

REMAC 3

REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

**GENTE DE MAR, APOYO EN
TIERRA Y EMPRESAS**

La presente tabla es una ayuda orientadora y no hace parte del Reglamento Marítimo Colombiano- REMAC.			
Modificaciones del REMAC 3: "Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas"			
Nº	Número de Resolución	Epígrafe	Diario Oficial
1	<u>Resolución 977 del 04 de diciembre de 2018</u>	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 8° al Título 1° de la Parte 3 del REMAC 3: "Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas", en lo concerniente al establecimiento del número mínimo de pilotos prácticos por jurisdicción".	D.O. 50.800, diciembre 7 de 2018
2	<u>Resolución 937 del 21 de octubre de 2019</u>	"Mediante la cual se modifican los Capítulos 1, 2 y 3 del Título 3, Parte 3, del Reglamento Marítimo Colombiano número 3 (REMAC 3), y el Título 4, Parte 2, del Reglamento Marítimo Colombiano número 6 (REMAC 6), expedido por la Resolución número 0135 del 27 de febrero de 2017".	D.O. 51.128, noviembre 5 de 2019
3	<u>Resolución 952 del 28 de octubre de 2019</u>	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 7 al Título 1 de la Parte 3 del REMAC 3: "Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas", en lo concerniente al establecimiento de instrucciones y recomendaciones con el fin de garantizar la prestación del servicio público de practicaje".	D.O. 51.172, diciembre 19 de 2019
4	<u>Resolución 0639 de 05 de octubre de 2020</u>	por medio de la cual se modifica el Capítulo 8 del Título 1o de la Parte 3 del REMAC 3: "Gente de mar, apoyo en tierra y empresas", en lo concerniente al establecimiento del número mínimo de pilotos prácticos por jurisdicción.	D.O. 51.459, octubre 6 de 2020
5	<u>Resolución 0759 de 09 de noviembre de 2020</u>	Por medio de la cual se modifica el artículo 3.4.1.1.2, del Título 1 Capítulo 1 de la Parte 4 del REMAC 3 "Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas", y se adiciona el Capítulo 1 A al Título 1 de la Parte 4 del REMAC 3, en lo concerniente a establecer el procedimiento para	D.O. 51.495, noviembre 11 de 2020

		realizar inspecciones de control a las Empresas que prestan servicios marítimos.	
6	<u>Resolución 120 de 23 de febrero de 2021</u>	Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 7 al Título 1 de la Parte 3 del REMAC 3: "Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas", en lo concerniente a las convocatorias para recibir solicitudes de entrenamiento de aspirantes a piloto práctico".	D.O. 51.619, marzo 17 de 2021
7	<u>Resolución 0061 de 23 de abril de 2021</u>	"Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 7 al Título 1 de la Parte 3 del REMAC 3: "Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas", en lo concerniente al establecimiento de instrucciones y procedimientos de seguridad para la prestación del servicio público de practicaje para el puerto de Barranquilla".	D.O. 51.657, abril 26 de 2021
8	<u>Resolución 0393 de 07 de mayo de 2021</u>	Por medio de la cual se modifica y adiciona el parágrafo 4 del artículo 3.3.1.3.3 del Capítulo 3 "De la remuneración para quienes ejercen la actividad marítima de practicaje" del Título 1 de la Parte 3 del REMAC 3: "Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas".	D.O. 51.679, mayo 19 de 2021
9	<u>Resolución 0569 de 26 de julio de 2022</u>	Por medio del cual se adiciona el Capítulo 9° al Título 1° de la Parte 3 del REMAC 3: "Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas", en lo concerniente a la autorización de maniobras de practicaje en dragas con arqueado bruto máximo de 20.000 a pilotos de segunda categoría en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto del Urabá y del Darién"	D.O. 52.113, agosto 1 de 2022

10	Resolución 0609 de 04 de agosto de 2022	““Por medio del cual se adicional el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del REMAC 3: ““Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas”, en lo concerniente a determinar los requisitos para la expedición del título de navegación de oficial de puente de altura de primera clase, categoría “a”.	D.O. 52.124, agosto 12 de 2022
11	Resolución 16 de 12 enero 2023	Por medio de la cual se modifica el Capítulo 1 del Título 2 “Centros de Capacitación y entrenamiento de la Gente de Mar”, parte 2 “Gente de Mar” del REMAC 3 “Gente de mar, apoyo en tierra y empresas” en el sentido de modificar los requisitos para el reconocimiento de los programas de capacitación y entrenamiento de la gente de mar.	D.O. 52.301 7 febrero de 2022
12	Resolución 93 del 22 de febrero de 2023	Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 4 al Título 1 de la Parte 4 del REMAC 3: “Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas”, en lo concerniente a establecer los requisitos para la autorización de los acuerdos de integración operativa de las empresas de practicaje”	D.O. 52329 del 7 de marzo de 2023
13	Resolución 193 de 2024	Por la cual se adiciona una definición en la parte 1 del REMAC 3 : “Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas”, y se adiciona un artículo al Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 3 del REMAC 3: “Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas”, en lo concerniente al establecimiento de criterios operativos para la realización de maniobras de atraque o zarpe en dársenas restringidas en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura	D:O 52.715 del 2 de abril de 2024

14	Resolución 270 de 2024	Por la cual se adiciona el Capítulo 2A "Entrenamiento pilotos prácticos en la jurisdicción de Urabá y el Darién en Instalaciones Portuarias Nuevas" al Título 1 "Pilotos Prácticos" de la Parte 3 "Apoyo en Tierra del REMAC 3 "Gente de Mar, apoyo en tierra y empresas"	D:O 52.732 del 19 de abril de 2024
15	Resolución 911 de 2024	Por medio de la cual se modifica un artículo del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 3 del REMAC 3 "Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas", en lo concerniente al establecimiento de criterios operativos para la realización de maniobras de reviro en dársenas restringidas con navegación marcha atrás en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.	D:O 52.878 del 13 de septiembre de 2024
16	Resolución 1194 de 2024	"Por medio de la cual se adiciona una definición y un artículo del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 3 del REMAC 3 "Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas", en lo concerniente a la definición de una maniobra de practicaje y al establecimiento de unos criterios operativos para la realización de la misma."	D.O: 529615 dic de 2024
17	Resolución 694 de 2025	"Por la cual se modifica el Capítulo 6 del Título 1 Pilotos Prácticos, de la Parte 3 Apoyo En Tierra del REMAC 3 en el sentido de impartir instrucciones y recomendaciones para garantizar la prestación del servicio público de Practicaje en jurisdicción de las Capitanías de Puerto de Buenaventura y Santa Marta	D.O. 53153 – del 18 de junio de 2025

TABLA DE CONTENIDO

PARTE 1: Definiciones generales.

