

## RESOLUCION 02 DE 2011

(8 de febrero de 2011)

D.O. 48.021, marzo 24 de 2011

*“Por medio de la cual se establecen procedimientos para el control de tráfico marítimo en la Capitanía de Puerto de Cartagena”*

El Capitán de Puerto de Cartagena, en uso de sus facultades legales y en especial la contenida en el artículo 11 del Decreto 3703 de 2007

### CONSIDERANDO

Que el servicio público de practicaje constituye una herramienta determinante en la seguridad del tráfico marítimo y consecuentemente representa una garantía para el desarrollo de las actividades marítimas de conservación, preservación y protección del medio marino, tal como se establece en el artículo 3° del Decreto ley 2324 de 1984.

Que el artículo 42 de la Ley 658 de 2001, establece que el control de la actividad marítima de practicaje a nivel local corresponde a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, efecto para el cual el Capitán de Puerto llevará el control de los pilotos prácticos y de las empresas de practicaje, 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 prevención de contaminación del medio marino.

Que el artículo 11 del Decreto 3703 de 2007, que modificó el artículo 26 del Decreto 1466 de 2004, contempla que: *“Distribución del servicio de practicaje. El Capitán de Puerto establecerá en la respectiva jurisdicción una distribución uniforme del trabajo, de acuerdo con las condiciones específicas del puerto o zonas de pilotaje, en la cual los pilotos estarán obligatoriamente distribuidos en grupos, con el objetivo de garantizar:*

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

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

- a) *Pilotos en periodo de servicio;*
- b) *Pilotos en periodo de reposo;*

c) *Pilotos en periodo de vacaciones.*

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

a) *Duración de la maniobra;*

b) *Número de maniobras efectuadas versus tiempo entre maniobras;*

c) *Período de servicio versus tiempo de descanso;*

d) *Tiempo de descanso;" (cursiva fuera de texto).*

Que la disposición en mención establece que los pilotos prácticos se dividirán en tres grupos, en periodo de servicio, en periodo de reposo y en periodo de vacaciones, detalla en el parágrafo los factores que se deben tener en cuenta para determinar estos periodos.

Que se requiere establecer unos procedimientos para el desarrollo de la actividad de practica en la jurisdicción de Cartagena en aras a garantizar en forma segura la prestación de este servicio público.

Que para obtener el número máximo de maniobras mensuales por piloto práctico, se establece la relación entre las maniobras anuales para un mes sobre el número de pilotos prácticos de los grupos en periodo de servicio y en periodo de reposo, no teniéndose en cuenta los del periodo de vacaciones.

Que el objetivo de la presente resolución es dar cumplimiento con la competencia otorgada, en el sentido de fijar los requisitos, procedimientos y criterios generales a los que deben someterse las empresas y pilotos prestadores del servicio de practica, tal y como fue expuesto por el Tribunal Administrativo de Bolívar el día 4 de diciembre de 2008, con ponencia de la Magistrada Carmen Amparo Ponce Delgado, al resolver la Acción de cumplimiento interpuesta por el señor Jairo Santamaría y otros en contra de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Que la Capitanía de Puerto de Cartagena, con el fin de garantizar la capacidad, la habilidad y el entrenamiento en la actividad del practica de pilotos prácticos, exige el cumplimiento de un número mínimo de maniobras. Por otro lado, la Capitanía controla también el máximo de maniobras a realizar por piloto práctico, por cuanto este puede verse expuesto a las consecuencias de la fatiga laboral, la cual a su vez implica grandísimos riesgos para la seguridad de la navegación.

Que en este punto específico, hay que indicar que el error humano es la causa primaria de la mayoría de los siniestros marítimos de acuerdo con los estudios e informes de investigaciones a nivel internacional, por tal motivo, las acciones de prevención que se lleven adelante deben efectivamente reducir la incidencia del error humano.

Que frente a la problemática de la fatiga y su incidencia en el factor humano como consecuencia de accidentes navieros, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha concluido que gran parte de los siniestros acaecidos provienen de la fatiga de los tripulantes marítimos y de las personas que cumplen tareas de asesoramiento de ruta, tal es el caso de los pilotos prácticos cuando las navegaciones se desarrollan por tiempo prolongado, máxime teniendo en cuenta las navegaciones efectuadas en aguas restringidas.

Que la Organización Marítima Internacional (OMI), a través del Comité de Seguridad Marítimo (MSC), estableció un Grupo de Trabajo para estudiar el rol de la fatiga en la seguridad marítima, siguiendo la revisión de un análisis realizado por la unión de dicho MSC y el Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (MEPC), Grupo de trabajo sobre el Factor Humano, destacándose la aceptación que hace la OMI con respecto a la definición de fatiga, como *“la reducción de las aptitudes físicas y/o mentales como resultado de esfuerzos físicos, mentales o emocionales que pueden menoscabar todas las facultades físicas, incluida la fuerza, velocidad, tiempo de reacción, coordinación, adopción de decisiones o equilibrio”*.

