artículo 49. OFICIALES EN SERVICIO ACTIVO. La Autoridad Marítima en coordinación con la Armada Nacional podrá autorizar a los Oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío, para que efectúen maniobra de practicaje como pilotos prácticos oficiales, en los siguientes casos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Para garantizar la prestación de la actividad de practicaje marítima o fluvial. 2. Por motivos de orden público o de seguridad nacional. 3. Para realizar el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y, 4. Otras situaciones que determine la Autoridad Marítima. <p>PARAGRAFO. En los eventos contemplados en el presente artículo, la Autoridad Marítima podrá desarrollar la actividad de practicaje en aguas marítimas y fluviales con los Oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío en servicio activo o en retiro, o el Oficial de Puente de Altura Categoría A o su equivalente, con licencia de piloto práctico expedida por la Autoridad Marítima.</p>	<p>CAPITULO VII DEL LOS PILOTOS PRACTICOS OFICIALES</p> <p>Artículo 40. OFICIALES EN SERVICIO ACTIVO. La Autoridad Marítima Nacional podrá autorizar a los Oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos, <i>previo cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley</i> para que efectúen maniobras de practicaje como pilotos prácticos oficiales, en los siguientes casos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Para garantizar la prestación de la actividad marítima o fluvial de practicaje. 2. Por motivos de orden público o de seguridad nacional. 3. Para realizar el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y, 4. Otras situaciones de <i>emergencia</i> que determine la Autoridad Marítima. <p>PARAGRAFO: Al pasar a la condición de retiro, el piloto práctico oficial, deberá diligenciar ante la Autoridad Marítima Nacional la licencia de piloto práctico particular.</p>	<p>ANPRA Sigue se supriman los numerales 3 y 4 por ser inconstitucionales.</p> <p>DIMAR No acepta: Se agrega al numeral 4 la frase "de emergencia"</p> <p>La redacción de este artículo por si sola no permitiría que DIMAR entrara a prestar el servicio de practicaje en competencia con las compañías privadas. Es claro que la norma pretende darle herramientas a la Autoridad Marítima en casos de emergencia. No se consideran inconstitucionales los dos numerales. No obstante la Comisión Segunda de la Cámara determinará este aspecto</p>
<p>CAPITULO VIII DE LOS PERMISOS ESPECIALES DE PRACTICAJE</p> <p>Artículo 50. PERMISO ESPECIAL PARA NAVEGACIÓN DE PRACTICAJE. El Capitán o Patrón de un buque de bandera colombiana de arqueo superior a doscientas (200) T.R.B., e inferior a mil (1.000) T.R.B., podrá omitir la actividad de practicaje marítima o fluvial bajo su responsabilidad, de conformidad con lo estipulado en la presente ley. Para tal fin debe obtener el permiso especial para las maniobras de practicaje en los canales de acceso para un puerto específico expedido por la Autoridad Marítima.</p> <p>PARAGRAFO. En todo caso, el permiso que trata el presente artículo es exclusivo para un solo puerto y no sustituye la licencia de navegación.</p>	<p>CAPITULO VIII DE LOS PERMISOS ESPECIALES DE PRACTICAJE</p> <p>Artículo 41. PERMISO ESPECIAL PARA NAVEGACION DE PRACTICAJE. El Capitán o Patrón de un buque de bandera colombiana de arqueo superior a doscientas (200) T.R.B., e inferior a mil (1.000) T.R.B., podrá obtener el permiso especial para efectuar la actividad marítima y fluvial de practicaje bajo su responsabilidad, para un buque y puerto específico.</p> <p>Parágrafo. La Autoridad Marítima determinará los requisitos y condiciones específicas que debe acreditar el Capitán o Patrón Regional para obtener el permiso especial de que trata el presente artículo.</p>	<p>Mejora la redacción. (Autoridad Marítima Nacional).</p> <p>El parágrafo sobra al establecer en el artículo 26 de la presente ley que un piloto práctico sólo opera en el puerto para el cual se haya expedido la última licencia por parte de la Autoridad Marítima.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>Artículo 51. REQUISITOS GENERALES. Para obtener o renovar el permiso especial en buques con bandera colombiana en un puerto específico, así como la inscripción en el registro de la Capitanía de Puerto, el Capitán o Patrón deberá cumplir con los siguientes requisitos:</p> <p>1. Diligenciar el formato que expida la Autoridad Marítima, junto con:</p> <p>a Documento que acredite la calidad de ciudadano colombiano.</p> <p>b. Tres (3) fotos recientes a color de 3 X 4 cm de frente con fondo blanco.</p> <p>c. Copia de la licencia de navegación su equivalente como:</p> <p>1) Capitán de Altura.</p> <p>2) Capitán Regional Categoría B restringida.</p> <p>3) Capitán Regional Categoría C.</p> <p>4) Patrón Regional.</p> <p>5) Capitán de Pesca de Altura categoría B.</p> <p>6) Capitán de Pesca Regional categoría B restringida.</p> <p>7) Patrón de Pesca Regional.</p> <p>d. Certificado médico de aptitud sicofísica, con fecha de expedición no mayor de treinta (30) días suscrito por un médico con registro profesional vigente, en el formato que para tal efecto expida la Autoridad Marítima ante la Capitanía de Puerto correspondiente.</p> <p>e. Concepto favorable de la Capitanía de Puerto sobre la idoneidad del Capitán o Patrón, para la expedición del permiso especial para la maniobra de practicaje.</p> <p>2. Tener definida la situación militar.</p> <p>3. Recibo de pago por concepto de la expedición del permiso especial de practicaje.</p>	<p>Artículo 42. REQUISITOS GENERALES. Para obtener o renovar el permiso especial <i>para navegación de practicaje</i>, así como la inscripción en el registro de la Capitanía de Puerto, el Capitán o Patrón deberá cumplir con los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diligenciar el formato que expida la Autoridad Marítima <i>Nacional</i> para el efecto. 2. Presentar recibo de pago por concepto de la expedición del permiso especial de practicaje. 	Se mejora la redacción.
Artículo 52. VIGENCIA DEL PERMISO ESPECIAL DE NAVEGACION DE PRACTICAJE. El permiso especial de navegación de practicaje en un puerto específico expedido por la Autoridad Marítima y tendrá una vigencia máxima de tres (3) años y en todo caso, no excederá de la fecha de vencimiento de la licencia de navegación. Con un mínimo de treinta (30) días de antelación al vencimiento del permiso, el Capitán o Patrón podrá tramitar su renovación.	Artículo 43. VIGENCIA DEL PERMISO ESPECIAL PARA NAVEGACION DE PRACTICAJE. El permiso especial <i>para navegación de practicaje</i> en un puerto específico es expedido por la Autoridad Marítima y tendrá una vigencia máxima de tres (3) años y en todo caso, no excederá la fecha de vencimiento de la licencia de navegación. Con un mínimo de treinta (30) días de antelación al vencimiento del permiso, el Capitán o Patrón deberá tramitar su renovación.	Sin modificación.
Artículo 53. VALOR DEL PERMISO ESPECIAL. El permiso especial de navegación de practicaje tendrá un valor igual de un (1) de salario mínimo legal mensual vigente.	Artículo 44. VALOR DEL PERMISO ESPECIAL. El permiso especial <i>para navegación de practicaje</i> tendrá un valor igual de un (1) de salario mínimo legal mensual vigente.	Sin modificación.
