



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

ISSN 0123 - 9066

AÑO IX - Nº 176

Santa Fe de Bogotá, D. C., miércoles 31 de mayo de 2000

EDICION DE 20 PAGINAS

DIRECTORES:

MANUEL ENRIQUEZ ROSERO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

GUSTAVO BUSTAMANTE MORATTO
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 221 DE 2000 SENADO, 214 DE 1999 CAMARA

*por la cual se regula la actividad de practica en aguas marítimas
y fluviales de la Nación colombiana.*

Honorables Senadores:

Cumpliendo el honroso encargo de la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del Senado, atentamente me permito rendir ponencia para primer debate al proyecto de ley citado, en los siguientes términos:

Reseña histórica

La palabra "Pilot", en inglés tiene origen holandés, una combinación de Pielon que significa Sondear (medir la profundidad) y Loot que traduce "Sonda de mano". De la unión de Pielon y Loot nació la palabra Pilot. Los prácticos originalmente fueron conocidos como Lemanes, que proviene del inglés "Lodemán" que significa "Guía" o "Conductor", porque tenían la habilidad de usar la piedra imán llamada en inglés Lodestone o Piedra Guía.

El practica o pilotaje es una actividad tan antigua como el arte de navegar. El antecesor de los pilotos actuales era un individuo cuyos conocimientos del lugar donde navegaba los había adquirido con la práctica, en expediciones arriesgadas, avanzando lentamente a medida que se sondaba, midiendo la naturaleza del fondo marino y tratando de controlar el efecto de las corrientes y vientos.

Navegar fue entonces, una actividad sumamente riesgosa: una verdadera aventura. En la actualidad, las zonas de practica se han reducido pero los riesgos han aumentado debido a la intensidad del tráfico marítimo y al reducido espacio de maniobra, lo que trae como consecuencia situaciones difíciles que obligan a la toma de decisiones instantáneas solo posibles para quienes conocen prácticamente el lugar.

Los principios jurídicos sobre el Pilotaje datan del código de Hammurabi en el año 2100 A.C.; en este código se fijaron los honorarios del práctico en dos siclos de plata y se prescribieron penas por accidentes y pérdidas de buque.

El código conocido como los "Roles de Oléron", que data de los siglos XI y XII disponía en su artículo 23 que si un práctico por incompetencia, encallaba un buque, perdería su mano derecha y su ojo izquierdo y si no podía indemnizar el daño ocasionado, la tripulación podría condenarlo a ser decapitado allí mismo.

En Inglaterra, país marítimo por excelencia, los sistemas de practica se remontan al siglo XIV. Tuvieron su origen en la formación de "Hermanades" o asociaciones de prácticos en los puertos más importantes. Estas asociaciones eran de un número de miembros limitados por lo que a ellas solo podían acceder individuos relacionados por lazos de familia o de amistad con los que ya pertenecían a ellas. El objeto de esta exclusividad era formar en cada jurisdicción un cuerpo de prácticos debidamente capacitados para impedir que individuos extraños que no conocían las características de los puertos atentaran contra la seguridad en la navegación.

Hoy día podría definirse la maniobra de practica desarrollada por los pilotos, como el conjunto de movimientos que ejecuta un buque como resultado de las órdenes a los medios de propulsión y gobierno, contando en algunos casos con el apoyo de remolcadores, equipo de fondeo, equipo de amarre, dirigidos a llevar al buque dentro de una ruta o canal de entrada (atraque), desatraque y fondeo.

Esta actividad de practica es obligatoria internacionalmente en aguas marítimas y fluviales, jurisdiccionales, debido a que las condiciones de navegación en espacios restringidos demandan conocimientos especializados y detallados de cada puerto. Así las cosas, el piloto práctico es un experto en los canales marítimos y/o fluviales de los puertos. Es un conocedor de variables como corrientes, profundidad, desplazamiento de los bajos fondos, y en general de los múltiples riesgos que puedan presentarse en un canal, muelle o fondeadero para un buque que hace tránsito en ellos.

En pocas palabras, el piloto práctico es la persona que por su conocimiento y experiencia puede entrar y salir del puerto de una forma segura, aun existiendo las peores condiciones de tiempo y visibilidad.

Antecedentes normativos

En Colombia al estudiar los antecedentes normativos de la actividad del Pilotaje Práctico, debemos referirnos al año de 1931, en el cual se publicó la primera Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional; mediante esta norma se autorizó al gobierno para propender a la creación de una compañía de marina mercante.

Esta reglamentación no tuvo un desarrollo práctico, fue la base o punto de partida de las demás reglamentaciones posteriores en esta materia.

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 de servicio de practica y el servicio de señalización marítima, todo ello a través de la Dirección de Marina Mercante.

Por medio de la Ley 7ª 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, en las facultades extraordinarias que quedaron plasmadas en el Decreto 2349 de 1971; mediante esta normatividad se determinó la estructura orgánica de la Autoridad Marítima Nacional, se definieron actividades y procedimientos en temas como la supervisión del servicio de practica 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, la obligación del armador para responder civilmente por las culpas del Capitán, del Piloto Práctico o de la tripulación.

En el artículo 1535 se contempla igualmente que ante la ocurrencia de un siniestro por abordaje, en el cual resultara culpable el piloto práctico, el Armador o el Capitán de la nave tienen derecho a ser indemnizados por la persona natural –Piloto Práctico– que desarrolla 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 9º del artículo 3º del Decreto 2349 de 1971, se expidió la Resolución número 000194-Dimar-76, por medio de la cual se reglamenta el servicio de practica en los puertos marítimos y fluviales, limítrofe de la República de Colombia.

En esta normatividad se establecieron condiciones de obligatoriedad tanto para el piloto como para las naves en las que podrían realizarse las maniobras, e igualmente se incluyeron algunas disposiciones para el entrenamiento de los aspirantes a Piloto Práctico y los requisitos de los mismos.

En el año de 1983 el Ejecutivo Nacional inicia un proceso con el fin de reorganizar algunas dependencias del Ministerio de Defensa Nacional, lo que permitió mediante la expedición del Decreto-ley número 2324 del 18 de septiembre de 1984, en lo que tiene que ver con la actividad del practica en jurisdicciones nacionales lo constituye como un servicio público controlado por la autoridad marítima nacional.

Dimar, mediante el Reglamento número 002 de noviembre 2 de 1994, reglamenta los servicios de los pilotos prácticos en zonas marítimas, fluviales y portuarias de la República de Colombia. Cabe anotar que este acto fue declarado nulo el 4 de junio de 1998 mediante Sentencia del Consejo de Estado, por tratarse de una facultad de reglamentación de la cual en su momento Dimar no disponía.

La Dirección General Marítima mediante la Resolución 039 del 11 de noviembre de 1998 establece el reglamento que define los requisitos para inscribir y otorgar licencia a las personas naturales y jurídicas dedicadas a la actividad del practica como servicio público. Lo anterior en desarrollo de facultades normativas otorgadas con anterioridad para esta materia.

A la fecha esta actividad cuenta con la citada reglamentación que a todas luces se observa deficiente, frente a la importancia y trascendencia que tiene para nuestro país el desarrollo de una actividad de estas características y connotaciones propias de un servicio público.

La presente ponencia pretende la aprobación por parte del Senado de la República de un proyecto de ley que brinde condiciones y reglas de juego claras para quienes quieran desarrollarse en esta actividad y de otro lado brinde los niveles de seguridad adecuados que requieren los puertos de nuestra nación contando con los altos volúmenes de carga que se movilizan a diario por ellos, y constituyen el principal medio de comercio internacional para nuestro país.

Dentro del proceso de tránsito legislativo, del proyecto de ley objeto de la presente ponencia, cabe resaltar que en su tránsito por la Cámara de Representantes se realizaron varias audiencias en las que fueron escuchadas las razones de la Asociación de Pilotos Prácticos, Ampra, en conjunto con

la Dirección General Marítima, Dimar; fruto de estas reuniones se concertó un texto de proyecto que fue finalmente aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes y que hizo su tránsito reglamentario al Senado de la República.

En el trámite de este proyecto en el Senado de la República, de igual forma se realizaron audiencias y reuniones de trabajo en el seno de la Comisión Segunda, con el fin de escuchar en su conjunto a las partes interesadas en los asuntos propios del presente proyecto de ley, entre otras podemos mencionar, la Autoridad Marítima Nacional, la Asociación de Pilotos Prácticos, Ampra, y algunos representantes de las empresas usuarias de los servicios portuarios; fruto de estas reuniones se realizó una visita de campo que permitió dimensionar de manera más adecuada la actividad objeto de la presente regulación.

Contenido del proyecto

El proyecto de ley mencionado consta de 81 artículos, divididos en 16 capítulos, los cuales se describen de la siguiente forma:

Capítulo Primero

Compuesto por dos artículos; se establece el objeto de la ley y su ámbito de aplicación orientados a establecer los procedimientos para controlar, vigilar y autorizar la actividad de Practica en aguas marítimas y fluviales.

Capítulo Segundo

Compuesto por dos artículos, uno de 33 numerales mediante los cuales se realizan las definiciones para efectos de la aplicación de la ley y se definen 8 clases de maniobras en la actividad de practica marítimo o fluvial.