PARTE 2: Gente de mar.

- **TÍTULO 1:** Formación, titulación y ejercicio de la gente de mar.

- **Capítulo 1.** De la formación de quienes se desempeñen como oficiales de protección de buques, oficiales de las compañías navieras para la protección marítima y tripulación de buques.
- **Capítulo 2.** De los grados de educación que deben acreditarse para la expedición de unas licencias de navegación.
- **Capítulo 3.** De los requisitos para la expedición del título de navegación de Oficial de Puente de altura de primera clase, Categoría “A”.
- **TÍTULO 2:** Centros de capacitación y entrenamiento de la gente de mar.
 - **Capítulo 1.** De los requisitos para el reconocimiento de los centros de capacitación y entrenamiento de la gente de mar, y sus programas de estudios y prácticas.
 - **Capítulo 2.** Del uso de simuladores en la formación y/o capacitación náutica.
- **TÍTULO 3:** Protección de la salud y seguridad de la gente de mar.

PARTE 3: Apoyo en tierra.

- **TÍTULO 1:** Pilotos prácticos.
 - **Capítulo 1.** Del formato para el reporte y control de las maniobras de practicaje –PILREP–, el formato para el reporte y control de las maniobras de entrenamiento –REPEN–, y el formato de informe mensual de maniobras de pilotos.
 - **Capítulo 2.** Del entrenamiento de pilotos prácticos para terminales portuarios nuevos, en jurisdicciones existentes o en nuevas jurisdicciones.

- **Capítulo 2A** Del Entrenamiento de pilotos prácticos en la jurisdicción de Urabá y el Darién en Instalaciones Portuarias Nuevas"
- **Capítulo 3.** De la remuneración para quienes ejercen la actividad marítima de practicaje.
- **Capítulo 4.** De los procedimientos para el control de la fatiga en el ejercicio del practicaje, en jurisdicción de la capitanía de puerto de Cartagena.
- **Capítulo 5.** De las especificaciones técnicas, equipos y elementos de seguridad personal mínimos de las lanchas dedicadas al transporte de los pilotos prácticos.
- **Capítulo 6.** De las instrucciones y recomendaciones para garantizar la prestación del servicio público de practicaje en jurisdicción de la capitanía de puerto de Buenaventura y Santa Marta .
- **Capítulo 7.** De las instrucciones y recomendaciones para garantizar la prestación del servicio público de practicaje
- **Capítulo 8.** Del número mínimo de pilotos prácticos por jurisdicción.
- **Capítulo 9.** Autorización de maniobras de practicaje en dragas con arqueo bruto máximo de 20.000 a pilotos de segunda categoría en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto del Urabá y del Darién.
- **TÍTULO 2:** Peritos marítimos.
 - **Capítulo 1:** De los honorarios de peritos marítimos designados por la Autoridad Marítima Nacional.
- **TÍTULO 3:** Inspectores.

- **Capítulo 1:** Del procedimiento para elaboración de la lista de inspectores.
- **Capítulo 2:** Competencias mínimas de los inspectores.
- **Capítulo 3:** De la designación.
- **Capítulo 4:** De las normas y procedimientos que deben cumplir los inspectores que sean designados.

PARTE 4: Empresas.

- **TÍTULO 1:** Empresas de servicios marítimos.
 - **Capítulo 1.** De la catalogación de las empresas de servicios marítimos.
 - **Capítulo 2.** De las marinas y clubes náuticos.
 - **Capítulo 3.** De las empresas de recreación y deportes náuticos.
 - **Capítulo 4.** De los requisitos para autorizar acuerdos de integración operativa de las empresas de practicaje.

PARTE 5: Anexos.

- **Anexo No. 1:** Certificado sobre asistencia y aprobación del curso de formación en protección marítima.
- **Anexo No. 2:** Formato para inspección de simuladores en centros de formación y/o capacitación.
- **Anexo No. 3:** Formado concerniente al certificado de aprobación para simuladores en centros de formación y/o capacitación.
- **Anexo No. 4:** Convenio STCW/78 Enmendado.
- **Anexo No. 5:** Formato para el reporte y control de las maniobras de practicaje (PILREP).
- **Anexo No. 6:** Formato para el reporte y control de entrenamiento (REPEN).

- **Anexo No. 7:** Formato de informe mensual de maniobras de pilotos prácticos.
- **Anexo No. 8:** Formatos inspección empresas
 - Incorporará el Anexo A de la presente resolución, sobre “*Actividades que conforman cada Grupo y Subgrupo*”.
 - Incorporará el Anexo B de la presente resolución, sobre “*Matriz de documentos requeridos para trámite de Licencia de Explotación Comercial*”.
 - Incorporará el Anexo C de la presente resolución, sobre “*Criterios para revisión técnica documental*”.
 - Incorporará el Anexo D de la presente resolución, sobre “*Criterios para establecer jurisdicción*”.

