

RESOLUCION 214 DE 2008

(julio 15)

Diario Oficial No. 47.064 de 28 de julio de 2008

Dirección General Marítima

Por medio de la cual se establece la remuneración de los pilotos prácticos por la prestación del servicio público de practicaaje en las áreas marítimas y fluviales bajo jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

El Director General Marítimo, en uso de sus facultades legales otorgadas en el numeral 11 del artículo 5° del Decreto-ley 2324 de 1984 y en el artículo 7° de la Ley 658 de 2001, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 4° de la Ley 658 de 2001 establece que 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 (TRB), que realizan maniobras o navegación de practicaaje;

Que el artículo 7° de la Ley 658 de 2001 consagra que la Autoridad Marítima Nacional determinará las tarifas para el servicio de practicaaje de acuerdo con el tonelaje de registro bruto de los buques que arriben a puerto;

Que de conformidad con el numeral 11 del artículo 5° del Decreto-ley 2324 de 1984, corresponde a la Dirección General Marítima autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas, entre ellas la de practicaaje;

Que mediante Resolución 050 del 1° de marzo de 2002, se establecieron las tarifas para el servicio de practicaaje, en las áreas marítimas y fluviales bajo jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional;

Que mediante Resolución 183 del 21 de junio de 2005, se modificó parcialmente y se adicionó la Resolución 050 del 1° de marzo de 2002;

Que se hace necesario establecer la remuneración para los pilotos prácticos por la prestación del servicio público de practicaaje, en las áreas marítimas y fluviales bajo jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional;

Que en mérito de lo anterior, el Director General Marítimo

RESUELVE:

Artículo 1°. *Definiciones.* Para efectos de la presente resolución, se establecen las siguientes definiciones:

Cambio de muelle: Es el cambio de ubicación del buque que implique el zarpe o suelte de amarras del muelle respectivo y generalmente obligue a maniobrar con remolcadores, máquinas propias, y otros medios disponibles.

Corrida de muelle: Es el cambio de ubicación del buque dentro del mismo terminal, sin que implique la maniobra de zarpe y sin que se larguen los cabos del muelle.

Maniobra de aseguramiento a boyas: Es la labor técnica del piloto práctico que comienza en el momento de su llegada a bordo (en el punto de embarque) para posicionar una nave en una boya especialmente acondicionada en el mar, asegurándola por medio de sus líneas de amarre establecidas y en ocasiones ayudándose de las anclas del buque. Concluye cuando la nave queda debidamente asegurada.

Maniobra de atraque: Es la labor técnica del piloto práctico que comienza en el momento de su llegada a bordo en el punto de embarque y concluye al quedar la nave convenientemente asegurada en el lugar del muelle de destino.

Maniobra de fondeo: Es la labor técnica del piloto práctico que comienza en el momento de su llegada a bordo en el punto de embarque y concluye cuando fondea el ancla, fila la cadena necesaria para que el buque quede asegurado al fondo.

Maniobra de zarpe: Es la labor técnica del piloto práctico que comienza en el momento de su llegada a bordo, con el propósito de salir del puerto, y concluye cuando se desembarca de la nave en la boya de mar o lugar indicado.

Artículo 2°. Para determinar la remuneración del piloto práctico, se tendrán en cuenta los siguientes factores: El arqueo bruto (señalado en el artículo 7° de la Ley 658 de 2001) y el factor de asesoría de la maniobra, de los cuales resulta la siguiente expresión matemática:

$$\text{Valor de maniobra} = [(T_{AB}) \times (F_{AM})] + T_E$$

Siendo T_{AB} (Tabla de Arqueo Bruto), F_{AM} (Factor de asesoría de la maniobra) y T_E (Tiempo de Espera).