Capítulo Tercero

Compuesto por siete artículos; en los cuales se establece la obligatoriedad para la actividad del practica marítimo para buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas toneladas de registro bruto y se establecen otras disposiciones relacionadas con la prioridad de arribo para el servicio de practica, la remuneración de la actividad y las inhabilidades e incompatibilidades para la realización del practica marítimo fluvial.

Capítulo Cuarto

Compuesto por 10 artículos; en los cuales se establecen disposiciones tendientes a regular asuntos propios de la maniobra tales como los procedimientos de emergencia y el accidente o siniestro marítimo ocurrido en la maniobra.

Capítulo Quinto

Compuesto por dieciséis artículos; en los cuales se determinan las clases de pilotos, sus categorías, sus obligaciones y procedimientos específicos necesarios para el desarrollo de su actividad como pilotos prácticos.

Capítulo Sexto

Compuesto por seis artículos; en los cuales se establece la obligatoriedad de la licencia de piloto práctico, su vigencia, valor y demás aspectos propios de este trámite.

Capítulo Séptimo

Compuesto por un artículo; en el cual se establecen los eventos en que la autoridad marítima en coordinación con la Armada Nacional podrá autorizar a oficiales de la Armada en servicio activo para que desarrollen la actividad de pilotaje práctico en circunstancias muy especiales y excepcionales.

Capítulo Octavo

Compuesto por cuatro artículos, en los cuales se establecen los requisitos generales para la obtención de permisos especiales de navegación de practica.

Capítulo Noveno

Compuesto por tres artículos; en los cuales se definen los requisitos necesarios para el entrenamiento y evaluación de los aspirantes a Piloto Práctico.

Capítulo Décimo

Compuesto por dos artículos; en los cuales se establece el nombramiento de una Junta examinadora para la realización del examen de competencia del aspirante a piloto práctico, y se define su integración.

Capítulo Decimoprimer

Compuesto por diez artículos; que definen la forma como se realizará el control de la actividad de practica marítimo y fluvial mediante la expedición de licencias, su registro ante la capitanía de puerto y demás aspectos que permitan que las autoridades ejerzan un control sobre esta actividad.

Capítulo Decimosegundo

Compuesto por seis artículos en los cuales se determina lo relativo a las empresas de practica, su inscripción y registro, su funcionamiento, obligaciones y demás aspectos necesarios para un funcionamiento óptimo en el desarrollo de su actividad.

Capítulo Décimotercero

Compuesto por cinco artículos; en los cuales se determina lo relativo a las empresas de practica, su inscripción y registro, su funcionamiento, obligaciones y demás aspectos necesarios para un funcionamiento óptimo en el desarrollo de su actividad.

Capítulo Décimocuarto

Compuesto por seis artículos en los cuales se definen las medidas de seguridad en el desarrollo de la maniobra.

Capítulo Decimoquinto

Compuesto por tres artículos que contemplan la facultad disciplinaria, las faltas disciplinarias y las sanciones que la autoridad marítima y la autoridad portuaria puedan imponer en desarrollo de las presentes disposiciones.

Capítulo Decimosexto

Compuesto por tres artículos; en este capítulo se establecen disposiciones finales dentro de las cuales se destacan la facultad del gobierno para realizar la expedición de decretos para la ejecución y desarrollo de esta normatividad, y se establece un plazo de seis meses para que los pilotos prácticos y las empresas de practica den cumplimiento a las disposiciones aquí contenidas, estableciendo como es usual una vigencia posterior a la promulgación y derogatoria de las normas que le sean contrarias a la presente ley.

Contando con lo anteriormente expuesto, conscientes de la urgente necesidad de crear unos parámetros legales que permitan el desarrollo de esta importante actividad y una vez realizado un análisis profundo al proyecto de ley en comento, sus implicaciones jurídicas, prácticas y económicas en la vida nacional, pongo a consideración de los honorables Senadores de la Comisión Segunda del Senado de la República la siguiente proposición:

Proposición:

Dése primer debate con las modificaciones propuestas al Proyecto de ley número 221 de 2000 Senado, "por medio de la cual se regula la actividad de practica en aguas marítimas y fluviales de la Nación colombiana".

De los honorables Senadores,

Antonio Guerra de la Espriella,
Senador de la República.

**PROYECTO DE LEY NUMERO
214 DE 1999 CAMARA**

por la cual se regula la actividad de practica en aguas marítimas y fluviales de la Nación colombiana.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

**PLIEGO
DE MODIFICACIONES
AL PROYECTO DE LEY 221
DE 2000 SENADO**

PROYECTO DE LEY
NUMERO DE
(...)

por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practica como servicio público en las áreas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

**PROYECTO DE LEY NUMERO
214 DE 1999 CAMARA****CAPITULO I****Disposiciones Generales**

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

Artículo 2°. *Ambito de aplicación.* La presente ley regula la actividad de practica 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 3°. 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.

**PLIEGO
DE MODIFICACIONES****Modificación:**

1. Se considera conveniente aclarar desde epígrafe, que el marco de la Ley se sujeta exclusivamente a las zonas de jurisdicción de la Dirección General Marítima, como Autoridad Marítima Nacional.

2. A partir del parágrafo y a lo largo del proyecto de ley luego de la expresión "actividad" se incluye "marítima y fluvial de practica" y las modificaciones se encuentran en negrilla y cursiva.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

CAPITULO I**Disposiciones Generales**

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto establecer los procedimientos para controlar, vigilar y autorizar la actividad *marítima y fluvial* de practica en aguas marítimas y *fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.* (Corresponde al artículo 1°).

Artículo 2°. *Ambito de aplicación.* La presente ley regula y controla la actividad marítima y fluvial de practica sin perjuicio de lo dispuesto en los Tratados y Convenios Internacionales, así como en los Acuerdos binacionales estén o no suscritos por Colombia, la costumbre nacional e internacional y se aplica *en el territorio marítimo y fluvial de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.* (Correspondía al artículo 2°).

Modificación:

Se precisó la redacción en el objeto y ámbito de aplicación, de manera que sea concordante con el epígrafe de la ley.

CAPITULO II**Definiciones**

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

Modificación:

1. Se da nombre al artículo
2. Varias de las definiciones fueron precisadas y/o modificadas, al haber efectuado varias consultas posteriores a la fecha de matrícula del proyecto.

3. Para conservar un orden alfabético se corrió la relación inicialmente formulada en el proyecto de ley.

1. *Abarloar o abarloamiento.* Es la maniobra consistente en 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 NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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 efectúan 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 practica.* 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.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

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. **Sin modificación.**

3. *Acoderar o acoderamiento.* Es **la maniobra consistente** en 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. **Semejora la redacción.**

4. *Actividades marítimas.* Son todas aquellas que se efectúan en las aguas marítimas **jurisdiccionales colombianas** 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, bancos, cayos, islas, morros, acantilados y en general en todas las instalaciones y estructuras donde se efectúe embarque y desembarque de pasajeros. **Sin modificación.**

5. *Actividad marítima y fluvial de practica.* 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. **Sin modificación.**

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

Cuando se considere necesario, la Autoridad Marítima Nacional, respecto de la actividad marítima y fluvial de practica, ejercerá sus funciones en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios.

Este inciso final correspondía en el proyecto al numeral 7. "Autorida-

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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.

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 practica para un puerto específico.

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.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

des Portuarias" Al considerar que se trata de un proyecto que presenta solo Mindefensa - Autoridad Marítima, se considera conveniente incluirlo en la definición de Autoridad Marítima. (Correspondía al numeral 6.)

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 quien programa, evalúa y ejecuta en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios y los planes de expansión portuaria aprobados por el Consejo Nacional de Política Económica y Social. (Correspondía al numeral 7.)

8. *Atraque.* Es la **maniobra consistente** en colocar un buque al costado del muelle para asegurarlo por medio de sus líneas o cabos de amarre. (Numeral 8 en el proyecto). **Se precisa la redacción.**

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. (Correspondía al numeral 9.)

10. *Aspirante a piloto.* Es la **persona natural** que cumpliendo con el lleno de los requisitos establecidos en la presente ley es autorizada por la Autoridad Marítima Nacional para efectuar entrenamiento de practica para la jurisdicción de una Capitanía de Puerto. (Correspondía al numeral 10.)

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. (Correspondía al numeral 11.)

12. *Buque designado.* Es el buque determinado previamente por la Capitanía de Puerto con el fin que se efectúe a bordo el entrenamiento de practica. **Nueva definición.** Se

**PROYECTO DE LEY NUMERO
214 DE 1999 CAMARA**

12. *Empresa de practicae.* Es la que se constituye conforme a las leyes nacionales, cuyo objeto social es la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicae, 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 practicae.* 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 practicae 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.

**PLIEGO
DE MODIFICACIONES**

considera necesario incluirla toda vez que se trata de un buque a bordo del cual se efectuarán los entrenamientos de nuevos pilotos y pilotos por cambio de categoría. Numeral 12.

13. *Empresa de practicae.* Es la que se constituye conforme a las leyes nacionales, cuyo objeto social es la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicae, la cual deberá estar debidamente equipada e integrada por uno o varios pilotos prácticos con licencia vigente, requiriendo para su funcionamiento el cumplimiento de los requisitos establecidos por la Autoridad Marítima Nacional y la expedición de la licencia correspondiente. (Correspondía al numeral 12. Sin modificación).