REMAC 3

GENTE DE MAR, APOYO EN TIERRA Y EMPRESAS

PARTE 1

DEFINICIONES GENERALES

Artículo 3.1.1. Definiciones. Para los efectos del REMAC 3, los siguientes términos tendrán el significado definido a continuación:

Autoridad Marítima: Es la entidad que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima, encargada de clasificar y expedir los certificados a las naves de bandera colombiana y la titulación a la gente de mar en Colombia.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 339 de 2003, artículo 3º)

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.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 630 de 2012, artículo 1º)

Corrida de muelle: Es la maniobra facultativa consistente en el movimiento de un buque atracado, que deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del muelle, del mismo terminal, sin que implique la maniobra de zarpe.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 630 de 2012, artículo 1º)

Dársena restringida Es aquella zona o área comprendida por un espejo de agua destinada a las maniobras de preparación de la nave para el acercamiento o despegue del muelle, cuyo diámetro nominal es igual o inferior a 1.5 esloras del buque a maniobrar.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 193 de 2024, artículo 1º)

Grupos. Distribución proporcional de los pilotos de acuerdo a los periodos de servicio, reposo y vacaciones.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 218 de 2016, artículo 1º)

Integración operativa. Corresponde a los acuerdos y alianzas estratégicas que dos o más empresas de practicaje 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 practicaje debidamente autorizada para operar. Las empresas de practicaje efectuarán 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.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 218 de 2016, artículo 1º)

Maniobra de entrada y salida de dragas: Es la navegación de practicaaje que comprende la ida de la draga al botadero y su regreso a la zona de dragado.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 630 de 2012, artículo 1º)

Maniobra de reviro en dársenas restringidas con navegación inmediata en marcha atrás. Es una operación que implica cambiar la orientación de una nave para dirigirlo en sentido opuesto y continuar navegando en dirección inversa. Esta maniobra requiere una planificación cuidadosa debido al espacio limitado disponible para realizar el giro.

Maniobras especiales: Son las maniobras con buques o artefactos navales sin propulsión, o con propulsión diferente a la mecánica, buques con problemas de gobierno y situaciones de emergencia.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 630 de 2012, artículo 1º)

Oficial de protección de la Autoridad Marítima Regional: Es la persona designada por el Director General Marítimo para asegurar que los planes de protección a las naves de bandera colombiana de su jurisdicción, bajo el ámbito de aplicación de la disposición internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, se implanten y mantengan, así como de la coordinación y liderazgo del comité de protección en su jurisdicción.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 339 de 2003, artículo 3º)

Oficial de protección de la Autoridad Marítima: Es la persona designada por el Director General Marítimo para asegurar que los planes de protección a las naves de bandera colombiana, bajo el ámbito de aplicación de la disposición internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, se implanten y mantengan, así como de la coordinación a nivel nacional de los

diferentes comités de protección.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 339 de 2003, artículo 3º)

PBIP: Es el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, tal como se define en la Regla XI-2/1.12 del Convenio SOLAS en su forma enmendada.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 339 de 2003, artículo 3º)

Programación mensual de las empresas de practicaaje. Consiste en el orden mensual elaborado por las compañías de practicaaje, en cuanto a la prestación de dicho servicio, desplegado por los pilotos prácticos de su empresa, teniendo en cuenta los periodos de servicio, reposo y vacaciones.

- A. Periodo de servicio: Es el tiempo continuo durante el cual el piloto práctico está a disposición para realizar el servicio, entendido de la siguiente forma:
 - I. Período a bordo: Es el tiempo durante el cual el piloto práctico estará prestando efectivamente el servicio a bordo de los buques.
 - II. Período de sobre aviso o retén: Es el período de tiempo durante el cual el piloto no está prestando efectivamente el servicio a bordo de los buques o de la lancha de pilotos.
- B. Periodo de reposo. Es el tiempo continuo, antes o después del período de servicio, durante el cual el piloto práctico no está disponible para efectuar el servicio público de practicaaje.
- C. Periodo de vacaciones: Es el tiempo en el cual el piloto práctico no está activo, por cuanto se encuentra disfrutando de su periodo vacacional o de recreo.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 218 de 2016, artículo 1º)

Segunda jurisdicción. Corresponde a una jurisdicción distinta a la Capitanía de Puerto de Cartagena, en la cual el piloto presta su servicio de practicaaje.

(Definición aplicable para los efectos de la Resolución 218 de 2016, artículo 1º)

PARTE 2

GENTE DE MAR

TÍTULO 1

FORMACIÓN, TITULACIÓN Y EJERCICIO DE LA GENTE DE MAR

CAPÍTULO 1

DE LA FORMACIÓN DE QUIENES SE DESEMPEÑEN COMO OFICIALES DE PROTECCIÓN DE BUQUES, OFICIALES DE LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA Y TRIPULACIÓN DE BUQUES

ARTÍCULO 3.2.1.1.1. *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer las competencias mínimas para la formación de quienes se desempeñen como oficiales de protección del buque, oficiales de las compañías para la protección marítima en Colombia y tripulaciones de los buques.

(Resolución 339 de 2003, artículo 1º)

ARTÍCULO 3.2.1.1.2. *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en el presente capítulo, se aplican a todas las personas naturales y jurídicas que dicten cursos de protección marítima a oficiales de protección del buque, oficiales de protección de las compañías navieras en Colombia y a la gente de mar debidamente tituladas por la Dirección General Marítima. Lo anterior, de acuerdo con las prescripciones contenidas en el Convenio STCW 78/95, que aspiren a que se les certifique sus competencias en protección marítima.

(Resolución 339 de 2003, artículo 2º)

ARTÍCULO 3.2.1.1.3. *Competencias mínimas para la formación de oficiales de protección de buques y oficiales de las compañías para protección*

marítima. Las competencias mínimas que se deben incluir en la formación de oficiales de protección de buques y oficiales de las compañías para protección marítima, serán las siguientes:

- Administración de la protección marítima.
- Convenios, códigos y recomendaciones nacionales e internacionales pertinentes.
- Legislación y normativa nacional e internacional pertinente.
- Responsabilidades y funciones de otras organizaciones de protección.
- Metodología de la evaluación de protección del buque.
- Reconocimientos e inspecciones de protección del buque.
- Operaciones y condiciones del buque en puerto.
- Medidas de protección del buque y de la instalación portuaria.
- Preparación y respuestas ante emergencias y planes para la atención de contingencias.
- Técnicas de instrucción para la formación y educación en protección marítima, que incluyan medidas y procedimientos de protección.
- Tramitación de información confidencial sobre protección y orientación de comunicaciones sobre protección.
- Conocimiento de amenazas actuales y recurrentes para la protección.
- Reconocimiento y detección de armas, sustancias y artefactos peligrosos.
- Reconocimientos, con carácter no discriminatorio, de las características y comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque.
- Técnicas que se usan para eludir las medidas de protección.
- Dispositivos y sistemas de protección y sus limitaciones operacionales.
- Métodos para efectuar exámenes, inspecciones, controles y tareas de vigilancia.
- Métodos para efectuar registros físicos e inspecciones externas.
- Ejercicios y prácticas de protección, que incluyan aquellos ejercicios y prácticas relacionadas con las instalaciones portuarias, y
- Evaluación de los ejercicios y prácticas de protección.