Artículo 3°. Establecer la remuneración en las áreas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional, de acuerdo a las siguientes tablas y conceptos:

Tabla de Arqueo Bruto

Arqueo Bruto (TRB)	Salarios mínimos legales vigentes (smlv)
De 200 a 1.000	1,29
1.001 a 3.000	1,50
3.001 a 5.000	1,77
5.001 a 7.000	2,10
7.001 a 9.000	2,19
9.001 a 11.000	2,33
11.001 a 13.000	2,52
13.001 a 15.000	2,57
15.001 a 20.000	2,81
20.001 a 25.000	3,04
25.001 a 30.000	3,26
30.001 a 35.000	3,42
35.001 a 40.000	3,47
40.001 a 45.000	3,61

45.001 a 50.000	3,74
50.001 a 55.000	3,88
55.001 a 60.000	4,06
60.001 a 65.000	4,14
65.001 a 70.000	4,29
70.001 a 75.000	4,43
75.001 a 80.000	4,59
80.001 a 85.000	4,72
85.001 a 90.000	4,87
90.001 a 95.000	4,97
95.001 a 100.000	5,02
100.001 en adelante	5,15

Tabla de asesoría de maniobra

	A Hasta	B Más de 2	C Más de 6	D Más de 10	E Más de 14
--	--------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	--	--

	2 mn	mn y hasta 6 mn	mn y hasta 10 mn	mn y hasta 14 mn	mn
1. Fondeo, zarpe de fondeo.	1,02	1,05	1,07	1,09	1,11
2. Atraque, zarpe de muelle, abarloamiento, acoderamiento, zarpe de abarloamiento, zarpe de acoderamiento.	1,122	1,155	1,177	1,199	1,221
3. Amarre a boyas, zarpe de amarre de boyas	1,173	1,2075	1,2305	1,2535	1,2765

Parágrafo 1°. Para efectos del factor de la tabla de asesoría de la maniobra, la zona de maniobra se contabilizará desde la boya de mar, o el sitio autorizado para el embarco de los pilotos, o el sitio de fondeo autorizado por la Dirección General Marítima, hasta el lugar de desembarco del piloto y viceversa.

Para la zona de maniobra, la medida será tomada de las siguientes cartas náuticas: Buenaventura (CP1): COL 153; Tumaco (CP2): COL 100 y 101; Barranquilla (CP3): COL 253; Santa Marta (CP4): COL 244 y 249; Cartagena (CP5): COL 261; San Andrés (CP7): COL 201; Turbo (CP8): COL 029; Coveñas (CP9): COL 618; Providencia (CP12): COL 218.

Parágrafo 2°. **Tiempo de Espera (T_E)**. Cuando por demoras debidas a la operación del buque, al armador, la agencia marítima o a cualquier otra causa no imputable al Piloto Práctico, y este se encuentre disponible a bordo del buque, se incrementará la remuneración en un 10% del valor de la maniobra, por cada hora o fracción a partir de la segunda hora.

En caso contrario, es decir, cuando el piloto práctico incumpla la hora para la cual fue solicitado, se efectuará un descuento del 10% del valor de la maniobra, por cada hora o fracción, a partir de la segunda hora, a favor del Armador, Agente Marítimo o del buque.

Cuando se solicite el servicio de practica y por razones ajenas al piloto práctico la maniobra se cancele y este se encuentre a bordo, el servicio tendrá un costo del 10% del valor de la maniobra, si se cancela dentro de la primera hora; si se cancela la maniobra dentro de la segunda hora, tendrá un costo del 30%; si la maniobra es cancelada dentro de la tercera hora o más, tendrá un costo del 50%. En ningún caso, el valor del servicio podrá exceder del 50%.

Parágrafo 3°. El valor de la tabla de arqueo bruto está expresado en salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv).

Parágrafo 4°. En el caso de la maniobra de cambio de muelle, si esta se realiza dentro de las instalaciones de la misma Sociedad Portuaria o terminal, el costo de la maniobra será el equivalente al 30% del costo de la maniobra de atraque. Si el cambio de muelle es hacia otra sociedad portuaria el cobro corresponde al de una maniobra completa de atraque.

Parágrafo 5°. La maniobra de corrida de muelle tendrá un costo equivalente al 20% del valor de una maniobra de atraque.

Artículo 4°. La remuneración para los pilotos prácticos por la prestación del servicio de practicaje, para los buques de guerra extranjero, corresponderá al cincuenta por ciento (50%) de la remuneración de los buques mercantes.