14. *Entrenamiento de practicae.* Es la *preparación personalizada* que recibe el aspirante a piloto práctico o el piloto práctico para cambio de categoría con el fin de completar maniobras de practicae para obtener la licencia correspondiente. (Correspondía al numeral 13. Se precisa redacción.)

15. *Evaluación de admisión.* Es la prueba que realiza el Capitán de Puerto al aspirante a piloto práctico, sobre los aspectos teóricos relacionados directamente con la prestación del servicio público de practicae para una jurisdicción específica *en la fecha que determine la Autoridad Marítima Nacional.*

Esta evaluación se prevé para los aspirantes a piloto práctico a manera de selección para efectos de autorizar el posterior entrenamiento. (Nueva definición)

16. *Examen de competencia.* Es la evaluación que se *realiza al aspirante a piloto y al piloto práctico por cambio de categoría y/o de jurisdicción al término del entrenamiento, sobre los conocimientos y aptitudes, como requisito para obtener la licencia correspondiente. La parte teórica y la práctica serán evaluadas por la Capitanía de Puerto y por la Junta Examinadora integrada por: el Capitán de Puerto o su delegado, un Capitán de Altura licenciado por la Autoridad Marítima Nacional y un piloto práctico de igual o superior categoría a la del examinado, que puede o no ser diferente al titular de la maniobra. Para la evaluación se utilizará el formato expedido por la Autoridad Marítima Nacional.* (Correspondía al numeral 14. Se precisa redacción).

**PROYECTO DE LEY NUMERO
214 DE 1999 CAMARA**

15. *Falta disciplinaria.* Es toda acción u omisión que contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad de practicae marítimo y fluvial, o bien el incumplimiento de las obligaciones, el abuso, la 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 entalingado para que aquella 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 aquel en el cual la Capitanía de Puerto registra la asistencia a las maniobras de practicae en entrenamiento.

**PLIEGO
DE MODIFICACIONES**

17. *Falta disciplinaria.* Es toda acción u omisión que contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad marítima o fluvial, de practicae o bien el incumplimiento de las obligaciones, el abuso, la extralimitación de los derechos y funciones, la incursión en prohibiciones, impedimentos, inhabilidades y conflicto de intereses. (Correspondía al numeral 15 sin modificación).

18. *Fondear.* Dejar caer *al agua* 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. (Correspondía al numeral 17. Se suprimió el numeral 16 "fondeo" y se precisa la redacción).

19. *Junta Examinadora.* Es el grupo de personas expertas *en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una Capitanía de Puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes, las cuales son designadas por el Capitán de Puerto para efectuar la evaluación práctica* al aspirante a piloto práctico y al piloto práctico para cambio de categoría. (Correspondía al numeral 18. Se precisa redacción)

20. *Jurisdicción.* Es el ámbito geográfico en el cual la Autoridad Marítima Nacional ejerce sus funciones y atribuciones.

21. *Jurisdicción específica.* Es la determinada para cada Capitanía de Puerto mediante la Resolución número 0825 del 27 de diciembre de 1994 y las normas que la modifiquen o adicionen.

DOS nuevas definiciones: Se consideran pertinentes al determinar que el piloto práctico puede desempeñarse en toda la extensión de control de una capitanía de puerto.

22. *Libro de control de pilotos prácticos.* Es aquel en el cual la Capitanía de Puerto registra la autorización para recibir entrenamiento a los aspirantes a piloto práctico y al piloto práctico por cambio de categoría, así como la expedición de las licencias y las maniobras efectuadas. (Correspondía al numeral 19).

Se suprimió el numeral 20. "Libro de Aspirantes a Piloto" por considerar que en un solo libro pueden llevarse todos los controles que se requieran).

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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 practicaaje *marítima y/o fluvial*.

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

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

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 1ª del diez (10) de enero de 1991.

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 practicaaje y acreditado con la licencia en la categoría correspondiente expedida por la Autoridad Marítima Nacional*.

25. *Practicaaje.* 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 cargue y descargue de toda clase de buques, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre,

PLIEGO DE MODIFICACIONES

23. *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 marítima y/o fluvial de practicaaje. (Correspondía al numeral 21).

24. *Maniobra de practicaaje.* Es el movimiento *de entrada o salida* de puerto que ejecuta el buque asistido por un piloto práctico para realizar abarloamiento, acoderamiento, amarre a boyas o piñas, atraque o cambio de muelle, fondeo o cambio de fondeadero y zarpe. (Correspondía al numeral 22; se precisa la redacción).

25. *Navegación de practicaaje.* Es la que realiza el *buque o artefacto naval*, asistido por piloto práctico, en aguas marítimas y fluviales. (Correspondía al numeral 23; se precisa en singular la redacción).

26. *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. (Correspondía al numeral 27).

27. *Piloto práctico.* Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la *jurisdicción de una capitanía de puerto marítima o fluvial* específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente. (Correspondía al numeral 24. Se precisa redacción en consideración al aspecto de jurisdicción y de puerto.)

28. *Practicaaje.* Es el ejercicio de la actividad del piloto práctico. (Correspondía al numeral 25). Sin modificación.

29. *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,

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles o embarcaderos.

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.* Llevar anclas, soltar amarras o salir del puerto.

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

1. Abarloar o abarloamiento.
2. Acoderamiento.
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 practicaaje marítimo y fluvial

Artículo 5º. *Practicaaje marítimo y fluvial obligatorio y facultativo.* La actividad marítima o fluvial de practicaaje 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 practicaaje.

Es facultativa la actividad marítima o fluvial de practicaaje 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 practicaaje en un puerto específico.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles o embarcaderos (Ley 1ª del 10 de enero de 1991. (Correspondía al numeral 26; se precisa la redacción).

30. *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. (Correspondía al numeral 28).

31. *Zarpar.* Llevar anclas, soltar amarras o salir del puerto. (Correspondía al numeral 29).

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

1. Abarloar o abarloamiento.
2. Acoderamiento.
3. Amarre a boyas o piñas.
4. Atraque
5. *Cambio de muelle.*
6. Fondeo o cambio de fondeadero.
7. Entrada y salida de puerto.
8. Zarpe.

Parágrafo. Para efectos del registro de maniobras, éstas se entenderán efectuadas una vez se haya concluido cada una de las relacionadas en el presente artículo.

Modificación: Se le adiciona este parágrafo para el registro de maniobras ante las Capitanías de Puerto.

CAPITULO III

Del practicaaje marítimo y fluvial

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

Es facultativa la actividad marítima o fluvial *para los buques de guerra y auxiliares de la Armada Nacional y cuando el buque de bandera nacional o extranjera* esté atracado y deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del muelle o cuando el Capitán del buque de bandera nacional tenga permiso especial para *entrada y salida de puerto*, de acuerdo al permiso de operación expedido por la Autoridad Marítima Nacional.

Parágrafo. La Autoridad Marítima Nacional determinará la forma y condiciones en que deba prestarse el

**PROYECTO DE LEY NUMERO
214 DE 1999 CAMARA**

**PLIEGO
DE MODIFICACIONES**

servicio público de practica en las zonas fluviales de su jurisdicción de acuerdo con las disposiciones contenidas en la presente ley. **(Correspondía al artículo 5°) nueva resol. art. 5°.** La observación de los buques auxiliares y de guerra de la A.R.C. la hizo recientemente el Departamento jurídico de la A.R.C.

Modificación:

1. Se precisa la redacción para especificar cuándo puede prescindirse del práctico.

2. Con el párrafo se deja a la Autoridad Marítima esta obligación, en ningún capítulo de la ley se maneja de forma independiente las zonas fluviales de jurisdicción de DIMAR, que presentan características de navegación y maniobras diferentes. En consecuencia a partir de este artículo **se suprime del Texto la palabra fluvial.**

Artículo 6°. Prioridad de arribo de los buques a los puertos. 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 y granel.
7. Otros buques **(correspondía art. 6° sin modificación)**

Artículo 7°. Solicitud de practica marítimo. El servicio público de practica 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 numeral 4 del artículo 173 o en su defecto con el numeral 7 del artículo 189 de la Constitución Política, si a ello hay lugar. **(Correspondía al art. 7° sin modificación).**

Artículo 8°. Remuneración o contraprestación por servicio y entrenamiento. La remuneración para quienes ejerzan la actividad marítima de practica será fijada por la Autoridad Marítima Nacional de acuerdo con el tonelaje del registro bruto de los buques que arriben a puerto.

**PROYECTO DE LEY NUMERO
214 DE 1999 CAMARA**

en principios de equidad, solidaridad social y redistribución económica.

Artículo 9°. Restricción y prohibición de tráfico. Cuando por razones de orden público o seguridad nacional, realización de dragados, relimpías, 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 practica marítimo y fluvial.