(Resolución 339 de 2003, artículo 4º)

ARTÍCULO 3.2.1.1.4. *Competencias mínimas adicionales a las tratadas en el artículo anterior que debe incluir la formación de oficiales de protección de buques.* Las competencias mínimas adicionales a las tratadas en el artículo anterior, que debe incluir la formación de quienes se desempeñen como oficiales de protección del buque, serán las siguientes:

- Distribución del buque.
- Plan de protección del buque y procedimientos conexos, incluyendo la formación sobre cómo hacer frente a distintos escenarios posibles.
- Técnicas en gestión y control de multitudes.
- Funcionamiento del equipo y los sistemas de protección.
- Verificación y mantenimiento a bordo de sus sistemas de protección.

(Resolución 339 de 2003, artículo 5º)

ARTÍCULO 3.2.1.1.5. *Competencias mínimas que debe incluir la formación de todo el personal a bordo con tareas específicas de protección.* Las competencias mínimas que debe incluir la formación de todo el personal a bordo, que tengan tareas específicas de protección, serán las siguientes:

- Conocimiento de amenazas actuales y recurrentes para la protección.
- Detección e identificación de armas y otras sustancias o artefactos peligrosos.
- Reconocimiento de las características y el comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque.
- Técnicas que se utilizan para eludir las medidas de protección.
- Técnicas de gestión y control de multitudes.
- Comunicación sobre protección.
- Conocimiento de los procedimientos de emergencia y los planes para atención de contingencias.
- Funcionamiento del equipo y de los sistemas de protección.
- Verificación, mantenimiento y prueba de los equipos a bordo y de sus sistemas de protección.
- Técnicas de inspección, control y vigilancia.

- Métodos para efectuar registros de personas, efectos personales, equipajes, carga y provisiones del buque.

(Resolución 339 de 2003, artículo 6°)

ARTÍCULO 3.2.1.1.6. *Competencias mínimas que debe incluir la formación de todo el personal a bordo.* Las competencias mínimas que debe incluir la formación de todo el personal a bordo, serán las siguientes:

- Significado de cada nivel de protección y las medidas que procede a adoptar.
- Conocimiento de los procedimientos de emergencia y los planes para la atención de contingencias.
- Detección e identificación de armas y otras sustancias o artefactos peligrosos.
- Reconocimientos con carácter no discriminatorio de las características y el comportamiento de las personas que pueden suponer amenaza para la protección del buque, y
- Técnicas que se utilizan para eludir las medidas de protección.

(Resolución 339 de 2003, artículo 7°)

ARTÍCULO 3.2.1.1.7. *Requisitos para avalar los pénsums.* Los requisitos para que la Autoridad Marítima Nacional avale los pénsums de los cursos presentados por personas naturales o jurídicas, serán los siguientes:

- a) Presentar los pénsums de cada curso con temas que abarquen los ítems discriminados en los artículos 3.2.1.1.3; 3.2.1.1.4; 3.2.1.1.5 y 3.2.1.1.6, dispuestos en el presente capítulo.
- b) Evidencias de que los instructores poseen las competencias académicas y/o prácticas en cada ítem discriminado en los artículos 3.2.1.1.3; 3.2.1.1.4; 3.2.1.1.5 y 3.2.1.1.6, dispuestos en el presente capítulo.
- c) Evidencias de que los instructores poseen las competencias que garanticen una adecuada transmisión de los conocimientos.

(Resolución 339 de 2003, artículo 8°)

ARTÍCULO 3.2.1.1.8. Certificado. El certificado establecido en el anexo No. 1 del presente REMAC, constituirá evidencia concerniente a la asistencia y aprobación del curso de formación en protección marítima, para su titular.

(Resolución 339 de 2003, artículo 9°)

CAPÍTULO 2

DE LOS GRADOS DE EDUCACIÓN QUE DEBEN ACREDITARSE PARA LA EXPEDICIÓN DE UNAS LICENCIAS DE NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 3.2.1.2.1. Para acceder a las licencias de navegación descritas en este artículo, debe acreditarse los grados de instrucción que a continuación se detallan:

Marineros costaneros de cubierta y máquinas	5° de primaria
Marinero de pesca	5° de primaria
Patrón de pesca regional	5° de primaria

(Resolución 026 de 2005, artículo 1°)

ARTÍCULO 3.2.1.2.2. Para acceder a las licencias de motorista costanero y de motorista de pesca regional, no se requiere tener grado de instrucción formal alguno diferente al programa de la Escuela Náutica.

(Resolución 026 de 2005, artículo 2°)

CAPÍTULO 3.

DE LOS REQUISITOS PARA LA EXPEDICIÓN DEL TÍTULO DE NAVEGACIÓN DE OFICIAL DE PUENTE DE ALTURA DE PRIMERA CLASE, CATEGORÍA "A".

Adicionado por la Resolución 0609 del 04 de agosto de 2022.

ARTÍCULO 3.2.1.3.1. Para acceder al título de navegación como oficial de puente de altura de primera clase, categoría "a", debe acreditarse lo requisitos que a continuación se detallan:

a) Acreditar un mínimo de embarco de cuarenta y ocho (48) meses desempeñándose como Oficial de Puente, a bordo de buques de navegación marítima (oceánica), veinticuatro (24) de los cuales a bordo de buques de más de 500 A.B. (que efectúen navegación en viajes no próximos a costa), en posesión de licencia de Oficial de Puente de Altura.

b) Acreditar debidamente:

- Haber aprobado exámenes sobre las materias y principios del Convenio, exigidos para licencia de Oficial de Puente de Altura de Primera Clase, Categoría "B" indicados en el numeral 13, Literal b, del Artículo 2.4.1.1.2.25 del Decreto 1070 de 2015.
- Haber aprobado exámenes sobre las materias adicionales que para este grado establezca la Autoridad Marítima.
- Haber efectuado un curso de seguridad de las personas, establecido por el Convenio, y reconocido por la Autoridad Marítima.

c) Los demás requisitos complementarios reglamentarios.