<p>CAPITULO IX DE LOS TERMINALES PORTUARIOS NUEVOS</p> <p>Artículo 54. CONDICION DE TERMINAL PORTUARIA NUEVO. Tendrán esta condición los terminales portuarios contemplados en el Plan de Expansión Portuaria de la Nación, que obtengan la autorización correspondiente por parte de la Superintendencia General de Puertos.</p>		SE SUPRIME TODO EL CAPITULO 9, LOS TERMINALES PORTUARIOS NUEVOS RECIBEN EL MISMO TRATAMIENTO QUE TERMINALES PORTUARIOS DIFERENTES.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
Artículo 55. DURACIÓN DELA CONDICION DE TERMINAL PORTUARIO NUEVO. La condición de terminal portuario nuevo, se mantendrá hasta cinco (5) años después de la entrada del primer buque de más de 200 T.R.B., de arqueo a dicho terminal. Vencido este lapso, el terminal pierde la condición de nuevo.		
<p>Artículo 56. LICENCIA TEMPORAL COMO PILOTO PRACTICO. La Autoridad Marítima con fundamento en el acto administrativo que expida la Superintendencia General de Puertos a través del cual habilite como nuevo un terminal portuario, podrá expedir y renovar licencia temporal a los pilotos prácticos con licencia vigente para otro puerto para maniobra de practicaje marítima y fluvial en las tres categorías existentes, previo cumplimiento de los literales c) y e) del numeral 1 y los numerales 2 y 5 del artículo 30 de la presente ley, y los siguientes:</p> <p>1. Certificado de desempeño como piloto práctico en otro puerto, en el cual se indique las maniobras realizadas en los últimos tres (3) años expedido por la Capitanía de Puerto.</p> <p>2. Certificado en que conste que no ha sido vinculado en investigaciones por accidentes o siniestros marítimos en el ejercicio de la navegación de practicaje durante los últimos tres (3) años, expedido por la Capitanía de Puerto respectiva.</p> <p>La licencia temporal se expide en la misma categoría para la cual está habilitado el piloto práctico.</p>		
Artículo 57. CONSIDERACION GEOGRAFICA ESPECIAL. Cuando las características hidrográficas, oceanográficas y de maniobra de dos (2) o más áreas difieran radicalmente, aún encontrándose en la jurisdicción de una Capitanía de Puerto, se consideran zonas marítimas diferentes, en las cuales la Autoridad Marítima fijará las condiciones en que deba prestarse la actividad de practicaje marítimo y fluvial. Como son los casos de Santa Marta y Puerto Zúñiga; Tumaco y el terminal petrolero de Tumaco, Coveñas - Coveñas Mar Afuera y Tolú.		
<p>CAPITULO X DE ENTRENAMIENTO DE ASPIRANTES A PILOTO PRACTICO</p> <p>Artículo 58. REQUISITOS PARA AUTORIZAR ENTRENAMIENTO DE PRACTICAJE. Para autorizar el practicaje para un puerto específico, el aspirante debe cumplir los requisitos establecidos en el artículo 30.</p> <p>Bajo ninguna circunstancia la Autoridad Marítima autorizará a un aspirante a piloto práctico el practicaje en forma simultánea para dos (2) o más puertos.</p>	<p>CAPITULO IX DE ENTRENAMIENTO DE ASPIRANTES A PILOTO PRACTICO</p> <p>Artículo 45. REQUISITOS PARA AUTORIZAR ENTRENAMIENTO DE PRACTICAJE. Para autorizar el entrenamiento de practicaje para un puerto específico, el aspirante debe cumplir los requisitos establecidos en el artículo 27.</p> <p>Bajo ninguna circunstancia la Autoridad Marítima autorizará a un aspirante a piloto práctico el <i>entrenamiento de practicaje</i> en forma simultánea para dos (2) o más puertos.</p> <p><i>Parágrafo.: Las empresas privadas de practicaje, darán todas las facilidades necesarias para el entrenamiento de los oficiales en servicio activo de la Armada Nacional una</i></p>	<p>ANPRA: Solicita que se agregue una frase del siguiente tenor "y sólo se entrenará un aspirante por maniobra".</p> <p>DIMAR: Se considera que en el puente pueden estar dos personas recibiendo entrenamiento sin que ello sea un factor que altere la seguridad de la nave.</p> <p>Actualmente de acuerdo con el procedimiento que se establece en la resolución 0395/98 y por la misma situación que han generado las empresas de practicaje en Buenaventura y Santa Marta, los capitanes de puerto han permitido el embarque hasta de tres personas.</p> <p>Al haberse suprimido varios artículos el 30 pasó a ser el 27</p>

PROYECTO DE LEY 214/99.	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
	<i>vez sean designados como aspirantes a piloto práctico oficial, o piloto por cambio de categoría por la Autoridad Marítima Nacional.</i>	<p>Se precisa para los aspirantes igual que para los pilotos prácticos que pueden entrenarse únicamente para un puerto a la vez.</p> <p>ANPRA: Solicita que se incluya un parágrafo del siguiente tenor: "Cualquier persona natural o jurídica que demuestre interés siquierasumario en el entrenamiento de un aspirante a nuevo piloto práctico, podrá objetar documentalmente dicha autorización, pero será la Autoridad Marítima quien decida de fondo, mediante resolución debidamente motivada.</p> <p>Solamente una vez ejecutoriada la decisión administrativa del caso se iniciará el entrenamiento correspondiente si a ello hubiere lugar."</p> <p>DIMAR a raíz de la experiencia de los casos que se presentaron en Buenaventura y Santa Marta, se considera viable que el entrenamiento que se autorice sea objetado. Pero se modifica la palabra <i>podrá</i> por <i>deberá</i> puesto que si existe oposición debe probarse documentalmente.</p> <p>Si DIMAR no acepta la objeción sobre el entrenamiento y expide un acto administrativo significa que, solo hasta que hayan sido agotadas todas las instancias legales el peticionario podría ser entrenado, lo cual podría tardar años, y sería la Autoridad Marítima nuevamente objeto de tutelas, demandas de acciones de cumplimiento etc, por parte del interesado en el entrenamiento.</p> <p>La oportunidad procesal de controvertir el acto administrativo de DIMAR, continuavigente, sólo que no se condiciona a la entidad de acuerdo a lo propuesto por ANPRA.</p>
Artículo 59. DESIGNACION DE BUQUES. El prácticaje se efectuará en los buques designados por la Capitanía de Puerto.		Sesuprime. La Autoridad Marítima determinará el procedimiento para cada puerto.
Artículo 60. CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES DESIGNADOS. Los buques designados por el Capitán de Puerto para efectos del prácticaje deberán tener las características que a continuación se relacionan, de conformidad con las categorías de pilotos prácticos existentes:	Artículo 46. CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES DESIGNADOS. Los buques designados por el Capitán de Puerto para efectos del <i>entrenamiento de</i> prácticaje deberán tener las características que a continuación se relacionan, de conformidad con las categorías de pilotos prácticos existentes:	Se modifica el tonelaje de los buques para efecto de efectuar maniobras y se mejora redacción.