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

**PLIEGO
DE MODIFICACIONES**

Cuando el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico o de los pilotos por cambio de categoría y/o **jurisdicción** 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. **(Correspondía al art. 8° se vuelve a la redacción del proyecto inscrito (precisándola) y se deja el artículo sobre remuneración por entrenamiento. Se considera que Dimar puede abarcar los dos aspectos, la tarifa por costo del servicio y la tarifa por entrenamiento. Modificado.**

Artículo 9°. Restricción y prohibición de tráfico. Por razones de orden público, **trabajos de** dragado, relimpías, realización de campeonatos náuticos nacionales o internacionales, para prevenir siniestros, pérdidas de la vida humana en el mar, daños a los bienes, contaminación del medio marino y las demás que señale la Autoridad Marítima Nacional, ésta podrá mediante acto administrativo restringir o prohibir temporalmente el tránsito de buques o de artefactos navales en su jurisdicción. **(Correspondía al art. 9°. Se mejora redacción.**

Artículo 10. Prohibiciones a los capitanes y patrones. No podrán fondear, tender redes, ni actuar de manera alguna que entorpezca la actividad marítima de practica en los canales de acceso a los puertos y terminales portuarios. **(Correspondía al art. 10 sin modificación) nueva resol. art. 10.**

En el texto aprobado el 24 de nov./99 seguía el artículo 11 "Inhabilidades e Incompatibilidades" este artículo quedó contenido como artículo 24 en el pliego de modificaciones dentro del Capítulo "De los pilotos prácticos".

1. Para efectos de ordenar con mayor precisión los temas se agruparon varios de los artículos en el capítulo de pilotos prácticos, suprimiendo así el capítulo de "De la maniobra de Practica".

2. Siempre que se mencione el entrenamiento de aspirantes a piloto práctico se incluye el entrenamiento de pilotos por cambio de categoría.

Artículo 27. Inhabilidades e incompatibilidades de la actividad marítima de practica. Se entienden incorporadas a la presente resolución además de las inhabilidades e incompatibilidades previstas en la Constitución Política y en la ley, las siguientes:

Artículo 6°. Prioridad de arribo para el servicio de practica. 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 7°. Solicitud de practica 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 numeral 4° del artículo 173 o en su defecto con el numeral 7° del artículo 189, de la Constitución Política, si a ello hay lugar.

Artículo 8°. 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

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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 practicaaje en empresas de practicaaje.

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

CAPITULO IV

De la maniobra de practicaaje

Artículo 12. *Asesoría de piloto práctico.* La maniobra de practicaaje 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 practicaaje 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.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

(Correspondía al artículo 11) se mejora la redacción.

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 de piloto práctico por la Autoridad Marítima Nacional.

d. Padecer de incapacidad física o mental transitoria o permanente que comprometa el desempeño seguro de la actividad de practicaaje.

e. Presentar documentación falsa o adulterada.

2. Incompatibilidades: Ejercer en forma simultánea:

a. La actividad de agente marítimo, operador de remolcador o amarrador.

b. El cargo de Inspector del Estado Rector del Puerto.

c. El piloto práctico oficial en servicio activo, la prestación de la actividad en empresas de practicaaje.

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

Artículo 22. *Asesoría de piloto práctico.* La maniobra marítima de practicaaje que realice un buque será ejecutada bajo la asesoría de un piloto práctico con licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional. *Cuando en desarrollo de la maniobra de practicaaje, 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.*

(Correspondía a los artículos 12 y 19). Se considera que el piloto debe acompañar al Capitán del Buque hasta que se declare el abandono por parte del capitán.

CAPITULO XII

De las medidas de seguridad

Artículo 61. *Uso de remolcadores.* El uso de remolcadores en las maniobras de practicaaje 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.

(Correspondía al artículo 13).

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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 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 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 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 practicaaje.

Artículo 17. *Causales para la cancelación de las maniobras de practicaaje.* Son causales para la cancelación de las maniobras de practicaaje 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.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

Artículo 19. *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 las doce (12) horas siguientes presentará la respectiva protesta a la Capitanía de Puerto informando lo sucedido (Correspondía al artículo 15).

Artículo 11. *Colaboración.* El Capitán y la tripulación del buque están obligados a prestar colaboración al piloto práctico, para efectuar adecuadamente *la actividad marítima* de practicaaje. (Correspondía al artículo 16).

Artículo 17. *Causales para la cancelación de las maniobras de practicaaje.* Son causales para la cancelación de las maniobras de practicaaje 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.

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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 cancele la maniobra de practicaaje, debe dejar constancia escrita en la Capitanía de Puerto y en la Agencia Marítima, de los antecedentes y las causas, dentro **de ocho (08) horas** siguientes a la toma de su decisión.

Artículo 19. Accidente o siniestro marítimo en maniobra de practicaaje. Cuando en desarrollo de la maniobra de practicaaje, 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 practicaaje 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 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.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

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 17. Informe de cancelación. Cuando el piloto práctico cancele la maniobra de practicaaje, 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. **(Correspondía al artículo 18).**

Dentro del artículo 22 Asesoría del piloto quedó incluido este artículo como inciso segundo. Se suprime.

CAPITULO IV

De los pilotos prácticos

Artículo 12. Clases de pilotos. Existen dos clases de pilotos:

1. **Piloto práctico oficial.** Es el Oficial de la Armada Nacional en servicio activo 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 Nacional, quien podrá prestar el servicio público de practicaaje marítimo **exclusivamente en los casos previstos en el artículo 32 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 su equivalente, o el particular **con conocimientos y práctica en navegación y maniobras** de practicaaje, licenciado por la Autoridad Marítima Nacional.

Parágrafo. La Autoridad Marítima Nacional determinará los puertos, requisitos, y condiciones para el ejercicio de la actividad marítima de practicaaje, el entrenamiento y expedición de licencias para el particular con conocimientos y práctica en navega-

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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 practicaaje 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 practicaaje, cumplirán las siguientes obligaciones:

1. Prestar la actividad marítima y fluvial de practicaaje 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 practicaaje.

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

PLIEGO DE MODIFICACIONES

ción y maniobra de acuerdo a las disposiciones contenidas en la presente ley. **(Correspondía al art. 20).**

Modificación. Se agrega este párrafo a fin de producir posteriormente la reglamentación necesaria para determinar los requisitos y condiciones de los futuros pilotos prácticos que serán en este caso capitanes o patrones regionales, no egresados de la Escuela Naval Almirante Padilla.

Artículo 13. Categorías. Las categorías de pilotos prácticos son las siguientes:

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

(Correspondía al art. 21).

Se relacionan las categorías en orden ascendente de la misma manera que se adquieren.

Artículo 15. Función del piloto práctico. Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaaje y no lo reemplaza en el mando del mismo. **(Correspondía al art. 22).**

Artículo 16. Obligaciones del piloto práctico. Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima Nacional, cumplirán las siguientes obligaciones: **(Correspondía al art. 23 se precisa la redacción y se agregan obligaciones).**

1. Desarrollar la actividad marítima de practicaaje en la jurisdicción específica de una Capitanía de Puerto 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, así como la **protección** del medio marino. **(Coincide con el num. 1). Hay diferencias entre protección y preservación.**

2. Informar por escrito, oportuna y detalladamente a la Capitanía de Puerto sobre: **(coincide con el num. 2).**

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 practicaaje.

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

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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 practicaeje.

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

6. No obstaculizar, ni impedir el entrenamiento *de practicaeje ni la práctica del* examen de competencia en maniobras de practicaeje 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:

PLIEGO DE MODIFICACIONES

3. Cumplir la presente ley, la legislación marítima vigente y las normas técnicas inherentes a su actividad. **(Coincide con el num. 3).**

4. Informar al Capitán de la nave los posibles riesgos que puedan presentarse durante la maniobra. **Nueva obligación.**

5. Acatar las disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional, así como las instrucciones y/o recomendaciones del Capitán de Puerto o de su representante en lo referente a la actividad marítima de practicaeje. **(Correspondía al num. 4).**

6. Atender, como experto reconocido, el entrenamiento y las consultas que le efectúe el aspirante a piloto práctico y el piloto práctico para cambio de categoría y/o de jurisdicción en desarrollo del entrenamiento de practicaeje previo cumplimiento de los requisitos exigidos para el efecto. **(Correspondía al num. 5).**

7. No obstaculizar, impedir o negarse a realizar el entrenamiento de practicaeje, y/o la práctica del examen de competencia en maniobras de practicaeje dentro del plazo prudencial que podrá establezca la Autoridad Marítima. **(Correspondía al num. 6).**

8. Reportar a la Capitanía de Puerto las fallas o daños a las ayudas a la navegación. **Nueva obligación.**

9. *Comunicar a la Estación de Control de Tráfico Marítimo Local, a la Capitanía de Puerto y al terminal portuario respectivo, por los canales VHF marino autorizados, el inicio y término de la maniobra o cualquier tipo de emergencia.* **(Correspondía al num. 7; se precisa la redacción).**

Esta última obligación contiene la que estaba en el numeral 7 y es más amplia.

Artículo 18. *Procedimientos complementarios del piloto práctico.* Antes de iniciar la maniobra el piloto práctico deberá solicitar al Capitán del buque, información completa acerca del buen estado de funcionamiento del buque, 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 amplía la redacción y se precisa.

Los siguientes son los procedimientos complementarios que debe

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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 practicaeje en canales de acceso nuevos.

