

ARTÍCULO 2.4.1.2.6.6. SIMULTANEIDAD EN EL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD DE PRACTICAJE. <Artículo NULO>

Jurisprudencia Vigencia

Consejo de Estado

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

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 1070 de 2015:

ARTÍCULO 2.4.1.2.6.6. El término 'simultaneidad' contenido en el numeral 2 del artículo 25 de la Ley 658 de 2001, se refiere a la concurrencia en una misma persona de las siguientes calidades:

1. En una persona natural la condición de Piloto Práctico oficial en servicio activo, con la prestación de la actividad en empresas de practicaaje. Así mismo, ser Piloto Práctico e Inspector del Estado Rector de Puerto.
2. En una persona jurídica la condición de empresa de practicaaje con la de agente marítimo y/o operador de remolcador y/o demás operadores portuarios, a menos que esa actividad sea desarrollada como secundaria o complementaria al proceso productivo de explotación de recursos naturales minero-energéticos.

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

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

SECCIÓN 7.

DEL PERMISO ESPECIAL DE PRACTICAJE.



ARTÍCULO 2.4.1.2.7.1. PERMISO ESPECIAL. El permiso especial de practicaaje es exclusivo para un solo puerto y debe cumplir además los requisitos establecidos en el artículo 32 de la Ley 658 de 2001.

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

(Decreto 1466 de 2004 artículo 28)

SECCIÓN 8.

DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD.



ARTÍCULO 2.4.1.2.8.1. USO DE REMOLCADORES. Se empleará el número de remolcadores y demás elementos de apoyo a la maniobra establecidos en las regulaciones de la Autoridad Marítima de acuerdo con su competencia con el fin de preservar la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

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

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

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

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

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

(Decreto 1466 de 2004 artículo 29)



ARTÍCULO 2.4.1.2.8.2. LANCHAS PARA EL TRANSPORTE DE LOS PILOTOS PRÁCTICOS. Las lanchas para el transporte de los pilotos prácticos deben dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 57 de la Ley 658 de 2001, y a las especificaciones técnicas consagradas en las disposiciones que para el efecto determine la Autoridad Marítima Nacional de acuerdo con su competencia.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 30)



ARTÍCULO 2.4.1.2.8.3. MEDIDAS DE SEGURIDAD PREVENTIVAS. Antes de iniciar la maniobra el Piloto Práctico en compañía del Capitán del buque deben confirmar lo siguiente:

1. Que toda la maquinaria y equipos de maniobra están en buenas condiciones de operación.
2. Que la sala de máquinas esté tripulada y operada manualmente durante el tiempo que dure la maniobra de practicaaje, dependiendo el tipo de buque.
3. Confirmación del calado máximo, asiento, eslora total, manga máxima, peso muerto y arqueado Bruto.
4. Disponibilidad permanente de una Guardia de Anclas capacitada para maniobrar las anclas en

cualquier momento durante toda la maniobra de practicaje.

5. Que la velocidad sobre tierra (SOG) es la necesaria para una prudente y segura navegación y gobierno del buque, durante toda la maniobra de practicaje.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 31)



ARTÍCULO 2.4.1.2.8.4. USO DE AMARRADORES. Las empresas que presten el servicio público de practicaje, tienen la obligación de gestionar procedimientos de integración operativa con los amarradores que utilicen en las maniobras, en aras de garantizar la seguridad.

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

(Decreto 1466 de 2004 artículo 32)

SECCIÓN 9.

DE LOS TERMINALES PORTUARIOS NUEVOS Y DE OPERACIÓN TÉCNICA ESPECIAL.



ARTÍCULO 2.4.1.2.9.1. DURACIÓN. La condición de terminal portuario nuevo para efectos del ejercicio de la actividad marítima y fluvial de practicaje se mantendrá hasta cinco (5) años después de la entrada del primer buque de más de 2000 TRB, al terminal. Una vez cumplido el término de cinco (5) años tendrá igual tratamiento a los demás terminales del país.

(Decreto 1466 de 2004 artículo 33)



ARTÍCULO 2.4.1.2.9.2. LICENCIA PARA PUERTOS DE OPERACIÓN TÉCNICA ESPECIAL. Para otorgar Licencias de Practicaje para Puertos de Operación Técnica Especial el aspirante deberá cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 24 de la Ley 658 de 2001 de conformidad con la categoría.