1. Para piloto práctico de segunda categoría: buques entre 2.000 hasta 10.000 T.R.B. 2. Para piloto práctico de primera categoría: buques entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B. 3. Para piloto práctico maestro: buques mayores de 50.000 T.R.B.	1. Para piloto práctico de segunda categoría: buques hasta 8.000 T.R.B. 2. Para piloto práctico de primera categoría: buques entre 8.000 hasta 50.000 T.R.B. Para piloto práctico maestro: buques mayores de 50.000 T.R.B.	
Artículo 61. COORDINACION E INFORMACION PARA EL PRACTICAJE. La información y coordinación previa a la autorización del prácticaje, se hará a través de la Capitanía de Puerto y ésta a su vez tomará las acciones pertinentes con el Agente Marítimo y con el Capitán del buque que vaya a ser designado, dentro de las 24 horas de anticipación al arribo de éste. La Capitanía de Puerto suministrará al aspirante a piloto práctico a su costo, los formatos que expide la Autoridad Marítima con el fin de certificar la asistencia a las maniobras por parte del Capitán del buque.		Sesuprime. El procedimiento para el entrenamiento será objeto de reglamentación conforme lo dispone el artículo 47 del pliego de modificaciones.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>Artículo 62. PROCEDIMIENTO PARA EL PRACTICAJE. El siguiente es el procedimiento para el practicaje, con el fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de los buques, de su carga y de las instalaciones portuarias:</p> <p>1. El Capitán de Puerto coordinará a través del Secretario General de la Capitanía o quien designe el Capitán de Puerto, los aspectos pertinentes con la Agencia Marítima que representa a los buques, para el embarque de la persona que asistirá a la maniobra de arribo, amarre y zarpe, previa programación del practicaje.</p> <p>2. Cumplido lo anterior, el Secretario General de la Capitanía de Puerto o quien designe el Capitán de Puerto, previa coordinación con el aspirante a piloto, se embarcará en el lugar designado para la maniobra respectiva.</p> <p>3. El Secretario General o quien designe el Capitán de Puerto y el aspirante a piloto durante las maniobras se ubicarán en el puente en un lugar tal en que puedan observar a cabalidad la maniobra de practicaje, pero sin interferir de manera alguna en el ejercicio de la misma.</p> <p>4. El Secretario General o quien designe el Capitán de Puerto y los Capitanes de los buques, una vez culminada la maniobra diligenciará el certificado donde conste la asistencia de la persona interesada a las mismas.</p> <p>5. Con base en los certificados antes mencionados la Capitanía de Puerto registrará en el libro de aspirantes a piloto las maniobras, de lo cual se enviará un reporte mensual a la Dirección General Marítima.</p>	<p>Artículo 47. PROCEDIMIENTO PARA EL ENTRENAMIENTO DE PRACTICAJE. La Autoridad Marítima Nacional determinará las condiciones que debe cumplir previamente el aspirante a piloto práctico, así como el procedimiento para llevar a cabo el entrenamiento de practicaje de conformidad con las características de cada puerto.</p>	<p>Este procedimiento es el que actualmente se establece en la Resolución 0395 de 1998, el cual se determinó dadas las circunstancias de enfrentamiento de algunas compañías de Santa Marta y Buenaventura.</p> <p>Luego de analizar la situación con pilotos prácticos de otros puertos, se llegó a la conclusión de que el procedimiento puede ser reglamentado coordinadamente con el gremio de pilotos.</p> <p>ASESORES REPRESENTANTES: Sugieren que se incluya dentro de los entrenamientos de los aspirantes o pilotos por cambio de categorías la obligación de hacer ejercicios, sobre situaciones de emergencia, justamente por la falta de simuladores (asimilándolo al entrenamiento de pilotos aéreos).</p> <p>DIMAR: No se considera necesario en razón a dos situaciones.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ante una verdadera situación de emergencia el capitán de la nave es quien toma el mando. Nunca dejaría al piloto práctico tomar determinaciones. 2. Aun cuando se autorice el entrenamiento de un aspirante a piloto, se trata de un Capitán que ha sido comandante de naves y a bordo de estas se hacen continuamente ejercicios de emergencia, por lo cual se entiende que está preparado y por la razón anterior en su condición de piloto no estaría obligado a tomar ninguna acción ante una eventual emergencia. <p>Se precisa el título del artículo de acuerdo con la definición del artículo 3.</p>
<p>Artículo 63. FINALIZACION DEL PRACTICAJE. Se considera finalizado el practicaje cuando se cumplan los siguientes requisitos:</p> <p>1. Se expida el certificado de finalización del practicaje por la Capitanía de Puerto, en el cual conste la realización de tres (3) maniobras.</p> <p>2. Se apruebe la evaluación práctica, realizada por la Junta Examinadora con una calificación igual o superior a siete punto cero (7.0) sobre diez punto cero (10.0), por cada maniobra, y</p> <p>3. Se apruebe la evaluación teórica, realizada por la Capitanía de Puerto con un puntaje igual o superior a siete punto cero (7.0) sobre diez punto cero (10.0).</p> <p>Las anteriores evaluaciones deben ser diligenciadas en los formatos expedidos por la Autoridad Marítima.</p> <p>PARAGRAFO. Para efectos del examen teórico de inglés respecto a las órdenes a bordo, los integrantes de la junta examinadora deben hablar inglés técnico marítimo.</p>	<p>Artículo 48. FINALIZACION DEL ENTRENAMIENTO DE PRACTICAJE. Se considera finalizado el <i>entrenamiento de practicaje</i> cuando se cumplan los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se expida el certificado de finalización del <i>entrenamiento de practicaje</i> por la Capitanía de Puerto. 2. Se apruebe la evaluación práctica, realizada por la Junta Examinadora con una calificación igual o superior a siete punto cero (7.0) sobre diez punto cero (10.0), efectuando un mínimo de tres (3) maniobras de las cuales dos, sean de atraque. 3. Se apruebe la evaluación teórica, realizada por la Capitanía de Puerto con un puntaje igual o superior a siete punto cinco (7.5) sobre diez punto cero (10.0). <p>Las anteriores evaluaciones deben ser diligenciadas en los formatos expedidos por la Autoridad Marítima</p>	<p>ANPRA: La maniobra más importante es el atraque y solicita que dos de las maniobras que se realicen durante el examen de competencia sean de atraque.</p> <p>DIMAR: No hay objeción.</p> <p>ASESORES REPRESENTANTES: Numeral 3. Sugieren que el promedio de calidad exigido para aprobar el examen de competencia sea superior a siete punto cero.</p> <p>DIMAR: Se considera conveniente subir hasta 7,5 únicamente.</p> <p>No se había contemplado un número mínimo de maniobras para el resultado de la evaluación y por eso se precisa.</p>
<p>Artículo 64. PRACTICA DE NUEVAS EVALUACIONES. El aspirante que no apruebe la evaluación teórica y/o práctica tendrá derecho a que se le practique, otra evaluación teórica y/o</p>	<p>Artículo 49. PRACTICA DE NUEVAS EVALUACIONES. El aspirante que no apruebe la evaluación teórica y/o práctica tendrá derecho a que se le practique, otra evaluación teórica y/o</p>	<p>Sin modificación.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>práctica, luego de transcurridos sesenta (60) días calendario contados a partir de la fecha de presentación del último examen.</p> <p>En el caso que repreube la evaluación práctica el aspirante a piloto debe realizar un mínimo de veinte (20) maniobras, diez (10) diurnas y diez (10) nocturnas y cumplir con lo estipulado en el inciso anterior.</p> <p>Si repreuba por segunda (2) vez la evaluación teórica y/o práctica, la licencia no será expedida por la Autoridad Marítima.</p>	<p>práctica, luego de transcurridos sesenta (60) días calendario contados a partir de la fecha de presentación del último examen.</p> <p>En el caso que repreube la evaluación práctica el aspirante a piloto debe realizar un mínimo de veinte (20) maniobras, diez (10) diurnas y diez (10) nocturnas y cumplir con lo estipulado en el inciso anterior.</p> <p>Si repreuba por segunda (2) vez la evaluación teórica y/o práctica, la licencia no será expedida por la Autoridad Marítima Nacional.</p>	
<p>CAPITULO XI DE LA JUNTA EXAMINADORA Y DEL EXAMEN DE COMPETENCIA</p> <p>Artículo 65. NOMBRAMIENTO DE LA JUNTA EXAMINADORA Y DESIGNACION DEL BUQUE. El Capitán de Puerto nombra los integrantes de la Junta Examinadora y designa los buques previa coordinación con los Agentes Marítimos y con los Capitanes de los buques, la hora y fecha para la realización del examen de competencia, previa solicitud por escrito elevada por el aspirante a piloto.</p>	<p>CAPITULO X DE LA JUNTA EXAMINADORA Y DEL EXAMEN DE COMPETENCIA</p> <p>Artículo 50. NOMBRAMIENTO DE LA JUNTA EXAMINADORA. El Capitán de Puerto nombra los integrantes de la Junta Examinadora y fija la hora y fecha para la realización del examen de competencia.</p>	Dentro del procedimiento que se prevé reglamentarse determinará la coordinación de los buques.