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

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 practicaeje, 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 practicaeje.* El piloto práctico podrá desarrollar la actividad marítima y fluvial de practicaeje **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

PLIEGO DE MODIFICACIONES

seguir el piloto práctico: **(Correspondía a los artículos 14 y 24).**

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

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

3. *Dar las órdenes de manera fuerte y clara en idioma castellano o inglés según sea el caso* y exigir la repetición de éstas, por la persona encargada de ejecutarlas. **(Se precisa la redacción). Esto en razón a que en las últimas maniobras no se le permitía por parte de los pilotos oír las órdenes a los entrenados.**

4. Llevar en forma permanente equipo portátil de comunicaciones *VHF marino en el canal establecido para comunicación de las actividades marítimas del puerto*, para establecer contacto con personal de mar y tierra, cuando se requiera. **(Se precisa la redacción).**

Artículo 20. *Facultades del piloto práctico según su categoría.* El piloto práctico, según su categoría está facultado para desempeñar la actividad marítima de practicaeje, en la jurisdicción específica de una Capitanía así: **(Correspondía al art. 25 se cambia el orden de las categorías de menor a mayor) nueva resol. art. 17.**

1. Segunda categoría: en buques hasta 8.000 T.R.B.

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

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

De manera que coincida con el artículo que establece las categorías de pilotos que se relacionó de menor a mayor según se van adquiriendo las licencias.

Artículo 21. *Restricción en la prestación del servicio público de practicaeje marítimo.* El piloto práctico deberá prestar el servicio de practicaeje ordinariamente en la jurisdicción específica de una Capitanía de Puerto para la cual deberá tener licencia expedida por la Autoridad Marítima Nacional, sin perjuicio de que pueda obtener licencia para una segunda jurisdicción.

Parágrafo. La Autoridad Marítima Nacional por solicitud motivada de

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

para garantizar la prestación de servicio público de practicae, 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 practicae 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 practicae 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.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

una empresa de practicae o bien para garantizar la prestación del servicio, el entrenamiento de aspirantes a piloto práctico, de pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, podrá autorizar transitoriamente a un piloto práctico para desempeñarse en una jurisdicción diferente de aquella en la que ordinariamente desarrolla su actividad.

La empresa de practicae asume la responsabilidad frente a terceros por el desempeño de los pilotos prácticos a su servicio cuando dicho servicio se preste transitoriamente en los diferentes terminales portuarios de la jurisdicción de una Capitanía de Puerto. **(Correspondía al art. 26).**

Artículo 25. Requisitos. Para obtener la licencia de piloto práctico de segunda categoría y por cambio de categoría, el interesado directamente o por intermedio de una empresa de practicae inscrita ante la Autoridad Marítima Nacional y con licencia vigente deberá cumplir los siguientes requisitos:

1. Aspirantes a piloto práctico de segunda categoría

A. Para oficiales navales en retiro:

- 1) Diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima Nacional para el efecto.
- 2) Aprobar *la evaluación de admisión* efectuada por la Capitanía de Puerto en la fecha que fije la Autoridad Marítima Nacional.
- 3) Allegar certificado expedido por la Escuela Naval Almirante Padilla o una institución debidamente acreditada ante la Autoridad Marítima Nacional, en el cual conste la idoneidad en el Idioma Inglés técnico marítimo.
- 4) Presentar copia de la Licencia de Navegación, como Oficial de Puente de Altura Categoría "A" y/o su equivalente.
- 5) Acreditar la Afiliación a una Administradora de Riesgos Profesionales (A.R.P.) o una Empresa Prestadora de Salud (E.P.S.) o al Sistema de Salud de las Fuerzas Militares.
- 6) Presentar el original de una póliza de seguro de vida.
- 7) Diligenciar el formato médico de aptitud sicofísica
- 8) Completar satisfactoriamente el *número de maniobras en* entrenamiento de practicae *en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto* para la cual aspira obtener la licencia, *de conformidad con las disposiciones que para el*

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

PLIEGO DE MODIFICACIONES

efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.

9) Allegar certificación de la Capitanía de Puerto donde conste *la hora*, el número de maniobras en entrenamiento y el tonelaje de los buques.

10) Aprobar el examen de competencia que realiza la Junta Examinadora al término de las maniobras de entrenamiento.

11) Acreditar como mínimo el grado de Teniente de Navío del Cuerpo Ejecutivo en las especialidades de Superficie o Submarinos.

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

13) Presentar el recibo de pago por concepto de la expedición de la licencia.

B. Para los oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo en las especialidades de superficie o submarinos en servicio activo:

- 1) Diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima Nacional para el efecto.
- 2) Acreditar como mínimo el grado de Teniente de Navío del Cuerpo Ejecutivo en las especialidades de Superficie o Submarinos.
- 3) Acreditar un tiempo de embarque de cuatro (4) años, mediante certificado expedido por la Dirección de Personal de la Armada Nacional.
- 4) Allegar certificado expedido por la Escuela Naval Almirante Padilla o una institución debidamente reconocida ante la Autoridad competente, en el cual conste la idoneidad en el idioma inglés técnico marítimo.
- 5) Presentar copia de la Licencia de Navegación, como Oficial de Puente de Altura.
- 6) Completar satisfactoriamente el *número de maniobras en* entrenamiento de practicae *en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto para la cual aspira* obtener la licencia, *de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.*
- 7) Diligenciar el formato médico de aptitud sicofísica.
- 8) Allegar certificación de la Capitanía de Puerto donde conste *la hora*, el número de maniobras y tonelaje de los buques.
- 9) Aprobar el examen de competencia que realiza la Junta Examinadora

**PROYECTO DE LEY NUMERO
214 DE 1999 CAMARA**

**PLIEGO
DE MODIFICACIONES**

al término de las maniobras de entrenamiento.

C. Para los oficiales mercantes:

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

2) Aprobar *la evaluación de admisión* efectuada por la Capitanía de Puerto en la fecha que fije la Autoridad Marítima Nacional.

3) Acreditar la Afiliación a una Administradora de Riesgos Profesionales (A.R.P.) o una Empresa Prestadora de Salud (E.P.S.) u otro Sistema de Salud.

4) Presentar el original de una póliza de seguro de vida.

5) Presentar copia de la Licencia de Navegación como Oficial de Puente de Altura Categoría "A" o Primer Oficial de Puente o su equivalente.

6) Allegar certificado expedido por la Escuela Naval Almirante Padilla o una institución debidamente reconocida ante la Autoridad competente, en el cual conste la idoneidad en el Idioma Inglés técnico marítimo.

7) Diligenciar el formato médico de aptitud sicofísica.

8) Acreditar el desempeño a bordo como Oficial de Puente por más de cuatro (4) años en buques superiores a 2.000 TRB.

9) Completar satisfactoriamente *el número de maniobras* en entrenamiento de practica *en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto para* la cual aspira obtener la licencia, *de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.*

10) Allegar certificación de la Capitanía de Puerto donde conste *la hora*, el número de maniobras en entrenamiento y el tonelaje de los buques.

11) Aprobar *el examen de competencia* que realiza la Junta Examinadora al término de las maniobras de entrenamiento.

12) Presentar el recibo de pago por concepto de la expedición de la licencia.

2. Piloto práctico de segunda a primera categoría:

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

b. Presentar licencia de piloto práctico de segunda categoría.

c. Acreditar la Afiliación a una Administradora de Riesgos Profesio-

**PROYECTO DE LEY NUMERO
214 DE 1999 CAMARA**

**PLIEGO
DE MODIFICACIONES**

nales (A.R.P.), una Empresa Prestadora de Salud (E.P.S.) o al Sistema de Salud de las Fuerzas Militares u otro Sistema de Salud.

d. Presentar el original de una póliza de seguro de vida.

e. Allegar certificación de la Capitanía de Puerto, en la cual conste su *buen* desempeño como piloto práctico de segunda categoría en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto para la cual aspira a obtener la licencia de primera categoría durante un periodo no inferior a tres (3) años.

f. Completar satisfactoriamente *el número de maniobras* en entrenamiento de practica *en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto para* la cual aspira obtener la licencia, *de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.*

g. *Acreditar la ejecución de un número mínimo de maniobras en el puerto actual, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.*

h. Allegar certificación de la Capitanía de Puerto en la cual conste *la hora*, el número de maniobras en entrenamiento y el tonelaje de los buques.

i. Aprobar la evaluación práctica que realiza la Junta Examinadora al término de las maniobras de entrenamiento.

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

3. Piloto práctico de primera categoría a maestro:

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

b. Acreditar la Afiliación a una Administradora de Riesgos Profesionales (A.R.P.) una Empresa Prestadora de Salud (E.P.S.) o al Sistema de Salud de las Fuerza Militares u otro Sistema de Salud.

c. Presentar el original de una póliza de seguro de vida.

d. Presentar licencia de piloto práctico de primera categoría.

e. Allegar certificación de la Capitanía de Puerto, en la cual conste su desempeño como piloto práctico de primera categoría en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto para la cual aspira a obtener la licencia de categoría maestro durante un periodo no inferior a cinco (5) años.

**PROYECTO DE LEY NUMERO
214 DE 1999 CAMARA**

**PLIEGO
DE MODIFICACIONES**

f. Completar satisfactoriamente *el número de maniobras* en entrenamiento de practica *en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto para* la cual aspira obtener la licencia, *de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.*

g. *Acreditar la ejecución de un número mínimo de maniobras en el puerto actual, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.*

h. Allegar certificación de la Capitanía de Puerto, en la cual conste *la hora*, el número de maniobras en entrenamiento y el tonelaje de los buques.

i. Aprobar la evaluación práctica que realiza la Junta Examinadora al término de las maniobras de entrenamiento.

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

Se suprime.