TÍTULO 2

CENTROS DE CAPACITACIÓN Y ENTRENAMIENTO DE LA GENTE DE MAR

CAPÍTULO 1

DE LOS REQUISITOS PARA EL RECONOCIMIENTO DE LOS CENTROS DE CAPACITACIÓN Y ENTRENAMIENTO DE LA GENTE DE MAR, Y SUS PROGRAMAS DE ESTUDIOS Y PRÁCTICAS

ARTÍCULO 3.2.2.1.1. ARTÍCULO 3.2.2.1.1. Para que sean reconocidos los programas de Capacitación y Entrenamiento de la gente de mar por la Autoridad Marítima

Nacional, los centros a que hace referencia el presente título, o deberán acreditar lo siguiente:

- a. Cuando se trate de satisfacer las funciones, competencias, conocimientos y suficiencia para alcanzar un nivel de navegación en aguas jurisdiccionales colombianas exclusivamente, los programas de estudio completamente desarrollados que incluyan: objetivo del programa, condiciones de entrada para los aspirantes, modalidad educativa, tópicos que desarrollará el curso, número máximo de participantes, descripción detallada del programa indicando la intensidad horaria de enseñanza teórica y práctica
- b. Cuando se trate de satisfacer las funciones, competencias, conocimientos y suficiencia para alcanzar un nivel de navegación en aguas internacionales; los programas de estudio citados en el párrafo anterior deberán especificar con exactitud el curso modelo de la Organización Marítima Internacional (OMI) aplicable y la indicación de las Reglas, Secciones o Tablas del Convenio Internacional STCW/78 enmendado que satisface.
- c. En cualquiera de los casos anteriores, deberán presentar el sistema que se empleará para la evaluación de los alumnos y los criterios para aprobación del curso que serán utilizados.

PARÁGRAFO: Los programas o cursos, deberán tener desarrollados los siguientes documentos complementarios:

- Cartilla del Alumno
- Manual del Instructor
- Modelo de los certificados que se expedirán

(Resolución 16 de 2023, artículo 1º)

ARTÍCULO 3.2.2.1.2. Los Centros de capacitación y entrenamiento de la gente de mar que sean autorizados por la Autoridad Marítima Nacional para dictar los programas de que trata el artículo anterior, deberán contar y presentar para aprobación Instructores y Evaluadores que satisfagan las siguientes condiciones:

- a. Haber participado en un curso sobre Pedagogía o Docencia con intensidad horaria no inferior a 96 horas.

- b. Certificar idoneidad como Instructor Marítimo de acuerdo con el curso que exija la Autoridad Marítima Nacional.
- c. Certificar idoneidad como Evaluador de acuerdo con el curso que exija la Autoridad Marítima Nacional.
- d. Certificar idoneidad como instructor con simuladores cuando el programa exija la utilización de esta herramienta, de acuerdo con el curso que exija la Autoridad Marítima Nacional.
- e. Certificar como mínimo dos instructores a bordo, uno de cubierta y uno de máquinas. (Únicamente para los cursos que aplique, según el Código de Formación)
- f. El Instructor y Evaluador deberán acreditar su participación como Alumno del mismo curso modelo para el que se postulan como docentes.

PARÁGRAFO: Se exceptúan los docentes que intervienen en la complementación de las materias náuticas o los saberes exigidos en asuntos de matemáticas, física, química, ciencia y tecnología, sociales o cívica.

(Resolución 16 de 2023, artículo 2º)

ARTÍCULO 3.2.2.1.3. Los Centros de capacitación y entrenamiento de la gente de mar que sean autorizados por la Autoridad Marítima Nacional para dictar los programas a que hace referencia el artículo 3.2.2.1.1 deberán contar con un sistema de gestión implementado y certificado por una entidad debidamente acreditada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

El sistema de gestión deberá contener, entre otros aspectos, descripción del sistema de protección de la información, mantenimiento de registros de los estudiantes, expedición de certificados y otros registros.

PARÁGRAFO 1: Cuando el Centro de Capacitación y Entrenamiento para la gente de mar no tenga el sistema de gestión certificado, tras el reconocimiento, tendrá un plazo de dieciocho (18) meses para acreditarlo.

PARÁGRAFO 2: Los Centros de Capacitación y Entrenamiento para la gente de mar deben disponer de infraestructura adecuada que garantice un desarrollo institucional de calidad.

(Resolución 16 de 2023, artículo 3º)

ARTÍCULO 3.2.2.1.4. Capacitación a distancia y virtual. Los Centros de Capacitación y Entrenamiento para la Gente de Mar podrán adelantar programas en la metodología de educación virtual y a distancia, E-learning o B-learning siempre y cuando el acto administrativo de registro del programa así lo autorice.

El Centro de Capacitación y Entrenamiento para la gente de mar que adopte la metodología virtual y a distancia deberá contar con la infraestructura tecnológica necesaria para el desarrollo del programa y demostrar las estrategias para desarrollar actividades académicas que impliquen la realización de prácticas, talleres, asesorías y demás actividades que garanticen el acompañamiento a los alumnos.

PARÁGRAFO 1: Cuando no se cuente con la infraestructura tecnológica necesaria para el desarrollo de programas virtuales y a distancia, se podrá utilizar la infraestructura de otros Centros reconocidos por la Autoridad Marítima, empresas o instituciones que cuenten con la capacidad mediante la celebración de convenios.

PARÁGRAFO 2: Para efectos de aplicación del presente artículo, se utilizarán las siguientes definiciones:

1. **Educación a distancia:** Esta educación hace referencia a desarrollos pedagógicos especialmente diseñados para que un Estudiante adelante un proceso de autoaprendizaje a distancia.
2. **Educación virtual ó E-learning:** Es aquella que pretende meramente transportar al facilitador a una locación distante mediante el empleo de ondas de radio o el servicio de Internet.
3. **Blended learning (B-learning)** es el aprendizaje que combina el E-learning (encuentros asincrónicos) con encuentros presenciales (sincrónicos) tomando las ventajas de ambos tipos de aprendizajes.