<p>Artículo 66. COMPOSICION DE LA JUNTA EXAMINADORA. La Junta Examinadora nombrada por el Capitán de Puerto estará integrada de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El representante de la Capitanía de Puerto, quien puede ser un Oficial superior de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en servicio activo o en retiro, que haya sido Comandante de Unidad mayor o Capitán de Altura que se haya desempeñado como Capitán de buque. 2. Un Capitán de Altura debidamente licenciado por la Autoridad Marítima, que se haya desempeñado como Capitán de buque. 3. Un piloto práctico de igual o superior categoría a la del examinado. 	<p>Artículo 51. COMPOSICION DE LA JUNTA EXAMINADORA. La Junta Examinadora nombrada por el Capitán de Puerto estará integrada por cuatro personas así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El representante de la Capitanía de Puerto, quien será un Oficial superior de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en servicio activo o en retiro, que haya sido Comandante de Unidad mayor o un Capitán de Altura que se haya desempeñado como Capitán de buque. 2. Un Capitán de Altura licenciado por la Autoridad Marítima Nacional, que se haya desempeñado como Capitán de buque por un período inferior a tres (3) años. 3. Un piloto práctico de igual o superior categoría a la del examinado. 	<p>ASESORES REPRESENTANTES: Sugieren modificar la redacción del inciso primero. “estará integrada por cuatro personas así;</p> <p>DIMAR: No hay objeción</p> <p>ASESORES REPRESENTANTES: Sugieren se determine que el piloto examinado tenga superior categoría que el evaluado y que sea designado por ANPRA a solicitud de DIMAR.</p> <p>DIMAR: Por el número de pilotos que en determinado momento pueda haber en los puertos, no es conveniente condicionar a que deba ser de superior categoría. Podría frenarse la práctica de un examen si en el puerto no hubiera uno de superior categoría y no es posible que alguien de otro puerto practique la evaluación.</p> <p>No se considera conveniente que el piloto deba ser designado por ANPRA puesto que esta es la situación que ahora se presenta y se ha desconocido a la Autoridad Marítima</p>
<p>CAPITULO XII DEL CONTROL DE LA ACTIVIDAD DE PRACTICAJE MARITIMA Y FLUVIAL</p> <p>Artículo 67. CONTROL DE LA ACTIVIDAD DE PRACTICAJE MARITIMA Y FLUVIAL. El control de la actividad de practicaje marítimo o fluvial a nivel local corresponde a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, la cual fija los límites y condiciones que deben cumplir los buques, lleva a cabo el control de los pilotos prácticos, de las empresas de practicaje y emite las instrucciones y/o recomendaciones pertinentes para garantizar la seguridad de la navegación, de las tripulaciones, así como para prevenir la contaminación del medio marino. Para efectos de los servicios portuarios relacionados con la carga, e instalaciones portuarias, este control se ejercerá por la Superintendencia General de Puertos.</p>	<p>CAPITULO XI DEL CONTROL DE LA ACTIVIDAD MARITIMA Y FLUVIAL DE PRACTICAJE</p> <p>Artículo 52. CONTROL DE LA ACTIVIDAD MARITIMA Y FLUVIAL DE PRACTICAJE. El control de la actividad marítima o fluvial de practicaje a nivel local corresponde a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, la cual fija los límites y condiciones que deben cumplir los buques, lleva a cabo el control de los pilotos prácticos, de las empresas de practicaje y emite las instrucciones y/o recomendaciones pertinentes para garantizar la seguridad de la navegación, de las tripulaciones, así como para prevenir la contaminación del medio marino. Para efectos de los servicios portuarios relacionados con la carga, e instalaciones portuarias, el control se ejercerá por la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios.</p>	Semejora la redacción y se especifica al final del artículo que la coordinación se llevará a cabo con la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios, de conformidad con lo que disponga el Ministerio de Transporte (Decreto 1179 / 99)

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
Artículo 68. REGISTRO POR LA CAPITANIA DE PUERTO. Una vez expedida la licencia del piloto práctico, la Capitanía de Puerto anotará tal hecho en el libro de control de pilotos prácticos.	<p>Artículo 53. REGISTRO DE LICENCIAS Y CONTROL DE MANIOBRAS DE PRACTICAJE. Una vez expedida la licencia del piloto práctico, la Capitanía de Puerto anotará tal hecho en el libro de control de pilotos prácticos <i>y llevará el control de las maniobras de practicaje en la siguiente forma;</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Terminada cada maniobra de practicaje, el piloto práctico presentará ante el Capitán del buque el formato establecido por la Autoridad Marítima, para su firma. 2. El piloto práctico entregará el formato diligenciado en la Capitanía de Puerto dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles siguientes a la terminación de la maniobra de practicaje. 3. Verificado el correcto diligenciamiento del formato y hechas las observaciones por la Capitanía de Puerto, se hará el correspondiente registro en el libro de control de pilotos prácticos. 	Se fusiona con el artículo 54.