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

(Decreto 1466 de 2004 artículo 34)

TÍTULO 2.

EMPRESAS DE APOYO EN TIERRA.

CAPÍTULO 1.

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



ARTÍCULO 2.4.2.1.1. EMPRESAS DE PRACTICAJE. Las empresas de practicaje que

tengan licencia para operar en un puerto deberán garantizar la permanencia en la jurisdicción de un mínimo de pilotos disponibles o asegurar su desplazamiento de manera inmediata cuando se les requiera, sin que ello conlleve el incremento de las tarifas aprobadas por la Autoridad Marítima Nacional o el pago de otros servicios tales como pasajes, alojamiento, viáticos u otras denominaciones a favor del piloto práctico o de la empresa de practicaaje.

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



ARTÍCULO 2.4.2.1.2. INTEGRACIÓN OPERATIVA. Las empresas de practicaaje podrán realizar integraciones estrictamente de carácter operativo entre sí para la prestación del servicio público de practicaaje, previa solicitud y autorización de la Autoridad Marítima Nacional, quien establecerá los requisitos técnicos de las mismas y verificará su debido cumplimiento.

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

(Decreto 3703 de 2007 artículo 13 < 37 >)



ARTÍCULO 2.4.2.1.3. REQUISITOS PARA LA EXPEDICIÓN, REGISTRO, RENOVACIÓN Y/O AMPLIACIÓN DE LA LICENCIA DE EXPLOTACIÓN COMERCIAL. La relación de pilotos prácticos al servicio de la empresa y del personal administrativo que aporte el representante legal de la empresa para la expedición, registro, renovación y/o ampliación de la licencia de explotación comercial, deberá expresamente certificar que ese personal es suficiente para atender las necesidades de la empresa, tal como lo dispone el numeral 4 del artículo 48 de la Ley 658 de 2001.

(Decreto 3703 de 2007 artículo 13 < 38 >)



ARTÍCULO 2.4.2.1.4. PÓLIZA DE CUMPLIMIENTO. Las empresas de practicaaje debidamente autorizadas deberán constituir una póliza de responsabilidad civil extracontractual por el monto que establezca la Autoridad Marítima Nacional, que cubra los daños y perjuicios causados en ejercicio de las actividades propias de la empresa, desarrolladas por el personal administrativo y/o de los pilotos prácticos al servicio de la misma y mantenerla vigente por el mismo término que el de la respectiva licencia de explotación comercial.

(Decreto 3703 de 2007 artículo 13 < 39 >)



ARTÍCULO 2.4.2.1.5. REPORTE DE TURNOS Y CONTROL DE FATIGA. Las empresas de practicaaje deberán llevar un registro de los turnos que presten los pilotos prácticos al servicio de la empresa, incluyendo aquellos que se realicen en otras jurisdicciones. El reporte en mención deberá ser remitido semanalmente a las Capitanías de Puerto donde desarrollan la actividad, especificando el tiempo de descanso y en caso de realizar desplazamientos de una jurisdicción a otra, el tiempo en que lo hace.

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

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

(Decreto 3703 de 2007 artículo 13 < 40 >)

CAPÍTULO 2.

ASTILLEROS Y TALLERES DE REPARACIÓN NAVAL.

ARTÍCULO 2.4.2.2.1. CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL. Para los efectos de lo dispuesto en el presente Capítulo, se entenderá por Astillero, el establecimiento que posea instalaciones para construir y reparar unidades tanto a flote como en tierra. Por taller de reparaciones marítimas, aquellos establecimientos aptos para efectuar reparaciones mientras la nave permanezca a flote.

La actividad industrial de los astilleros navales y talleres de reparaciones será autorizada y vigilada por la Autoridad Marítima.

Todo astillero o taller de reparaciones navales que esté constituido o se constituya en el país, deberá para poder ejercer su actividad industrial, estar en posesión de la Licencia de Explotación Comercial correspondiente, expedida por la Autoridad Marítima.

En dicha licencia figurarán, además de la razón social del establecimiento, el lugar sede de sus operaciones y las limitaciones de la autorización expedida, tanto en cuanto a la construcción como a la clase de reparaciones que puede efectuar de conformidad con la capacidad de su equipo, troja o varadero, área disponible y personal técnico a su servicio.