(Resolución 16 de 2023, artículo 4º)

ARTÍCULO 3.2.2.1.5. Reconocimiento. Una vez efectuada la verificación por parte de la Autoridad Marítima Nacional de los documentos relacionados en los artículos anteriores, se efectuará una inspección con el fin de comprobar las condiciones generales de:

- Localización y estado de la estructura física de las instalaciones.
- Ambientes de instrucción, laboratorios y simuladores.
- Comodidades y servicios para los alumnos.
- Ayudas a la instrucción, biblioteca física o virtual (En todos los casos, IES, ETDH e Informales, la biblioteca contendrá, como mínimo, un (01) ejemplar original y actualizado, físico o digital del Convenio Internacional para la Formación, Titulación y Guardia de la Gente de mar – STCW/78 enmendado, un (01) ejemplar original y actualizado, físico o digital, por cada uno de los cursos modelo de la Organización Marítima Internacional que se hubiere autorizado dictar y certificar.

Cuando se establezca que el Centro de Capacitación y Entrenamiento para la gente de mar cumple con lo establecido en la presente resolución, se expedirá, por la Subdirección de Marina Mercante, el respectivo acto administrativo de reconocimiento.

PARÁGRAFO: Cuando un programa exija formación práctica y la institución no cuente con el espacio para su realización, deberá garantizar la formación mediante la celebración de convenios con empresas o instituciones que tengan los escenarios de práctica.

(Resolución 16 de 2023, artículo 5º)

ARTÍCULO 3.2.2.1.6. Vigencia del acto administrativo. El reconocimiento otorgado por la Autoridad Marítima Nacional tendrá vigencia de tres (3) años, durante los cuales el Centro de Capacitación y Entrenamiento para la gente de mar debe mantener las condiciones inicialmente acreditadas, so pena de declarar la pérdida de ejecutoriedad del acto administrativo de conformidad a lo dispuesto en el artículo 91 del Código del Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

(Resolución 16 de 2023, artículo 6º)

ARTÍCULO 3.2.2.1.7. Auditorías de calidad e Inspecciones Obligatorias. Durante el tiempo de vigencia del acto administrativo de reconocimiento del Centro de Capacitación y Entrenamiento para la gente de mar, la Autoridad Marítima Nacional podrá realizar las auditorías e inspecciones que considere convenientes.

En el caso que dentro de las auditorías de calidad o inspecciones realizadas se detecten no conformidades menores, el Centro de Capacitación y Entrenamiento para la gente de mar tendrá un plazo de hasta tres (3) meses para subsanar las deficiencias, las cuales deberán ser notificadas a la Subdirección de Marina Mercante, de la Dirección General Marítima, a través de su respectivo representante legal o a quien haga sus veces.

(Resolución 16 de 2023, artículo 1º)

Si se detectan no conformidades mayores, el Centro de Capacitación y Entrenamiento de la gente de mar tendrá un plazo de hasta seis (6) meses para subsanar las deficiencias que serán revisadas inicialmente mediante prueba documental, la cual deberá ser remitida a la Subdirección de Marina Mercante, de la Dirección General Marítima, para que esta lo analice y emita sus consideraciones.

PARÁGRAFO 1: Entiéndase por **inspección** la acción puntual en la que se observa qué deficiencias existen respecto a la normativa que rige la actividad.

Por **auditoría**, un proceso sistemático, independiente y documentado para obtener evidencias y evaluarlas de manera objetiva.

PARÁGRAFO 2: Entiéndase por **No conformidad mayor** la ausencia o fallo en implantar y mantener uno o más requisitos del sistema de gestión, o una situación que pudiera, basándose en evidencias o evaluaciones objetivas, crear una duda razonable sobre la calidad de lo que la organización está suministrando.

Por **No conformidad menor** (o solamente no conformidad) la que por sus características no llega a la gravedad de la anterior.

(Resolución 16 de 2023, artículo 7º)

CAPÍTULO 2

DEL USO DE SIMULADORES EN LA FORMACIÓN Y/O CAPACITACIÓN NÁUTICA

ARTÍCULO 3.2.2.2.1. *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer las normas generales para el uso de simuladores en el territorio nacional, durante la formación y/o capacitación marítima. Los simuladores que posean los centros de formación y/o capacitación como apoyo a la instrucción para la gente de mar, deberán contar con la aprobación y certificación por parte de la Autoridad Marítima Nacional.

(Resolución 610 de 2014, artículo 1º)

ARTÍCULO 3.2.2.2.2. *Procedimiento para aprobación.* De conformidad a lo establecido en la Regla I/12, Sección A-I/12, y los capítulos II al VI del Convenio STCW-1978-enmendado, los centros de formación y/o capacitación que impartan formación y/o capacitación con el apoyo de simuladores, solicitarán la inspección de éstos por parte de la Autoridad Marítima Nacional, de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- a) Comunicación formal dirigida al Director General Marítimo donde conste la solicitud de inspección. A ésta se deberá adjuntar copia de las especificaciones técnicas indicadas en la ficha técnica, el manual del simulador y la indicación de los cursos en que será utilizado.
- b) La inspección para aprobación será efectuada por el Subdirector de Marina Mercante o a quien este delegue;
- c) Durante la inspección se diligenciará el formato establecido como anexo No. 2 dispuesto en el presente REMAC.

- d) La visita de inspección deberá recomendar o no, la emisión del certificado de aprobación, cuyo formato se incluye como anexo No. 3 dispuesto en el presente REMAC.

(Resolución 610 de 2014, artículo 2º)

ARTÍCULO 3.2.2.3. Certificación. Los simuladores que cumplan las exigencias señaladas en la sección A-I/12, parte 1, y las orientaciones de la sección B-I/12 contenidas en el Convenio STCW-1978-enmendado, serán certificados por la Autoridad Marítima Nacional.

El Certificado tendrá una vigencia de cinco (5) años. Al término de estos, su renovación estará supeditada a que no se hayan registrado alteraciones u obsolescencias técnicas significativas.