<p>Artículo 69. CARNET DE IDENTIFICACION COMO PILOTO PRACTICO. Al expedir la licencia de piloto práctico, la Autoridad Marítima elaborará y expedirá el carnet que lo acredite, el cual debe contener lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nombres y apellidos completos. 2. Número de la licencia y categoría. 3. Nombre de la empresa a que pertenece. 4. Número de documento de identificación. 5. Fotografía reciente a color 3X4 cms. de frente con fondo blanco. 6. Fecha de vencimiento del carnet. 7. Fecha de vencimiento de la licencia. 		Se suprime. La licencia de piloto hará las veces de carnet.
Artículo 70. VIGENCIA DEL CARNET DE IDENTIFICACION. El Carnet de identificación expedido por la Capitanía de Puerto tendrá una vigencia igual a la de la licencia de piloto.		Se suprime por lo anterior.
<p>Artículo 71. CONTROL DE MANIOBRAS DE PRACTICAJE. El control de maniobras de practicaje se llevará a cabo por la Capitanía de Puerto en la siguiente forma:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Terminada cada maniobra de practicaje, el piloto práctico presentará ante el Capitán del buque el formato establecido por la Autoridad Marítima, para su firma. 2. El piloto práctico entregará el formato diligenciado en la Capitanía de Puerto dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles siguientes a la terminación de la maniobra de practicaje. 3. Verificado el correcto diligenciamiento del formato y hechas las observaciones por la Capitanía de Puerto, se hará el correspondiente registro en el libro de control de pilotos prácticos. 		Se fusiona con el artículo siguiente.
Artículo 72. INFORMACION DEL LIBRO DE CONTROL DE PILOTOS PRACTICOS. En el Libro de Control de Pilotos Prácticos se registra la siguiente información:	Artículo 54. LIBRO DE CONTROL DE PILOTOS PRACTICOS. En el Libro de Control de Pilotos Prácticos se registra la siguiente información:	

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>1. Datos personales del piloto práctico como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Nombres y apellidos. b. Documento de identificación. c. Dirección de residencia y teléfono. <p>2. Datos de la licencia como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Número de la licencia. b. Categoría. c. Fecha de expedición y fecha de vencimiento. <p>3. Empresa para la que trabaja.</p> <p>4. Registro de todas las maniobras certificadas realizadas por el piloto práctico, incluyendo el entrenamiento de practicaje, consignando la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Datos del buque: <ul style="list-style-type: none"> 1) Nombre. 2) Bandera. 3) Tonelaje. b. Fecha y hora de la maniobra. c. Novedades. 	<p>1. Datos personales del piloto práctico como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Nombres y apellidos. b. Documento de identificación. c. Dirección de residencia y teléfono. <p>2. Datos de la licencia como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Número de la licencia. b. Categoría. c. Fecha de expedición y fecha de vencimiento. <p>3. Empresa para la que trabaja.</p> <p>4. Registro de todas las maniobras certificadas realizadas por el piloto práctico, incluyendo el entrenamiento de practicaje, consignando la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Datos del buque: <ul style="list-style-type: none"> 1) Nombre. 2) Bandera. 3) Tonelaje. b. Fecha y hora de la maniobra. c. Novedades. 	
<p>Artículo 73. CERTIFICADO MEDICO SICOFISICO. Los pilotos prácticos deben presentar anualmente ante la Capitanía de Puerto el certificado médico de aptitud en el formato expedido por la Autoridad Marítima firmado por un médico con registro profesional vigente.</p> <p>PARAGRAFO. Cuando se trate de licencia por primera vez el aspirante deberá diligenciar el formato que para este propósito lo expide la Autoridad Marítima.</p>	<p>Artículo 55. CERTIFICADO MEDICO SICOFISICO. Los pilotos prácticos deben presentar anualmente ante la Capitanía de Puerto el certificado médico de aptitud <i>sicofisica</i> en el formato expedido por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i> firmado por un médico con registro profesional vigente.</p>	<p>ASESORES REPRESENTANTES: Sugieren que el médico que practique el examen esté inscrito en la Capitanía de Puerto..</p> <p>DIMAR: Por la experiencia que se ha tenido en los puertos con los registros de médicos se considera pertinente determinar que el examen sea practicado por un médico con registro pero el control se ejercería a través del formato que expedirá la Autoridad Marítima Nacional.</p>
<p>Artículo 74. CLASIFICACION DE APTITUD SICOFISICA. Una vez realizados los exámenes médicos establecidos por la Autoridad Marítima Nacional, tanto los aspirantes a piloto como los pilotos prácticos quedarán clasificados así:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Aptos. 2. No aptos temporalmente. 3. No aptos definitivamente. <p>PARAGRAFO. Los "no aptos temporalmente" quedarán suspendidos de sus funciones mientras dure tal situación, y no podrá exceder de un (1) año, transcurrido este tiempo se cancela la licencia.</p>	<p>Artículo 56. CLASIFICACION DE APTITUD SICOFISICA. Una vez realizados los exámenes médicos establecidos por la Autoridad Marítima Nacional, tanto los aspirantes a piloto como los pilotos prácticos quedarán clasificados así:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Aptos. 2. No aptos temporalmente. 3. No aptos definitivamente. <p>PARAGRAFO. Los "no aptos temporalmente" quedarán suspendidos de sus funciones mientras dure tal situación, que no podrá exceder de un (1) año. Transcurrido este tiempo se cancela la licencia.</p>	<p>Sin modificación.</p>
<p>Artículo 75. INFORMACION DE NOVEDADES. La Superintendencia General de Puertos, las Sociedades Portuarias y los Agentes Marítimos están en la obligación de coordinar e informar a la Capitanía de Puerto sobre el incumplimiento de los deberes relativos a la actividad de practicaje marítimo y fluvial, por parte de las empresas de practicaje, de los pilotos prácticos, de los operadores portuarios o de los Capitanes de los buques.</p>		<p>Se suprime.</p>
<p>Artículo 76. REPORTES ESTACION DE TRAFICO MARITIMO. El piloto práctico una vez esté a bordo del buque, debe reportarse a la estación de tráfico marítimo local, para informar el inicio y término de la maniobra o para reportar cualquier tipo de emergencia.</p>	<p>Artículo 57. REPORTES ESTACION DE TRAFICO MARITIMO. El piloto práctico una vez esté a bordo del buque, deberá reportarse a la estación de control de tráfico marítimo local y a la Capitanía de Puerto para informar el inicio y término de la maniobra o para reportar cualquier tipo de emergencia.</p>	<p>Se mejora la redacción. No en todas las jurisdicciones hay estaciones de control de tráfico.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>CAPITULO XIII DELAS EMPRESAS DE PRACTICAJE Artículo 77. AUTORIZACION, INSCRIPCION Y REGISTRO DE LAS EMPRESAS DE PRACTICAJE. La Autoridad Marítima, es la encargada de autorizar la licencia de explotación comercial a las empresas legalmente constituidas que cumplan con los requisitos estipulados en la presente ley. La Autoridad Portuaria, llevará el registro correspondiente de las empresas de practicaje en su calidad de operadores portuarios.</p>	<p>CAPITULO XII DELAS EMPRESAS DE PRACTICAJE Artículo 58. AUTORIZACION Y REGISTRO DE LAS EMPRESAS DE PRACTICAJE. La Autoridad Marítima <i>Nacional</i>, es la <i>entidad competente para autorizar y registrar las empresas de practicaje</i> legalmente constituidas que cumplan con los requisitos estipulados en la presente ley.</p>	