Artículo 5°. En los terminales mar afuera para las operaciones de cargue y descargue de hidrocarburos, en los cuales, por razones de gestión de riesgos es necesaria la permanencia para cualquier asesoría del piloto práctico a bordo, la remuneración base se aumentará así:

Buque con arqueado bruto de 0 a 40.000	40% por un tiempo de 20 horas
Buque con arqueado bruto entre 40.001 y 60.000	50% por un tiempo de 22 horas
Buque con arqueado bruto mayor de 60.001	60% por un tiempo de 24 horas

Parágrafo 1°. El porcentaje señalado anteriormente se contará a partir del momento en que el buque queda asegurado y conectado al terminal costa afuera para iniciar la operación de cargue y/o descargue y cubrirá el tiempo determinado en el artículo 1° de conformidad con el tonelaje de registro del buque.

Parágrafo 2°. Para dar aplicación a lo consagrado en el parágrafo 2° del artículo 3° de la presente resolución del Tiempo de Espera (T_E), para los terminales de que trata el presente artículo, se tendrá en cuenta lo siguiente:

Buque con arqueado bruto de 0 a 60.000	A partir de la primera media hora que sobrepase las 22 horas de operación
Buque con arqueado bruto mayor de 60.001	A partir de la primera media hora que sobrepase las 26 horas de operación

Artículo 7°. Si durante una misma maniobra de practica se efectuarán operaciones de fondeo, movimientos en radas, o en el interior de un puerto, previos o posteriores a la entrada o salida de un buque de un puerto, se considerarán inherentes al mismo y no lo dividirán ni darán derecho a compensación alguna.

Artículo 8°. En donde con el fin de incrementar las medidas de protección marítima, se haga necesaria la permanencia del Piloto Práctico, durante la inspección subacuática, la remuneración se incrementará en un 50% de la maniobra de fondeo.

Artículo 9°. La remuneración contemplada en la presente resolución corresponde al valor de la maniobra efectuada por el Piloto Práctico exclusivamente y no involucra ninguna otra actividad conexas.

Artículo 10. Cualquier otra maniobra que no esté contemplada en la presente resolución, o situación fortuita, será calificada por la Autoridad Marítima Nacional, quien autorizará el incremento de la remuneración hasta en un setenta y cinco por ciento (75%) de acuerdo con las circunstancias de modo, tiempo y lugar.

Artículo 11. Establecer los siguientes puntos de embarque de pilotos prácticos:

Buenaventura (CP1): Boya de Mar: Latitud 03° 47' 45" Norte, Longitud 077° 19' 15" Oeste.

Tumaco (CP2): Boya de Mar: Latitud 01° 52' 00" Norte, Longitud 078° 46' 27" Oeste.

Barranquilla (CP3): 1.5 millas al Noroeste de Bocas de Ceniza o Latitud 11° 07' 00" Norte, Longitud 074° 52' 30" Oeste.

Santa Marta (CP4): Latitud 11° 14' 40" Norte, Longitud 74° 14' 12" Oeste, punto localizado a seiscientos metros (600 m) al suroeste de la isla el Morro.

Cartagena (CP5): Latitud 10° 18' 54" Norte, Longitud 075° 35' 55" Oeste, punto localizado a doscientos metros (200 m) al sur de la Boya de Mar.

San Andrés (CP7): Latitud 12° 32' 00" Norte, Longitud 081° 41' 18" Oeste.

Coveñas (CP9): Latitud 09° 32' 30" Norte, Longitud 075° 50' 00" Oeste, punto localizado sobre el área de fondeo de buques petroleros.

Turbo (CP8): Latitud 08° 03' 42" Norte, Longitud 076° 45' 56" Oeste.

Artículo 12. Establecer la obligación para todos los pilotos prácticos de presentar un informe mensual de las maniobras efectuadas, a la Capitanía de Puerto, en el cual se debe consignar: Arqueo del buque, tipo de maniobra realizada, terminal y remuneración de la maniobra.

Artículo 13. El incumplimiento de lo establecido en la presente resolución será sancionado de acuerdo a lo establecido en los artículos 80 y 81 del Decreto-ley 2324 de 1984 y demás normas que lo modifiquen o adicionen

Artículo 14. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el ***Diario Oficial*** y deroga la Resolución 50 del 1° de marzo de 2002, 357 del 13 de noviembre de 2003, 183 del 21 de junio de 2005.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 15 de julio de 2008.

El Director General Marítimo,

Contralmirante *Jairo Javier Peña Gómez*.