Que al respecto, el Consejo de Estado, en pronunciamiento de la Sala de Consulta y Servicio Civil del 10 de abril de 2008, número 1876, señaló:

*“La Organización Marítima Internacional –OMI– (organismo de las Naciones Unidas encargado de los asuntos marítimos y la protección del medio marino) ha reconocido la importancia de ‘emplear prácticos competentes en los accesos a puertos y otras zonas donde es necesario contar con un conocimiento local especializado (Resolución A 159 (ES.IV))’ y la necesidad de que los Estados organicen los servicios de practica y adopten normas de seguridad para prevenir la ocurrencia de siniestros marítimos por errores en la navegación.*

*Internacionalmente, el servicio de practica está catalogado como un servicio del cual depende la seguridad de la vida humana en el mar, del medio ambiente acuático y del tráfico marítimo y fluvial”*.

Que en mérito de lo anterior, se ratificó las competencias del Capitán de Puerto de Cartagena en emitir la presente resolución,

## **RESUELVE**

Artículo 1°. *Programación diaria de maniobras.* El Capitán de Puerto, con base en la información recibida diariamente de los Agentes Marítimos y compañías de practica, establecerá la programación diaria de maniobras autorizadas, tales como: arribos, zarpes, movilizaciones, fondeos, etc., que serán registradas en un documento enviado diariamente por correo electrónico al Gremio Marítimo en general, incluyendo los siguientes datos: Nombre de la Motonave, ETA, ETD, Agencia, Muelle, TRB, Eslora, Manga, Calado y nombre del Práctico, Clase de Maniobra.

La motonave que por causa justificada no se encuentre incluida en la programación de maniobras establecida en el presente artículo, la Agencia Marítima deberá reportar esta situación a la Estación de Control de Tráfico Marítimo y deberá solicitar al Capitán de Puerto su autorización para que sea incluida en la programación de acuerdo con los procedimientos de control que se establezcan para estos casos.

Artículo 2°. *Información de arribos y zarpes.* Para este fin se deberá dar cumplimiento al protocolo de comunicaciones establecido a nivel nacional en el esquema de protección, enfatizando que las agencias marítimas deberán informar con un mínimo de cuarenta y ocho (48) horas de anticipación el arribo de la embarcación. Así mismo, cualquier tipo de cambio en el itinerario, maniobra, o muelle de atraque de la embarcación, deberá informarse como mínimo doce (12) horas antes.

El zarpe se solicitará ante la Capitanía de Puerto con una antelación mínima de veinticuatro (24) horas, y cualquier cambio con doce (12) horas de anticipación, comunicación que se hará en concordancia con el artículo 7° de la presente resolución.

Artículo 3°. *Control de tráfico marítimo.* Las Agencias Marítimas y/o Armadores informarán a los Capitanes de sus naves afiliadas la obligación de reportarse vía radio VHF canal 16 a la Estación de Control de Tráfico Marítimo de San José indicando su posición. Esta comunicación deberá efectuarse a una distancia no menor de 20 MN.; de ahí en adelante se efectuarán reportes periódicos acuerdo instrucciones de la Estación de Control de Tráfico Marítimo.

Artículo 4°. *Áreas de fondeo.* Las áreas de fondeo en aguas marítimas jurisdiccionales colombianas, son las establecidas en la Resolución número 450 y 504 de 2009; en consecuencia, no se autoriza el fondeo fuera de las áreas estipuladas en las citadas resoluciones. Las embarcaciones que no soliciten fondear deberán permanecer por fuera del mar territorial (12 MN), hasta que la Capitanía de Puerto autorice el ingreso respectivo.

Parágrafo. El Capitán, previa autorización y designación del área de fondeo por parte de la autoridad marítima, procederá a fondear la nave, tomando las medidas de seguridad y protección correspondientes.

Artículo 5°. *Reporte a la estación de control de tráfico marítimo.* El piloto práctico deberá reportar vía canal 11 radio VHF a la Estación de Control de Tráfico Marítimo el inicio, termino de la maniobra y demás información acuerdo protocolos de comunicación, ya establecidos por la Autoridad Marítima Local.

Artículo 6°. *Cumplimiento Protocolo de Comunicaciones PBIP.* Las instalaciones portuarias para la programación de sus operaciones deberán respetar el itinerario reportado en el protocolo de comunicaciones establecido por el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, en su parte B regla 4.37, cualquier modificación a este, causada por la actividad propia de la instalación portuaria, deberá ser informada a la Capitanía de Puerto de Cartagena con la debida anticipación, en concordancia con lo establecido en el artículo 7° de la presente resolución.

Artículo 7°. *Comunicación.* Se establece el correo electrónico [navescp05@dimar.mil.co](mailto:navescp05@dimar.mil.co), con copia a [cp05@dimar.mil.co](mailto:cp05@dimar.mil.co), los cuales se describen en la Circular número 027 CP05-AGEMN/2006, como medio de comunicación principal para efectuar la transmisión de información con la Capitanía de Puerto. En caso que se presente alguna falla en los correos electrónicos de la Capitanía de Puerto, se deberá enviar la información utilizando medios alternos tales como: Fax, radio VHF, teléfono, Avantel, etc.