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

Parágrafo. *Para los efectos pertinentes las empresas privadas de practica 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*

Con la redacción del artículo 25 (a continuación) se suprimen del proyecto de ley, los artículos 29, 30, 31, 32, y 33 ya que no se considera necesario establecer unos requisitos generales y otros específicos. En cada categoría se deben cumplir sólo los relacionados.

Al dejar en un solo artículo los requisitos únicos para todas las categorías este artículo y los demás que contemplaban requisitos específicos pueden suprimirse.

**PROYECTO DE LEY NUMERO
214 DE 1999 CAMARA**

**PLIEGO
DE MODIFICACIONES**

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 practica 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 practica 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

Artículo 23. Piloto práctico para jurisdicción diferente. El piloto práctico con licencia vigente podrá solicitar licencia en la misma categoría para desarrollar la actividad de practica en una jurisdicción diferente cumpliendo los siguientes requisitos: **(correspondía al art. 33)**

1. Presentar solicitud ante la Autoridad Marítima Nacional, indicando la empresa de practica con la cual desarrollará la actividad en la nueva jurisdicción.

2. Presentar la licencia vigente de piloto práctico maestro, de primera o de segunda categoría.

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

durante un período no inferior a *tres (3) años* o más.

**3. Acreditar maniobras de practica-
caje 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.**

PLIEGO DE MODIFICACIONES

3. Acreditar el desempeño durante
tres (3) años o más, como piloto
práctico en la jurisdicción actual, con
la realización mínima de ciento
cincuenta (150) maniobras de practica-
je sin perjuicio de lo dispuesto en el
artículo 23 de la presente Resolución.

4. Efectuar el número de maniobras
de entrenamiento entre diurnas y
nocturnas en la jurisdicción de la
Capitanía de Puerto para la cual solicita
la licencia, exceptuando las jurisdic-
ciones de Tumaco y Coveñas, cuyo
número de maniobras es el establecido
en el artículo 19 de acuerdo a cada
categoría.

5. Allegar certificación de la
Capitanía de Puerto, en la cual conste
la hora, el número de maniobras en
entrenamiento y el tonelaje de los
buques.

6. Aprobar el examen de compe-
tencia que realiza la Junta Examina-
dora al término de las maniobras de
entrenamiento.

7. Presentar recibo de pago por
concepto de expedición de la nueva
licencia.

Nuevos requisitos

**Artículo 34. Número de maniobras
por puerto. La Autoridad Marítima
Nacional determinará el número de
maniobras de practica-je 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
practica-je. 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 practica-je es
indispensable tener la licencia como
piloto práctico en la categoría que
corresponda, expedida por la Autori-
dad Marítima Nacional para un puerto
específico.**

**Artículo 24. Número de manio-
bras por puerto. La Autoridad Marítima
Nacional determinará el número de
maniobras de practica-je que deben
realizar los aspirantes a piloto práctico,
los pilotos prácticos por cambio de
categoría y para jurisdicción diferente,
para cada uno de los puertos dependiendo
del tráfico marítimo. (Correspondía al
artículo 34).**

**Artículo 28. Ejercicio de la
actividad marítima de practica-je. 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. (Correspondía
al artículo 35).**

CAPITULO V

De la licencia de piloto práctico

**Artículo 29. Obligatoriedad de la
licencia. Para desarrollar la actividad
marítima de practica-je es indispen-
sable tener la licencia como piloto
práctico en la categoría que correspon-
da, expedida por la Autoridad Maríti-
ma Nacional para una jurisdicción
específica.**

(Correspondía al artículo 36).

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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 al 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 cate-
goría 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 licencia de 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 practica-je
como pilotos prácticos oficiales, en
los siguientes casos:**

1. Para garantizar la prestación de
la actividad marítima o fluvial de
practica-je.

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 emergen-
cia** que determine la Autoridad
Marítima.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

**Artículo 30. Vigencia de la
licencia. La licencia como piloto
práctico, cualquiera que sea su
categoría, tendrá una vigencia máxima
de tres (03) años y con un mínimo de
treinta (30) días de antelación al
cumplimiento del plazo de venci-
miento el interesado deberá tramitar
su renovación. (Correspondía al
artículo 37).**

**Artículo 14. 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.**

**Parágrafo. Al cumplir el piloto
práctico la edad de sesenta (60) años,
solamente se le expedirá la licencia
como piloto práctico con una vigencia
de un (1) año. Para el trámite de
renovación deberá anexar el certifica-
do médico de aptitud sicofísica y el
resultado de la prueba de esfuerzo,
realizada por un Centro Asistencial
de nivel tres en atención de salud
acreditado ante el Ministerio de
Salud. (Correspondía al art. 38. Se
precisa redacción el inciso segundo
se deja como parágrafo).**

Artículo 32. Valor de la licencia.
La licencia de piloto práctico tendrá
un valor de dos (2) salarios mínimos
legales mensuales vigentes.

CAPITULO VI

De los pilotos prácticos oficiales

**Artículo 33. Oficiales navales en
servicio activo. La Autoridad Marítima
Nacional nominará y autorizará, en
coordinación con el Comando de la
Armada, a los Oficiales de la Armada
Nacional en servicio activo del Cuerpo
Ejecutivo de las especialidades de
superficie o submarinos, previo
cumplimiento de los requisitos
establecidos en la presente ley para
efectuar maniobras de practica-je como
pilotos prácticos oficiales, en los
siguientes casos: (Correspondía al
artículo 40).**

1. Para garantizar la prestación del
servicio público de practica-je.

2. Por motivos de orden público o
de seguridad nacional.

**Parágrafo 1°. Excepcionalmente
y sólo para los casos establecidos en
el presente artículo, mientras un
número suficiente de oficiales de la
Armada Nacional en servicio activo**

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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 practica

Artículo 41. *Permiso especial para navegación de practica.* El Capitán o Patrón de un buque de bandera colombiana de arque 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 practica* 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 practica*, 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.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

del cuerpo ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos, cumplen los requisitos establecidos en la presente Resolución para desempeñarse como pilotos prácticos oficiales en las jurisdicciones que se requiera, la Autoridad Marítima Nacional podrá contratar oficiales en uso de buen retiro con licencia vigente y que no tengan vinculación laboral con una empresa de practica.

Parágrafo 2°. Al pasar a la condición de retiro del servicio activo de la Armada Nacional, el piloto práctico oficial para continuar ejerciendo la actividad de piloto práctico, deberá diligenciar ante la Autoridad Marítima Nacional la licencia de piloto práctico particular.

Modificación: Se adicionó el parágrafo con el párrafo inicial y se agregó un nuevo parágrafo a fin de que las empresas de practica designadas lleven a cabo el entrenamiento de los oficiales en servicio activo de la mejor manera dada la necesidad de tener en el menor tiempo posible un cuerpo de pilotos prácticos.

CAPITULO VII

De los permisos especiales de practica

Artículo 34. *Permiso especial para entrada y salida de puerto sin piloto práctico.* El Capitán o Patrón de un buque de bandera colombiana de arque igual o superior a doscientas (200) T.R.B. y hasta mil (1.000) T.R.B., a través de la empresa marítima o de su armador, podrá obtener el permiso especial *para entrada y salida de puerto sin piloto práctico* bajo su responsabilidad, de acuerdo con el permiso de operación que expida la Autoridad Marítima Nacional a dicha empresa, *siempre y cuando el Capitán o Patrón, haya entrado a puerto mínimo dos (2) veces con piloto práctico.* (Correspondía al artículo 41).

Se modifica la denominación del permiso agregando la expresión "para entrada y salida de puerto".

Artículo 35. *Requisitos.* Para obtener o renovar el permiso especial para entrar y salir de puerto sin piloto práctico, así como, para la inscripción en el registro de la Capitanía de Puerto, el Capitán o Patrón deberá cumplir con los siguientes requisitos: (Correspondía al artículo 42).

1. Diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima Nacional.

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

2. Presentar recibo de pago por concepto de la expedición del permiso especial de practica.

Artículo 43. *Vigencia del permiso especial para navegación de practica.* El permiso especial *para* navegación de practica 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.

Artículo 44. *Valor del permiso especial.* El permiso especial *para* navegación de practica 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 practica.* Para autorizar el entrenamiento de practica para un puerto específico, el aspirante debe cumplir los requisitos establecidos en el artículo 27.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

2. *Tener la empresa marítima propietaria de la nave* el permiso de operación expedido por la Autoridad Marítima Nacional.

3. Presentar recibo de pago por concepto de la expedición del permiso especial para navegación de practica.

4. Copia de la licencia de navegación o su equivalente como:

a) Capitán de Altura.

b) Capitán Regional Categoría B restringida.

c) Capitán Regional Categoría C.

d) Patrón Regional.

e) Capitán de Pesca de Altura categoría B.

f) Capitán de Pesca Regional categoría B restringida.

g) Patrón de Pesca Regional.

Artículo 37. *Vigencia del permiso especial para entrar y salir de puerto sin piloto práctico.* El permiso especial *para entrar y salir de puerto sin piloto práctico* en la jurisdicción específica autorizada por la Autoridad Marítima Nacional tendrá una vigencia máxima de tres (3) años. El permiso especial se mantendrá vigente siempre que se conserven las condiciones iniciales que permitieron su expedición. Con un mínimo de treinta (30) días de antelación al vencimiento del permiso, el Capitán o Patrón deberá tramitar su renovación.