(Resolución 610 de 2014, artículo 3º)

ARTÍCULO 3.2.2.4. Formación con simuladores. Los centros de formación y/o capacitación que impartan instrucción con simuladores deben garantizar que:

- a) Se siguen los procedimientos de formación establecidos en el Convenio STCW-1978 enmendado, sección A-I/12, parte 2, numeral 7.
- b) Se siguen los procedimientos de evaluación establecidos en el Convenio STCW-1978 enmendado, sección A-I/12, parte 2, numeral 8.
- c) Que los instructores seleccionados para el efecto, reúnan las calificaciones y experiencias exigida en la sección A-I/12, parte 2, numeral 9, para cada tipo de curso; y que han sido certificados en los cursos modelo 6.09, 6.10 y 3.12 como mínimo.

PARÁGRAFO. Para una mejor comprensión de las consideraciones técnicas referidas en los artículos dispuestos en el presente capítulo, se dispone el anexo No. 4 del presente REMAC, en el que se transcriben las piezas textuales citadas del Convenio STCW/78 Enmendado.

(Resolución 610 de 2014, artículo 4º)

TÍTULO 3

PROTECCIÓN DE LA SALUD Y SEGURIDAD DE LA GENTE DE MAR

ARTÍCULO 3.2.3.1. Con el objeto de su aplicación al ámbito nacional, se adoptan las directrices que han sido refrendadas por el Consejo de Administración de la OIT y el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, a fin de suministrar asesoramiento complementario a las autoridades competentes, médicos y todas las partes interesadas del sector del transporte marítimo, acerca de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (Convenio MLC, 2006) y el Convenio STCW-1978, en su forma enmendada, con respecto a la protección de la salud de la gente de mar y el fomento de la seguridad en el mar, la cual forma parte integral del presente reglamento.

(Resolución 140 de 2013, artículo 1º)

PARTE 3

APOYO EN TIERRA

TÍTULO 1

PILOTOS PRÁCTICOS

CAPÍTULO 1

DEL FORMATO PARA EL REPORTE Y CONTROL DE LAS MANIOBRAS DE PRACTICAJE -PILREP-, EL FORMATO PARA EL REPORTE Y CONTROL DE LAS MANIOBRAS DE ENTRENAMIENTO-REPEN- Y EL FORMATO DE INFORME MENSUAL DE MANIOBRAS DE PILOTOS

ARTÍCULO 3.3.1.1.1. *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer el formato para el reporte y control de las maniobras de practicaje –PILREP– (Anexo No. 5 del presente REMAC); el formato para el reporte y control de las maniobras de entrenamiento –REPEN–, (Anexo No. 6 del presente REMAC), y el formato de informe mensual de maniobras de pilotos que deben llevar las empresas de practicaje y las capitanías de puerto (Anexo No. 7 del presente REMAC).

(Resolución 203 de 2002, artículo 1º y 2º)

ARTÍCULO 3.3.1.1.2. Disponer que los formatos –PILREP– y –REPEN– sean publicados y suministrados gratuitamente en la página web de la Dirección General Marítima (www.dimar.mil.co), con el fin de que sean utilizados por los interesados.

(Resolución 147 de 2002, artículo 3º)

ARTÍCULO 3.3.1.1.3. Es obligación del piloto práctico el diligenciamiento correcto y completo del formato –PILREP–, el cual debe ser validado con firma original y sello del capitán de la nave.

(Resolución 147 de 2002, artículo 4º)

ARTÍCULO 3.3.1.1.4. Es obligación del piloto supervisor de la maniobra, el diligenciamiento del formato para el reporte y control de las maniobras de entrenamiento –REPEN–, en la cual conste la hora, el número de maniobras en entrenamiento y el tonelaje de los buques.

(Resolución 147 de 2002, artículo 5º)

ARTÍCULO 3.3.1.1.5. El piloto práctico y el piloto práctico en entrenamiento, deberán entregar el original del formato –PILREP– o –REPEN–, según el caso, debidamente diligenciado a la capitanía de puerto dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles siguientes a la realización de la maniobra.

(Resolución 147 de 2002, artículo 6º)

ARTÍCULO 3.3.1.1.6. Cualquier inconsistencia en la información de los formatos PILREP y REPEN, tales como fecha, identificación de la nave y/o legibilidad de los datos, determinarán que la maniobra no sea registrada por la capitanía de puerto.

(Resolución 147 de 2002, artículo 7°)

ARTÍCULO 3.3.1.1.7. Las capitanías de puerto llevarán el control de las maniobras en el libro de control de pilotos prácticos, con base en el formato PILREP y REPEN, debiendo informar cualquier novedad a la Autoridad Marítima Nacional. Así mismo, expedirán las certificaciones sobre el número de maniobras realizadas por los pilotos prácticos y sobre el número de maniobras en entrenamiento realizadas por el aspirante a piloto práctico, piloto práctico por cambio de categoría o jurisdicción, en función de estos reportes.

PARÁGRAFO. El registro de ingreso de los formatos –PILREP– y –REPEN– será individual y tendrá un consecutivo asignado por cada capitanía de puerto.

(Resolución 147 de 2002, artículo 8°)

CAPÍTULO 2

DEL ENTRENAMIENTO DE PILOTOS PRÁCTICOS PARA TERMINALES PORTUARIOS NUEVOS, EN JURISDICCIONES EXISTENTES O EN NUEVAS JURISDICCIONES

ARTÍCULO 3.3.1.2.1. *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer el procedimiento para el entrenamiento de pilotos prácticos en los terminales portuarios nuevos, que se desarrollen en jurisdicciones existentes y en nuevas jurisdicciones.

(Resolución 416 de 2014, artículo 1°)

Terminales portuarios nuevos en jurisdicción nueva

ARTÍCULO 3.3.1.2.2. *Terminal portuario nuevo.* Mientras ostente calidad de terminal portuario nuevo, de acuerdo con lo consagrado en el artículo 33 del Decreto 1466 de 2004 (Compilado en el Decreto Único 1070 de 2015), no se

aceptarán solicitudes de aspirantes a pilotos prácticos. Solo se recibirán solicitudes por cambio de jurisdicción o jurisdicción adicional.

(Resolución 416 de 2014, artículo 2º)

ARTÍCULO 3.3.1.2.3. *Autorización para el entrenamiento de pilotos por cambio de jurisdicción u otra jurisdicción.* La empresa de practicaaje que avalará el entrenamiento de los pilotos prácticos por cambio de jurisdicción u otra jurisdicción, elevará solicitud motivada a la Autoridad Marítima Nacional para el entrenamiento de pilotos prácticos que pretendan prestar el servicio en el puerto nuevo.