(Decreto 1423 de 1989 artículo 33)

ARTÍCULO 2.4.2.2.2. CAMBIO DE PROPIEDAD O TRANSFERENCIA DE ASTILLERO. Siempre que haya cambio de propiedad o transferencia de astillero, o taller de reparaciones navales, deberá informarse por escrito a la Autoridad Marítima, anexando copia del documento (escritura) respectivo, y el original de la licencia de Explotación Comercial dando el nombre del nuevo propietario y su razón social. Este por su parte, solicitará oportunamente a la Autoridad Marítima, la expedición de la correspondiente Licencia de Explotación Comercial a su nombre e informará sobre los cambios de personal técnico, variaciones en el equipo, etc., que se proponga efectuar.

(Decreto 1423 de 1989 artículo 34)

ARTÍCULO 2.4.2.2.3. LICENCIA DE EXPLOTACIÓN COMERCIAL. Para la expedición de la Licencia de Explotación Comercial el interesado elevará la correspondiente solicitud dirigida al Director General Marítimo, por conducto de la Capitanía de Puerto del lugar anexando copia de la escritura de constitución de la sociedad, registro de la Cámara de Comercio y si es del caso, copia de la resolución que otorga la concesión, para uso y goce de la playa marítima y de

los terrenos de bajamar, la lista del personal técnico y la descripción de los equipos con que cuenta.

Los astilleros, y talleres, están obligados a mantener un personal técnico idóneo en las ramas comprendidas en la Licencia de Explotación Comercial que se expida, en particular en diseño, supervisión, mecánica, montaje, pailería, soldadura, pintura y aparejos.

Todo astillero o taller de reparaciones marítimas estará sujeto a las inspecciones tanto inicial como periódicas que determine la Autoridad Marítima para constatar, tanto la idoneidad de su personal técnico, como de los equipos.

El Capitán de Puerto al tramitar la solicitud del astillero o taller, previa inspección ocular y dictamen pericial, emitirá concepto respecto de la idoneidad del personal técnico y de los equipos del establecimiento para la actividad proyectada.

(Decreto 1423 de 1989 artículo 35)

CAPÍTULO 3.

CORREDORES DE CONTRATOS DE FLETAMENTO MARÍTIMO.



ARTÍCULO 2.4.2.3.1. OBJETO. Para efectos de este Capítulo se entenderá por Corredor de Contratos de Fletamento Marítimo, la persona natural o jurídica, que por su especial conocimiento del mercado marítimo, asesora a título de intermediario al transportador marítimo de una parte, y al fletador de otra, sin estar vinculado a las partes por relaciones de colaboración, dependencia, mandato o representación.

(Decreto 1753 de 1991 artículo 1o)



ARTÍCULO 2.4.2.3.2. ACTOS MERCANTILES. Para todos los efectos legales, los actos de las personas naturales o jurídicas que se desempeñen como Corredores de Contratos de Fletamento Marítimo serán considerados como mercantiles en virtud del artículo [20](#) numeral 8, del Código de Comercio.

(Decreto 1753 de 1991 artículo 2o)



ARTÍCULO 2.4.2.3.3. RÉGIMEN LEGAL. Cuando el Corredor de Contratos de Fletamento Marítimo sea una sociedad, la participación de inversión extranjera se regirá por la ley vigente en esta materia.

(Decreto 1753 de 1991 artículo 3o)



ARTÍCULO 2.4.2.3.4. CORREDORES DE CONTRATOS DE FLETAMENTO MARÍTIMO. Sólo podrán desempeñarse como Corredores de Contratos de Fletamento Marítimo las personas naturales o jurídicas que soliciten y obtengan licencia de la Autoridad Marítima Nacional.