Parágrafo. A excepción de los oficiales egresados de la Escuela Naval "Almirante Padilla", la evaluación teórica para obtener el permiso especial para entrada y salida de puerto se realizará con base en el pñsum del curso de marinería y navegación que *tengan los centros de formación debidamente acreditados ante la Autoridad Marítima Nacional.* (Correspondía al artículo 43).

Artículo 38. *Valor del permiso especial.* El permiso especial para navegación de practica tendrá un valor de un (1) salario mínimo legal mensual vigente. (Correspondía al artículo 44).

CAPITULO VIII

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

Artículo 39. *Autorización para entrenamiento de practica.* Para autorizar el entrenamiento de practica para la *jurisdicción específica de una Capitanía de Puerto* el aspirante *a piloto práctico o el piloto práctico*

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

Bajo ninguna circunstancia la Autoridad Marítima autorizará a un aspirante a piloto práctico el **entrenamiento de practica**je en forma simultánea para dos (2) o más puertos.

Parágrafo. Las empresas privadas de practica^{je}, 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 practica**je deberán tener las características que a continuación se relacionan, de conformidad con las categorías de pilotos 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 practica**je de conformidad con las características de cada puerto.

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

1. Se expida el certificado de finalización del **entrenamiento de practica**je 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

PLIEGO DE MODIFICACIONES

por cambio de categoría debe cumplir los requisitos establecidos en el artículo 25 de la presente ley. (Correspondía al artículo 45).

Bajo ninguna circunstancia la Autoridad Marítima autorizará a un aspirante a piloto práctico *o un piloto práctico para cambio de categoría y/o de jurisdicción* el **entrenamiento** en forma simultánea para dos (2) o más jurisdicciones.

Artículo 41. Características de los buques designados. Los buques designados por el Capitán de Puerto para efectos del **entrenamiento de practica**je deberán tener las características que a continuación se relacionan, de conformidad con las categorías de pilotos prácticos existentes: (Correspondía al artículo 46).

1. Para piloto práctico de segunda categoría: buques 2.000 T.R.B. hasta 8.000 T.R.B.
2. Para piloto práctico de primera categoría: buques superiores a 8.000 TRB y hasta 50.000 T.R.B.
3. Para piloto práctico maestro: buques mayores de 50.000 T.R.B.

Artículo 42. Procedimiento para el entrenamiento de practicaje. La Autoridad Marítima Nacional determinará las condiciones que debe cumplir previamente el aspirante a piloto práctico y el piloto práctico por cambio de categoría y/o de jurisdicción, así como el procedimiento para llevar a cabo el **entrenamiento de practica**je. (Correspondía al artículo 47. Sin modificación).

Artículo 43. Finalización del entrenamiento de practicaje. Se considera finalizado el **entrenamiento de practica**je cuando se cumplan los siguientes requisitos: (Correspondía al artículo 48).

1. Se expida el certificado de finalización del **entrenamiento de practica**je por parte de la Capitanía de Puerto, en el cual conste la ejecución del número de maniobras señalado para cada categoría en el artículo 25 de la presente ley.
2. Se apruebe la evaluación práctica, que realiza la Junta Examinadora con una calificación igual o superior a ocho punto cero (8.0) sobre

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

(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 repruebe 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 reprueba por segunda (2ª) 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 **cuatro personas así:**

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,

PLIEGO DE MODIFICACIONES

diez punto cero (10.0) por cada maniobra.

Parágrafo. Las maniobras que se efectúen en buques que no correspondan al tonelaje establecido para cada categoría no serán registradas por la Capitanía de Puerto.

Artículo 44. Práctica de nuevas evaluaciones. La Autoridad Marítima Nacional determinará los requisitos y condiciones en que el aspirante a piloto práctico, el piloto práctico por cambio de categoría y/o de jurisdicción, deban cumplir para la práctica de nuevas evaluaciones. (Correspondía al artículo 49).

CAPITULO IX

De la junta examinadora y de la evaluación práctica

Artículo 45. Nombramiento junta examinadora y designación del buque. El Capitán de Puerto nombra los integrantes de la Junta Examinadora y fijará fecha y hora para la realización de la evaluación práctica, la cual deberá diligenciarse en el formato y condiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional (correspondía al artículo 50).

Artículo 46. Composición de la junta examinadora. La Junta Examinadora estará integrada por tres (3) personas así: (Correspondía al artículo 51).

1. El Capitán de Puerto o 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,

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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.

actividad marítima o fluvial de practicaaje 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 practicaaje 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 practicaaje. 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 practicaaje en la siguiente forma:*

1. Terminada cada maniobra de practicaaje, 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 practicaaje.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

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.

Parágrafo. La Autoridad Marítima Nacional podrá designar una nueva Junta examinadora si considera que en un caso particular es necesario acudir a un segundo calificador; en todo caso no podrá ser designada más de una Junta examinadora para cada caso.

CAPITULO X

Del control de la actividad marítima de practicaaje

Artículo 47. Control de la actividad marítima de practicaaje. El control de la actividad marítima de practicaaje a nivel local corresponde a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción.

El Capitán de Puerto llevará el control de los pilotos prácticos y de las empresas de practicaaje y emitirá las instrucciones o recomendaciones pertinentes con el fin de garantizar en forma segura la prestación de este servicio público, la seguridad de la navegación, de las tripulaciones y la protección del medio marino. **(Correspondía al artículo 52).**

Artículo 48. Registro de licencias y control de maniobras de practicaaje. Una vez expedida la licencia del piloto práctico, la Capitanía de Puerto registrará tal hecho en el libro de control de pilotos prácticos. El control de maniobras de practicaaje efectuadas, se hará con base al formato que expide la Autoridad Marítima Nacional, el cual debe ser entregado en la Capitanía de Puerto dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles siguientes a la terminación de la maniobra y estar firmado por el Capitán de la nave. **(Correspondían los artículos 53 y 54).**

En el Libro de Control de Pilotos se registrará además la siguiente información:

1. Datos personales del piloto práctico como son:

- Nombres y apellidos.
- Documento de identificación.
- Dirección de residencia y teléfono.

2. Datos de la licencia como son:

- Número de la licencia.

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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:

- Nombres y apellidos.
- Documento de identificación.
- Dirección de residencia y teléfono.

2. Datos de la licencia como son:

- Número de la licencia.
- Categoría.
- 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 practicaaje, consignando la siguiente información:

a. Datos del buque:

- Nombre.
 - Bandera.
 - Tonelaje.
- Fecha y hora de la maniobra.
 - Novedades.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

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 practicaaje, consignando la siguiente información:

a. Datos del buque:

- Nombre.
- Bandera.
- Tonelaje.

b. Fecha y hora de la maniobra.

c. Novedades.

Artículo 48. Registro de licencias y control de maniobras de practicaaje. Una vez expedida la licencia del piloto práctico, la Capitanía de Puerto registrará tal hecho en el libro de control de pilotos prácticos. El control de maniobras de practicaaje efectuadas, se hará con base al formato que expide la Autoridad Marítima Nacional, el cual debe ser entregado en la Capitanía de Puerto dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles siguientes a la terminación de la maniobra y estar firmado por el Capitán de la nave. **(Correspondían los artículos 53 y 54).**

En el Libro de control de pilotos se registrará además la siguiente información:

1. Datos personales del piloto práctico como son:

- Nombres y apellidos.
- Documento de identificación.
- Dirección de residencia y teléfono.

2. Datos de la licencia como son:

- Número de la licencia.
- Categoría.
- 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 practicaaje, consignando la siguiente información:

a. Datos del buque:

- Nombre.
 - Bandera.
 - Tonelaje.
- Fecha y hora de la maniobra.
 - Novedades.

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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

Artículo 56. *Clasificación de aptitud sicofísica*. 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 practicae

Artículo 58. *Autorización y registro de las empresas de practicae*. La Autoridad Marítima Nacional, es la *entidad competente para autorizar y registrar las empresas de practicae* legalmente constituidas que cumplan con los requisitos estipulados en la presente ley.

Artículo 59. *Función de las empresas de practicae*. Es función de

PLIEGO DE MODIFICACIONES

Artículo 49. *Certificado médico de aptitud sicofísica*. Todos los pilotos prácticos deben presentar anualmente ante la Capitanía de Puerto el certificado médico de aptitud sicofísica, practicado por una entidad acreditada por el Ministerio de Salud, en el cual conste que posee la condición y aptitud sicofísica para el normal desempeño de sus funciones tales como: (Correspondía al artículo 55).

- A. Agudeza visual.
- B. Capacidad auditiva.
- C. Capacidad de distinguir colores.
- D. Facultad del habla.
- E. No presentar falta o limitación motriz de miembros superiores o inferiores.

F. Otros, que el médico considere pertinentes.

Los pilotos prácticos con edad igual o superior a sesenta (60) años además deben presentar los resultados satisfactorios de la prueba de esfuerzo, realizada por un Centro Asistencial de nivel tres en atención de salud acreditado ante el Ministerio de Salud.

Artículo 50. *Clasificación de aptitud sicofísica*. 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 (Correspondía al artículo 57).

CAPITULO XI

De las empresas de practicae y de la licencia de explotación comercial

Artículo 51. *Autorización e inscripción de las empresas de practicae*. La Autoridad Marítima Nacional, es la entidad competente para autorizar y registrar las empresas de practicae legalmente constituidas que cumplan con los requisitos estipulados en la presente ley. (Correspondía al artículo 58) nueva resol. art. 47.