<p>Artículo 78. FUNCION DELAS EMPRESAS DE PRACTICAJE. Es función de las empresas de practicaje, desarrollar la actividad de practicaje marítima o fluvial en el puerto autorizado por la Autoridad Marítima mediante la licencia de explotación comercial y el respectivo registro ante la Superintendencia General de Puertos.</p>	<p>Artículo 59. FUNCION DE LAS EMPRESAS DE PRACTICAJE. Es función de las empresas de practicaje, desarrollar la actividad marítima o fluvial de practicaje en el puerto o puertos autorizados por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i>.</p>	<p>Se precisa redacción.</p>
<p>Artículo 79. OBLIGACIONES DE LAS EMPRESAS DE PRACTICAJE- Las empresas de practicaje debidamente autorizadas mediante licencia de explotación comercial, y registro ante la Superintendencia General de Puertos, se comprometen a cumplir las obligaciones siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Operar exclusivamente con pilotos prácticos que posean la licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima para el respectivo puerto. 2. Prestar la actividad de practicaje marítima o fluvial en forma continua e ininterrumpida. <p>El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones anteriores se considera una falta grave y dará a lugar a la imposición de las sanciones consagradas en el artículo 100.</p>	<p>Artículo 60. OBLIGACIONES DE LAS EMPRESAS DE PRACTICAJE- Las empresas de practicaje debidamente autorizadas mediante licencia de explotación comercial, tendrán las siguientes obligaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Operar exclusivamente con pilotos prácticos que posean la licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i> para el respectivo puerto. 2. Prestar la actividad marítima o fluvial de practicaje en forma continua. 3. Entrenar a los aspirantes a piloto práctico autorizados por la Autoridad Marítima <i>Nacional</i>. 4. Realizar el transporte de pilotos prácticos en embarcaciones que cumplan con las normas mínimas de seguridad y navegabilidad que establezca la Autoridad Marítima <i>Nacional</i>. <p>El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones anteriores se considera una falta grave y dará a lugar a la imposición de las sanciones consagradas en la presente ley:</p>	<p>El numeral 3 se agregó como una obligación de las empresas de practicaje el darse entrenamiento a los aspirantes a piloto y a los pilotos por cambio de categoría.</p> <p>Si volviera a presentarse la circunstancia de que no aceptan lo ordenado por DIMAR el artículo 40 numeral 3 prevé que los pilotos oficiales entrenen a las personas autorizadas por DIMAR. Se amplió igualmente en el sentido de que las lanchas a bordo de las cuales se transporten los pilotos cumplan con las mínimas normas de seguridad.</p> <p>ANPRA solicita que las condiciones técnicas de seguridad de las naves se escriban puntualmente en la Ley.</p> <p>DIMAR No se acepta. Esta es una norma que pretende fijar el ámbito general de la actividad. Las condiciones específicas de seguridad se incluirán en la reglamentación que se produzca para cada categoría de piloto y para cada puerto. En el artículo 69 se agregó un párrafo nuevo.</p>
<p>Artículo 80. REQUISITOS PARA EXPEDICION, REGISTRO Y RENOVACION DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Para efectos de expedir, registrar o renovar la licencia de explotación comercial, las sociedades y/o empresas interesadas deben presentar solicitud ante la Autoridad Marítima, acompañada de los siguientes documentos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certificado de existencia y representación legal de la Cámara de Comercio cuyo objeto social sea la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaje, indicando la ciudad donde se preste el mismo, el cual debe ser expedido con una fecha no superior a diez (10) días. 2. Relación de los equipos para prestar el servicio. 3. Fotocopia de la licencia de comunicaciones expedida por la autoridad competente. 4. Relacionar el personal administrativo, el cual debe ser suficiente en número para atender las necesidades de la compañía, especialmente en lo 	<p>Artículo 61. REQUISITOS PARA EXPEDICION, REGISTRO Y RENOVACION DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Para efectos de expedir, registrar o renovar la licencia de explotación comercial, las sociedades y/o empresas interesadas deben presentar solicitud ante la Autoridad Marítima, acompañada de los siguientes documentos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio donde conste como único objeto social sea la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaje, indicando el puerto de operación, con fecha de expedición no superior a diez (10) días. 2. Relación de los equipos para prestar el servicio. 3. Fotocopia de la licencia de comunicaciones expedida por la autoridad competente. 4. Relacionar el personal administrativo, el cual debe ser suficiente en número para atender las necesidades de la compañía, especialmente en lo 	

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
<p>necesidades de la compañía, especialmente en lo referente a la atención permanente en la estación de pilotos, quienes deben estar adecuadamente capacitados y entrenados en procedimientos y acciones a ser adoptadas, especialmente en casos de emergencia.</p> <p>5. Recibo de pago por concepto de expedición de la Licencia.</p>	<p>referente a la atención permanente en la estación de pilotos, quienes deben estar adecuadamente capacitados y entrenados en procedimientos y acciones a ser adoptadas, especialmente en casos de emergencia.</p> <p>5. Recibo de pago por concepto de expedición de la Licencia.</p>	Sin modificación.
<p>Artículo 81. ESTACION DE PILOTOS. Toda empresa de practicaje deberá contar dentro de sus instalaciones con una estación de pilotos que reciba durante las veinticuatro (24) horas del día los requerimientos para la prestación del servicio de practicaje marítima y fluvial.</p>	<p>Artículo 62. ESTACION DE PILOTOS. Toda empresa de practicaje deberá contar dentro de sus instalaciones con una estación de pilotos que reciba durante las veinticuatro (24) horas del día los requerimientos para la prestación del servicio público de practicaje marítimo y fluvial.</p>	Se precisa en la frase final que es un servicio público.
<p>Artículo 82. EQUIPO DE LA ESTACION DE PILOTOS. Todas las estaciones de pilotos debe contar con el siguiente equipo y elementos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Radios VHF, de no menos de 25 vatios de potencia, en capacidad de sintonizar los canales 16, 72 y diez (10) canales más del servicio móvil marítimo. 2. Teléfono y fax. 3. Lista de las diferentes Autoridades vinculadas con las actividades propias del puerto. 4. Copia de la legislación marítima y portuaria nacional vigente sobre la actividad y servicio de practicaje. 5. Carta de navegación actualizada, del canal de acceso y zonas de fondeo y atraque. 6. Convenio sobre Reglamentación Internacional para la prevenir los abordajes COLREG/72 ratificado mediante la Ley 13 de 1981. 7. Tabla de mareas. 8. Las demás normas aplicables que se establezcan a nivel nacional e internacional. 	<p>Artículo 63. EQUIPO DE LA ESTACION DE PILOTOS. Todas las estaciones de pilotos deben contar con el siguiente equipo y elementos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Radios VHF, de no menos de 25 vatios de potencia, en capacidad de sintonizar los canales 16, 72 y diez (10) canales más del servicio móvil marítimo. 2. Teléfono, fax e internet 3. Lista de las diferentes Autoridades vinculadas con las actividades propias del puerto. 4. Copia de la legislación marítima y portuaria nacional vigente sobre la actividad y servicio de practicaje. 5. Carta de navegación actualizada, del canal de acceso y zonas de fondeo y atraque. 6. Convenio sobre Reglamentación Internacional para la prevenir los abordajes COLREG/72 ratificado mediante la Ley 13 de 1981. 7. Tabla de mareas. 8. Las demás normas aplicables que se establezcan a nivel nacional e internacional. 	Sin modificación.