(Decreto 1753 de 1991 artículo 4o)



— ARTÍCULO 2.4.2.3.5. LICENCIAS. La licencia de que trata el artículo precedente de este Capítulo, será otorgada por la Autoridad Marítima Nacional previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Requisitos comunes para personas naturales o jurídicas:

a) Poder, cuando se actúe por medio de apoderado o persona diferente al Representante Legal.

b) No encontrarse la persona natural o jurídica, sus directores o administradores, inhabilitados para el ejercicio de actividades comerciales;

2. Además de los requisitos anteriores, tanto las personas naturales como jurídicas deberán cumplir con los siguientes:

a) PERSONAS NATURALES.

a.1. Ser mayor de edad y tener capacidad para ejercer por sí mismo el comercio.

a.2. Tener domicilio permanente en el país y registrarlo ante la autoridad marítima nacional.

b) PERSONAS JURÍDICAS.

b.1. Estar legalmente constituida.

(Decreto 1753 de 1991 artículo 5o)

ARTÍCULO 2.4.2.3.6. REQUISITOS. Para acreditar los requisitos exigidos por el literal b), del numeral 1o. y del ordinal b.1 del numeral 2 del artículo precedente, la solicitud deberá estar acompañada por los siguientes documentos:

- Certificado de existencia y representación de la respectiva Cámara de Comercio.

(Decreto 1753 de 1991 artículo 6o)

ARTÍCULO 2.4.2.3.7. VIGENCIA DE LA LICENCIA. La autoridad marítima nacional otorgará licencias de Corredor de Contratos de Fletamento Marítimo por un término de vigencia hasta de dos (2) años renovable a solicitud del interesado.

(Decreto 1753 de 1991 artículo 7o)

ARTÍCULO 2.4.2.3.8. REEMBOLSO DE DIVISAS. El reembolso de las divisas por el pago de los fletes marítimos, con fundamento en un contrato de fletamento, se regirá por la ley vigente en esta materia.

(Decreto 1753 de 1991 artículo 9o)

ARTÍCULO 2.4.2.3.9. OBLIGACIONES. El Corredor de Contratos de Fletamento Marítimo deberá:

a) Obrar en el desempeño de sus funciones con honestidad, integridad e imparcialidad;

b) Observar las leyes nacionales y reglamentaciones relacionadas con la actividad que desempeña;

c) Atender con diligencia y cuidado los encargos profesionales;

d) No incurrir en conductas o prácticas desleales o fraudulentas que afecten el desarrollo cabal y ordenado de los servicios de transporte marítimo, como serían:

- Incrementar para beneficio propio el flete ofrecido por el transportador.

- Cobrar o exigir cualquier tipo de compensación adicional en relación con la disponibilidad de naves o capacidad transportadora.

- En general, cualquier práctica que sea discriminatoria o perjudicial para con los usuarios de sus servicios.

(Decreto 1753 de 1991 artículo 11)

TÍTULO 3.

NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES.

CAPÍTULO 1.

NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES.



ARTÍCULO 2.4.3.1.1. CONSTRUCCIÓN DE NAVES MAYORES EN EL PAÍS. Para construir naves marítimas mayores o de más de 16 metros de eslora de diseño en el país, el interesado debe elevar solicitud escrita a la Dirección General Marítima, para aprobación preliminar de la construcción, la cual contendrá la siguiente información:

1. Características generales de la nave, a saber:

Eslora, manga, puntal, calado máximo, material del casco, tonelajes y sistemas de propulsión.

2. Servicio al cual se propone destinar la nave.

3. Nombre del constructor a quien se propone ordenar la construcción.

Una vez obtenida la aprobación preliminar, el constructor colombiano presentará la correspondiente solicitud de licencia de construcción a la Autoridad Marítima Nacional, por conducto de la Capitanía de Puerto donde funcione el astillero, la cual contendrá la siguiente información y documentos:

1. Nombre o razón social del astillero, nombre y dirección del ordenador de la construcción de la nave.

2. Eslora, manga y puntal definitivos de diseño de la embarcación.

3. Clase de propulsión y potencia indicada en K. W.

4. Material del casco.

5. Sociedad Internacional de Clasificación, inscrita ante la Autoridad Marítima Nacional que

supervigilará la construcción.

6. Dos (2) copias de las especificaciones de construcción y planos preliminares.

Cumplido lo anterior, la Autoridad Marítima, expedirá la autorización de construcción correspondiente con validez de un (1) año.

(Decreto 1423 de 1989 artículo 2o)



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma del Ministerio de Relaciones Exteriores

ISSN 2256-1633

Última actualización: 31 de julio de 2019