Artículo 53. *Función de las empresas de practicae*. Es función de

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

las empresas de practicae, desarrollar la actividad marítima o fluvial de practicae en el puerto o puertos autorizados por la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 60. *Obligaciones de las empresas de practicae*. Las empresas de practicae 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 practicae 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:

PLIEGO DE MODIFICACIONES

las empresas de practicae, desarrollar la actividad marítima de practicae en la jurisdicción o jurisdicciones autorizadas por la Autoridad Marítima Nacional. (Correspondía al artículo 59) nueva resol. art. 49.

Artículo 54. *Obligaciones de las empresas de practicae*. Las empresas de practicae debidamente autorizadas mediante licencia de explotación comercial, tendrán las siguientes obligaciones: (Correspondía al artículo 60).

1. Operar exclusivamente con pilotos prácticos que posean la licencia vigente y para la categoría en que estén capacitados, expedida por la Autoridad Marítima Nacional para la respectiva jurisdicción.

2. Prestar la actividad marítima de practicae en forma continua.

3. Efectuar el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico oficiales y particulares y los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, dando todas las facilidades para el mismo, una vez sean autorizados por la Autoridad Marítima Nacional.

4. Realizar el transporte de los pilotos prácticos *de la empresa y de los aspirantes a piloto práctico o pilotos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, a quienes se les haya autorizado el entrenamiento*, en embarcaciones que cumplan con las normas de seguridad, navegabilidad y características que establezca la Autoridad Marítima Nacional, *sin perjuicio de que pueda contratarse con una empresa dedicada al suministro de lanchas para el transporte de pilotos*.

5. Suministrar información oportuna y veraz a la Capitanía de Puerto de la Jurisdicción, sobre la ocurrencia de novedades que se presenten en desarrollo de la actividad por cualquiera de los pilotos de la empresa.

La negativa a efectuar entrenamiento o 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 52. *Requisitos para expedición, registro, renovación y/o ampliación de la licencia de explotación comercial*. Para efectos de expedir, registrar, renovar y/o ampliar la licencia de explotación comercial para las jurisdicciones diferentes a la inicialmente autorizada, el interesado por intermedio de la Capitanía de Puerto respectiva debe diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima Nacional para el efecto acompañado de los siguientes documentos: (correspondía al artículo 61).

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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

b. Circular OMI/MSC/568 "Medios para el embarco y transbordo 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 practica, 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 practica.

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 practica, sin causa justificada.
3. No presentarse a la hora indicada para prestar la actividad marítima o fluvial de practica, sin causa justificada.
4. La negligencia o falta de idoneidad profesional en la prestación de la actividad marítima o fluvial de practica.
5. Todo acto de violencia, injuria o maltrato 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

PLIEGO DE MODIFICACIONES

OMI - MSC - 568 "Medios para el embarco y transbordo de prácticos". (Correspondía al artículo 69).

Artículo 63. Empresas dedicadas al suministro de lanchas para el transporte de pilotos prácticos. Las empresas que presten el servicio de transporte de pilotos prácticos, deberán estar autorizadas e inscritas ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente y sus embarcaciones deberán cumplir con las especificaciones técnicas consagradas en las normas vigentes y en las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional. (Correspondía al artículo 70).

Artículo 64. 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. (Correspondía al artículo 71).

Artículo 65. Prevención de la contaminación y protección del medio marino. Durante el desarrollo de la maniobra de practica, el piloto práctico velará por el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, MARPOL 73/78, ratificado mediante la Ley 12 de 1981, así como las demás normas nacionales vigentes sobre la materia. (Correspondía al artículo 72).

CAPITULO XIII

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

Artículo 66. 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 de practica. (Correspondía al artículo 73).

Artículo 67. Faltas disciplinarias. Se consideran faltas disciplinarias del piloto práctico las siguientes: (Correspondía al artículo 74).

1. El incumplimiento de la presente ley.
2. No concurrir al encuentro de la nave para prestar la actividad marítima de practica sin causa justificada o concurrir en estado sicofísico que no le permita desarrollar con seguridad la actividad.
3. No presentarse a la hora indicada para prestar la actividad marítima de practica sin causa justificada.
4. La negligencia en la prestación de la actividad marítima de practica.
5. Todo acto de violencia, injuria o maltrato 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

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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 cualquiera de las normas citadas en la presente ley se aplicaran 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 practica.

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 practica 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 practica 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 practica, deberán 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 practica 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.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

Capitanía, el aspirante a piloto o el piloto práctico en entrenamiento.

Artículo 68. 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 de practica. (Correspondía al artículo 75).

CAPITULO XVI

Disposiciones finales

Artículo 69. 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. (Correspondía al artículo 76).

Artículo 70. Devolución de licencias. El piloto práctico y la empresa de practica deberán devolver las licencias expedidas por la Autoridad Marítima Nacional, cuando se les expida una nueva licencia para la misma jurisdicción o cuando mediante acto administrativo se cancele la autorizada. (Correspondía al artículo 77) nueva resol. art. 63.

Artículo 71. Pérdida o deterioro de licencias. En caso de pérdida o deterioro de las licencias, el piloto práctico o la empresa de practica deberán tramitar ante la Autoridad Marítima Nacional, el formato diligenciado para la expedición del duplicado, anexando el recibo de pago correspondiente. (Correspondía a los artículos 78 y 79).

Parágrafo. La expedición del duplicado de la licencia por pérdida o deterioro, tendrá un costo del cincuenta por ciento (50%) de la licencia original.

Artículo 72. Terminales de operación técnica especial y nuevos. La Autoridad Marítima Nacional determinará la forma en que se desarrolle la actividad marítima de practica, así como el entrenamiento de los pilotos prácticos que se requieran de acuerdo al tonelaje de los buques que arriban a las diferentes jurisdicciones, y en los terminales portuarios nuevos o de operación técnica especial.

(Correspondía al artículo 80).

Artículo 75. La Autoridad Marítima Nacional, recaudará directamente el valor por el servicio público de practica cuando se preste de manera excepcional con pilotos prácticos oficiales.

Artículo 76. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias. (Correspondía al artículo 81).

Publíquese y ejecútese.

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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 practicaaje, 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 practicaaje 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 practicaaje 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 practicaaje.

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.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

1. Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio donde conste que su objeto social es la prestación de la actividad marítima de practicaaje, con fecha de expedición no superior a diez (10) días.

2. Relación de los equipos para prestar en forma eficiente y segura el servicio.

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

4. Relación *de pilotos prácticos al servicio de la empresa* y del personal administrativo, el cual debe ser suficiente en número para atender las necesidades de la sociedad, 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. Estatutos Internos de la empresa.

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

Parágrafo. Los Estatutos internos de las empresas de practicaaje deberán estar en concordancia con lo dispuesto en la presente ley para poder acceder a la licencia de explotación comercial.

Artículo 55. Estación de pilotos. Toda empresa de practicaaje 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 practicaaje marítimo. **(Correspondía al artículo 62).**

Artículo 56. Equipo de la estación de pilotos. Toda estación de pilotos, debe contar con el siguiente equipo, elementos e información: **(Correspondía al artículo 63).**

1. Radios VHF marino multicanal.

2. Teléfono, fax y computador con acceso a internet.

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

4. Copia de la normatividad nacional vigente sobre la actividad y servicio de practicaaje.

5. Cartas de navegación, del canal de acceso, zonas de fondeo y atraque actualizadas.

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

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

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 practicaaje

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

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

Artículo 66. Ampliación de la licencia de explotación comercial. Las empresas de practicaaje 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 o 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 practicaaje, 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:

PLIEGO DE MODIFICACIONES

7. Tabla de mareas y reporte meteorológico diario.

8. Las demás normas aplicables que se profieran a nivel nacional e internacional previa su trámite de ratificación.

Artículo 58. Obligatoriedad de licencia de explotación comercial. Para desarrollar la actividad marítima de practicaaje es indispensable tener la licencia de explotación comercial vigente como empresa de practicaaje, expedida por la Autoridad Marítima Nacional para jurisdicciones de las Capitanías de Puertos específicas. **(Correspondía al artículo 64).**

Artículo 59. Vigencia de la licencia de explotación comercial. La licencia como empresa de practicaaje, tendrá una vigencia de tres (3) años, y antes de cumplirse el plazo de vencimiento el Representante Legal deberá tramitar su renovación. **(Correspondía al artículo 65).**

Para la expedición, registro, renovación y/o ampliación de la licencia quedaron todos los requisitos en un solo artículo.

Artículo 60. Valor de la licencia de explotación comercial. El valor de la licencia de explotación comercial por primera vez, por renovación o ampliación, es de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes. **(Correspondía al artículo 67).**

Artículo 62. Embarque y desembarque de pilotos prácticos. Las áreas de embarque y desembarque de los pilotos prácticos serán fijadas por la Capitanía de Puerto respectiva.

Para el embarque y desembarque del piloto práctico y por el riesgo que para su seguridad personal implica tener que hacerlo en mar abierto, con naves en movimiento, se debe dar estricto cumplimiento a las regulaciones nacionales e internacionales sobre la materia en especial, al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar SOLAS 74/78 (Capítulo V Regla 17) y la Circular