Artículo 8°. *Límite de maniobras por piloto práctico.* La Capitanía de Puerto de Cartagena teniendo en cuenta que para el año 2010, se registró en el Puerto de Cartagena, un aumento en la cantidad de pilotos prácticos inscritos en esta jurisdicción, y que los promedios estadísticos de maniobras del año anterior, no han aumentado considerablemente, se establecerá un número máximo de maniobras para el puerto como límite mensual para cada piloto práctico.

Que la información correspondiente al límite de maniobras por piloto practico será comunicado anualmente, el día primero (1°) de marzo de cada año.

Parágrafo 1°. Para el año 2011 se establece en treinta y nueve (39) maniobras mensuales por piloto práctico.

Parágrafo 2°. El número máximo de maniobras establecidas en este artículo incluye las efectuadas en otras jurisdicciones.

Parágrafo 3°. El Capitán de Puerto de Cartagena, previa solicitud, y siempre y cuando las circunstancias del Puerto lo requieran podrá autorizar las maniobras necesarias a cada piloto, que haya cumplido con el número máximo de maniobras permitido.

Artículo 9°. *Tiempo de descanso obligatorio.* Cada piloto práctico realizara 04 maniobras diarias y descansará como mínimo doce (12) horas después de la última maniobra realizada.

Parágrafo 1°. Los Prácticos que desarrollen actividad laboral en localidades distintas al Distrito de Cartagena, deberán descansar mínimo veinticuatro (24) horas antes de salir para la localidad donde llevarán a cabo la labor; asimismo deberán descansar mínimo veinticuatro (24) horas después de haber llegado a la ciudad de Cartagena antes de iniciar la labor de practica en esta ciudad.

Artículo 10. *Programación de pilotos prácticos.* Cada empresa de practica enviará a la Capitanía de Puerto semanalmente, antes de las ocho (8:00) horas del día viernes, mediante los correos establecidos en el artículo 7° de la presente resolución, el listado con la programación de los grupos establecidos en el artículo 11 del Decreto 3703 de 2007, para la semana siguiente iniciando el día lunes, acuerdo lo estipulado en los artículos 8° y 9° de la presente resolución.

Parágrafo 1°. Las empresas de practica rotarán de manera secuencial los pilotos prácticos registrados en el grupo de servicio, recurriendo a los registrados en el grupo de reposo solo cuando por saturación del primer grupo y lo establecido en los artículos 8° y 9° de esta

resolución, no se cuente con pilotos prácticos para atender una maniobra de practicaje determinada.

Parágrafo 2°. Las compañías de practicaje informarán de manera oportuna a la Estación Control San José la hora de llegada y salida de los Pilotos prácticos que desarrollen actividad laboral de carácter permanente en localidades distintas al Distrito de Cartagena, detallando el grupo al cual pertenecerán y la hora que inicia y termina la actividad de practicaje.

Artículo 11. *Secuencia de nombramiento*. En caso que las maniobras programadas por una determinada Empresa de Practicaje excedan el número de pilotos prácticos en servicio de esa empresa, esta podrá utilizar los pilotos prácticos en servicio de las otras Empresas de Practicaje teniendo en cuenta lo establecido en los artículos 8° y 9° de esta resolución.

Artículo 12. *Reporte diario de maniobras*. Las empresas de practicaje deberán enviar el Reporte Diario de Maniobras realizadas durante las últimas 24 horas.

Esta información será recibida en la Capitanía de Puerto diariamente antes de las 11:00 a m., en concordancia con lo establecido en el artículo 7° de la presente resolución.

Artículo 13. *Verificación de tarifas*. Con el fin de garantizar el cumplimiento de las Resoluciones 050-DIMAR/2002 y 183-DIMAR/2005, o las que la modifiquen o adicionen, la Resolución 050-DIMAR/2002 y de la Resolución 183-DIMAR2005, la Capitanía de Puerto teniendo en cuenta el registro de las maniobras de practicaje efectuadas en el puerto, enviará a la DIAN, a partir del mes de enero de 2008 y en forma trimestral, una relación de estas maniobras indicando el nombre de la Empresa de Practicaje que prestó el servicio y la Agencia Marítima que lo contrató, para que esa entidad proceda de acuerdo con su competencia.

Artículo 14. *Transporte marítimo del piloto práctico*. El servicio de transporte de los pilotos prácticos se realizará acorde a lo establecido en el numeral 4 del artículo 49 de la Ley 658 del 2001.

Artículo 15. *Sanciones*. El incumplimiento a esta resolución dará lugar a las sanciones previstas en el artículo 80 del Decreto ley 2324/84.

Artículo 16. *Derogatoria*. Deróguese la Resolución número 000005 de fecha 9 de marzo de 2010.

Artículo 17. *Vigencia*. La presente resolución rige a partir de su publicación en el **Diario Oficial** y deroga las disposiciones anteriores emitidas por esta Capitanía de Puerto que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Cartagena de Indias D.T. y C., a 8 días de febrero de 2011.

**ORIGINAL FIRMADO**

Capitán de Navío **JUAN FRANCISCO HERRERA LEAL**

Capitán de Puerto de Cartagena