<p>Artículo 83. COMUNICACION PERMANENTE. Con el fin de garantizar una comunicación permanente entre el piloto a bordo del buque, los remolcadores que asistan a la maniobra, la lancha de pilotos y la estación de pilotos prácticos, la empresa de practicaje debe tener como mínimo los equipos a que hace alusión el anterior artículo.</p>		
<p>CAPITULO XIV DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL COMO EMPRESAS DE PRACTICAJE</p> <p>Artículo 84. OBLIGATORIEDAD DE LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Para desarrollar la actividad de practicaje marítimo y fluvial es indispensable tener la licencia de explotación comercial vigente como empresa de practicaje expedida por la Autoridad Marítima para un puerto específico.</p>	<p>CAPITULO XIII DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL COMO EMPRESAS DE PRACTICAJE</p> <p>Artículo 64. OBLIGATORIEDAD DE LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Para desarrollar la actividad marítimo y fluvial de practicaje es indispensable tener la licencia de explotación comercial vigente como empresa de practicaje expedida por la Autoridad Marítima para un puerto específico.</p>	Sin modificación.
<p>Artículo 85. VIGENCIA DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. La licencia como empresa de practicaje, tendrá una vigencia</p>	<p>Artículo 65. VIGENCIA DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. La licencia como empresa de practicaje, no tendrá una</p>	Se mejora redacción.

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
no superior a tres (3) años, y antes de cumplirse el plazo de vencimiento el Representante Legal podrá tramitar su renovación.	vigencia superior a tres (3) años, y antes de cumplirse el plazo de vencimiento el Representante Legal deberá tramitar su renovación.	
Artículo 86. AMPLIACION DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Las empresas de practicaje autorizadas por la Autoridad Marítima mediante licencia de explotación comercial vigente, podrán obtener la ampliación de la licencia respectiva para un puerto diferente al inicialmente autorizado, previa solicitud y cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 80 de la presente ley.	Artículo 66. AMPLIACION DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Las empresas de practicaje autorizadas por la Autoridad Marítima mediante licencia de explotación comercial vigente, podrán obtener la ampliación de la licencia respectiva para un puerto diferente al inicialmente autorizado, previa solicitud y cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley.	Sin modificación.
Artículo 87. VALOR DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. El valor de la licencia de explotación comercial por primera vez, renovación o ampliación es de cuatro (4) salarios mínimos legales mensuales vigentes.	Artículo 67. VALOR DE LA LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. El valor de la licencia de explotación comercial por primera vez, renovación o ampliación es de tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes.	ANPRA solicita se disminuya de cuatro a tres salarios. DIMAR: No hay objeción.
Artículo 88. TRAMITE DE LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Todo los trámites relacionados con la expedición por primera vez, renovación y ampliación de la licencia de explotación comercial como empresa de practicaje, se deben adelantar por intermedio de la Capitanía de Puerto respectiva.	Artículo 68. TRAMITE DE LICENCIA DE EXPLOTACION COMERCIAL. Todos los trámites relacionados con la expedición por primera vez, renovación y ampliación de la licencia de explotación comercial como empresa de practicaje, se deben adelantar por intermedio de la Capitanía de Puerto respectiva.	Sin modificación.
Artículo 89. DEVOLUCION DE LA LICENCIA. La empresa de practicaje deberá devolver la licencia expedida por la Autoridad Marítima, cuando se le expida una nueva licencia o cuando mediante acto administrativo se cancele la autorizada.		Pasa al artículo 77.
Artículo 90. EXTRAVÍO DE LA LICENCIA. En caso de pérdida de la licencia de empresa de practicaje, el Representante Legal deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación: 1. Fotocopia de la denuncia de pérdida expedido por autoridad competente, y 2. Recibo de pago por concepto de expedición de licencia		Pasa al artículo 78
Artículo 91. DETERIORO DE LA LICENCIA. En caso de deterioro de la licencia de empresa de practicaje, el Representante Legal deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación: 1. Original de la licencia, y 2. Recibo de pago por concepto de expedición de una nueva licencia.		Pasa al artículo 79.
CAPITULO XV DELAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Artículo 92. EMBARCO Y DESEMBARCO DE PILOTOS PRACTICOS. Las zonas de embarco y desembarco de los pilotos prácticos serán fijadas por la Autoridad Marítima o por la Capitanía de Puerto respectiva.	CAPITULO XIV DELAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Artículo 69. EMBARCO Y DESEMBARCO DE PILOTOS PRACTICOS. Las áreas de embarco y desembarco de los pilotos prácticos serán fijadas por la Capitanía de Puerto respectiva.	De acuerdo con la solicitud de ANPRA se transcriben en este artículo las condiciones de seguridad que fueron establecidas por la Autoridad Marítima en el Reglamento 002/94 artículo 32. DIMAR: Respecto de las condiciones de seguridad expreso que teniendo en cuenta que la OMI con cierta regularidad y de acuerdo con las

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
	<p>Para el embarque y desembarque del piloto práctico y por el grave riesgo que para su seguridad personal implica tener que hacerlo en mar abierto, con naves en movimiento y soportando condiciones difíciles de navegación para las lanchas de pilotos, se debe dar estricto cumplimiento a las regulaciones internacionales sobre la materia dentro de las cuales se destacan:</p> <p>a. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de la OMI/SOLAS/74/78. (Capítulo -V - Regla 17).</p> <p>b. Circular OMI/MSC/568 "Medios para el embarco y transbordo de prácticos".</p>	<p>necesidades técnicas modifica las Resoluciones, se deja el texto de manera general y se reitera que en la reglamentación que expida DIMAR fijarán las condiciones técnicas de las lanchas.</p>
<p>Artículo 93. EMPRESAS DEDICADAS AL SUMINISTRO DE LANCHAS PARA EL TRANSPORTE DE PILOTOS PRACTICOS. Las empresas que pretendan dedicarse al servicio de transportes de pilotos prácticos, deberán autorizadas y estar debidamente inscritas ante la Autoridad Marítima y registrarse ante la Superintendencia General de Puertos y procedente.</p>	<p>Artículo 70. EMPRESAS DEDICADAS AL SUMINISTRO DE LANCHAS PARA EL TRANSPORTE DE PILOTOS PRACTICOS. Las empresas que presten el servicio de transporte de pilotos prácticos, deberán ser autorizadas e inscritas ante la Autoridad Marítima Nacional.</p> <p><i>Las embarcaciones utilizadas para el transporte de pilotos deberán cumplir con las especificaciones técnicas que determine la Autoridad Marítima Nacional.</i></p>	<p>Al agregar en el artículo anterior estas condiciones de seguridad se agregó un párrafo a este artículo.</p>
<p>Artículo 94. HELICOPTEROS. Para realizar el transporte del piloto práctico usando helicóptero, éste deberá contar con la respectiva autorización de la Autoridad competente y de la Autoridad Marítima.</p>	<p>Artículo 71. HELICOPTEROS. Para realizar el transporte del piloto práctico usando helicóptero, éste deberá contar con la respectiva autorización de la Autoridad competente y de la Autoridad Marítima <i>Nacional</i>.</p>	<p>Sin modificación.</p>
<p>Artículo 95. PREVENCION DE ABORDAJES. Durante el practicaje, el piloto práctico debe observar el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes COLREG/72, ratificado mediante la Ley 13 de 1981.</p>		<p>Se suprime. La actividad de practicaje es de riesgo permanente, toda persona que la ejerza debe conocer la legislación de Marina Mercante.</p>
<p>Artículo 96. SEGURIDAD EN LA NAVEGACION DE PRACTICAJE. El piloto práctico, deberá observar en todo momento las normas de seguridad, teniendo en cuenta las características geográficas, meteorológicas, hidrográficas y oceanográficas particulares de cada puerto, con el fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, prevenir la contaminación marina y velar por la integridad de la carga y de los bienes.</p>		<p>Se suprime por la razón anterior.</p>
<p>Artículo 97. PRESERVACION Y PROTECCION DEL MEDIO MARINO. Durante el desarrollo de la maniobra de practicaje, el piloto práctico velará por el cumplimiento de las exigencias contenidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, MARPOL 73/78, ratificado mediante la Ley 12 de 1981, así como por las demás normas vigentes sobre la materia.</p>	<p>Artículo 72. PRESERVACION Y PROTECCION DEL MEDIO MARINO. Durante el desarrollo de la maniobra de practicaje, el piloto práctico velará por el cumplimiento de las exigencias contenidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, MARPOL 73/78, ratificado mediante la Ley 12 de 1981, así como por las demás normas vigentes sobre la materia.</p>	<p>Sin modificación.</p>
<p>CAPITULO XVI DE LA FACULTAD DISCIPLINARIA, DE LAS FALTAS DISCIPLINARIAS Y DE LAS SANCIONES Artículo 98. FACULTAD DISCIPLINARIA. Es la competencia que tienen la Autoridad Marítima</p>	<p>CAPITULO XV DE LA FACULTAD DISCIPLINARIA, DE LAS FALTAS DISCIPLINARIAS Y DE LAS SANCIONES Artículo 73. FACULTAD DISCIPLINARIA. Es la competencia que tiene la Autoridad Marítima</p>	<p>Sin modificación.</p>

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
tima y la Autoridad Portuaria para sancionar por acción u omisión a quien contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad de practicaje y a la prestación del servicio como operador portuario respectivamente.	Nacional para sancionar por acción u omisión a quien contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad marítima y fluvial de practicaje.	
Artículo 99. FALTAS DISCIPLINARIAS. Se consideran faltas disciplinarias del piloto práctico las siguientes:	Artículo 74. FALTAS DISCIPLINARIAS. Se consideran faltas disciplinarias del piloto práctico las siguientes:	Sin modificación.
1. El incumplimiento de la presente ley. 2. No concurrir al encuentro del buque para prestar la actividad de practicaje marítima o fluvial, sin causa justificada. 3. No presentarse a la hora indicada para prestar la actividad de practicaje marítima o fluvial, sin causa justificada. 4. La negligencia o falta de idoneidad profesional en la prestación de la actividad de practicaje marítima o fluvial. 5. Todo acto de violencia, injuria o mal trato en que incurra el piloto práctico contra el Capitán del buque, cualquier de los miembros de su tripulación, el Capitán de Puerto, cualquier servidor público de la Capitanía o el aspirante a piloto.	1. El incumplimiento de la presente ley. 2. No concurrir al encuentro del buque para prestar la actividad marítima o fluvial de practicaje, sin causa justificada. 3. No presentarse a la hora indicada para prestar la actividad marítima o fluvial de practicaje, sin causa justificada. 4. La negligencia o falta de idoneidad profesional en la prestación de la actividad marítima o fluvial de practicaje. 5. Todo acto de violencia, injuria o mal trato en que incurra el piloto práctico contra el Capitán del buque, cualquier de los miembros de su tripulación, el Capitán de Puerto, cualquier servidor público de la Capitanía, el aspirante a piloto o el piloto práctico en entrenamiento.	
Artículo 100. SANCIIONES. Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquier de las normas citadas en la presente ley se aplicarán de conformidad con lo establecido en el Decreto-ley 2324 del dieciocho (18) de septiembre de 1984 y de las normas que los modifiquen o adicionen en lo relacionado con la actividad de practicaje marítima y fluvial, y en la Ley 1a de 1991 y en el Decreto 1002 de 1993, para el servicio como operador portuario, o en la legislación vigente.	Artículo 75. SANCIIONES. Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquier de las normas citadas en la presente ley se aplicarán de conformidad con lo establecido en el Decreto-ley 2324 del dieciocho (18) de septiembre de 1984 y de las normas que los modifiquen o adicionen en lo relacionado con la actividad marítima y fluvial de practicaje.	Sin modificación.
CAPITULO XVII DISPOSICIONES FINALES Artículo 101. REGLAMENTACION. El Gobierno Nacional, ejercerá la potestad reglamentaria mediante la expedición de los Decretos necesarios para la cumplida ejecución y desarrollo de la presente ley.	CAPITULO XVI DISPOSICIONES FINALES Artículo 76. REGLAMENTACION. El Gobierno Nacional, ejercerá la potestad reglamentaria mediante la expedición de los Decretos necesarios para la cumplida ejecución y desarrollo de la presente ley.	Sin modificación.
	Artículo 77. DEVOLUCION DE LICENCIAS. El piloto práctico y la empresa de practicaje deberán devolver las licencias expedidas por la Autoridad Marítima Nacional, cuando se les expida una nueva licencia o cuando mediante acto administrativo se cancele la autorizada.	Los artículos que contemplan la devolución el extravió, el deterioro, de las licencias tanto para empresas como para pilotos se unificaron en los siguientes tres artículos
	<i>Artículo 78. EXTRAVÍO DE LICENCIAS. En caso de pérdida de las licencias el piloto práctico y la empresa de practicaje deberán tramitar ante la Autoridad Marítima Nacional, el formato diligenciado para la expedición de una nueva, anexando el recibo de pago correspondiente.</i>	

PROYECTO DE LEY 214/99	PLIEGO DE MODIFICACIONES	JUSTIFICACION
	Artículo 79. DETERIORO DELA LICENCIA. En caso de deterioro de las licencias el piloto práctico y la empresa de practicaje, deberá tramitar ante la Autoridad Marítima Nacional el formato diligenciado para la expedición de una nueva, anexando el original de la licencia, y el recibo de pago correspondiente.	
	<i>Artículo 80. OPERACION TECNICA ESPECIAL. La Autoridad Marítima Nacional determinará la forma en que se desarrolle la actividad marítima y fluvial de practicaje en los puertos con características técnicas y condiciones de operación especiales.</i>	Este artículo concuerda con la supresión del capítulo noveno.
Artículo 102. PLAZO Los pilotos prácticos y las empresas de practicaje que actualmente presten servicios inherentes a la actividad de practicaje, tendrán un plazo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley para dar cumplimiento a sus disposiciones.		
Artículo 103. VIGENCIA La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.	Artículo 81. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias. Publíquese y ejecútese	Sin modificación.