(Resolución 416 de 2014, artículo 3º)

ARTÍCULO 3.3.1.2.4. *Requisitos para autorizar el entrenamiento.* La Autoridad Marítima Nacional autorizará el entrenamiento de pilotos prácticos para terminales portuarios nuevos en jurisdicción nueva, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 22 de la Ley 658 de 2001 y en el artículo 20 del Decreto 1466 de 2004 (Compilado en el Decreto único 1070 de 2015).

Además deberán acreditar:

1. La realización de treinta (30) maniobras de entrenamiento, quince (15) diurnas y quince (15) nocturnas, en un periodo de cuatro (4) meses, entre el punto en que se proponga localizar la boya de mar y el terminal marítimo que se construye. De dichas maniobras, por lo menos cinco (5) diurnas y cinco (5) nocturnas, se realizarán en un remolcador. Se autoriza el embarque simultáneo de hasta dos pilotos prácticos.
2. Al término de las maniobras descritas en el párrafo anterior, el piloto práctico que las hubiere culminado entregará a la capitanía de puerto respectiva, un informe escrito que contendrá, como mínimo, los siguientes aspectos:
 - a) Información general del área geográfica del terminal portuario nuevo.

- b) Condiciones hidrográficas y oceanográficas predominantes en el área de navegación, en el tiempo en que se desarrollaron las maniobras de entrenamiento (corrientes, mareas, vientos, etc.).
- c) Condiciones meteorológicas reinantes durante el tiempo en que se desarrollaron las maniobras de entrenamiento.
- d) Recomendaciones sobre ayudas a la navegación que debieran ser dispuestas en el área para incrementar la seguridad en la navegación.
- e) Recomendaciones, si las hubiera, para determinar el área y espacios de maniobra en el terminal marítimo.

PARÁGRAFO. Se podrán hacer maniobras en simulador conducidas por pilotos maestros, debiendo incluir datos reales y simular condiciones extremas.

(Resolución 416 de 2014, artículo 4º)

ARTÍCULO 3.3.1.2.5. *Evaluación de entrenamiento e informe escrito.* La Autoridad Marítima Nacional evaluará los reportes de las maniobras y el informe final rendido por cada uno de los pilotos prácticos interesados, con el objeto de determinar si dan lugar al reconocimiento de experticia en el terminal portuario.

(Resolución 416 de 2014, artículo 5º)

ARTÍCULO 3.3.1.2.6. *Examen de competencia.* A los pilotos prácticos que la Autoridad Marítima Nacional les apruebe las maniobras de entrenamiento y el informe final, se les concluirá su proceso con cuatro evaluaciones prácticas individuales, dos (2) diurnas y dos (2) nocturnas, en naves, según su categoría y facultad, debiendo obtener una calificación igual o superior a ocho punto cero (8.0) sobre diez punto cero (10.0) para cada evaluación.

(Resolución 416 de 2014, artículo 6º)

ARTÍCULO 3.3.1.2.7. *Junta examinadora.* Las maniobras serán calificadas por las siguientes personas:

1. Un representante de la autoridad marítima nacional, el cual deberá ser un oficial superior de la Armada Nacional del cuerpo ejecutivo de la

especialidad superficie o submarinos, en servicio activo o en retiro, que haya sido comandante de unidad mayor.

2. Un piloto práctico maestro de la empresa de practica que solicitó el entrenamiento.

(Resolución 416 de 2014, artículo 7º)

ARTÍCULO 3.3.1.2.8. *Ampliación de la licencia de explotación comercial.* La empresa de practica interesada en prestar el servicio en la nueva jurisdicción de la Capitanía de Puerto, deberá solicitar la respectiva ampliación de la licencia de explotación comercial.

(Resolución 416 de 2014, artículo 8º)

ARTÍCULO 3.3.1.2.9. *Formato de maniobras de entrenamiento.* Es obligación del piloto práctico el diligenciamiento completo y correcto del formato REPEN, el cual debe ser validado con firma y sello original del capitán de la nave.

(Resolución 416 de 2014, artículo 9º)

ARTÍCULO 3.3.1.2.10. *Entrega formato.* El piloto práctico en entrenamiento, deberá entregar el formato debidamente diligenciado a la capitanía de puerto de la jurisdicción, dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles siguientes a la realización de la maniobra.

(Resolución 416 de 2014, artículo 10º)

ARTÍCULO 3.3.1.2.11. Cualquier inconsistencia en la información del formato, tales como fecha, identificación de la nave y/o legibilidad de los datos, determinarán que la maniobra no sea registrada por la capitanía de Puerto.

(Resolución 416 de 2014, artículo 11º)

ARTÍCULO 3.3.1.2.12. Una vez concluido el término de cinco (5) años, el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y piloto práctico por cambio de categoría y/o jurisdicción, se registrarán por lo dispuesto en la Ley 658 de 2001, en el Decreto 1466 de 2004, en el Decreto 3703 de 2007 (Ambos compilados en el Decreto Único 1070 de 2015), y demás normas que los modifiquen o adicionen.

(Resolución 416 de 2014, artículo 12°)

Terminal portuario nuevo en jurisdicción existente

ARTÍCULO 3.3.1.2.13. Cuando se construya un terminal portuario nuevo en una jurisdicción existente, las maniobras que se realicen dentro del primer mes de operación, se efectuarán con dos pilotos, en lo posible diferentes, con el fin de que se familiaricen con el nuevo terminal portuario.

Al término de las maniobras descritas en el párrafo anterior, el piloto práctico que las hubiere culminado entregará a la capitanía de puerto respectiva, un informe escrito que contendrá, como mínimo, los siguientes aspectos:

- a) Información general del área geográfica del terminal portuario nuevo;
- b) Condiciones hidrográficas y oceanográficas predominantes en el área de navegación, durante el tiempo en que se desarrolló el entrenamiento (corrientes, mareas, vientos, etc.);
- c) Condiciones meteorológicas reinantes durante el tiempo en que se desarrollaron las maniobras de entrenamiento;
- d) Recomendaciones sobre ayudas a la navegación que debieran ser dispuestas en el área para incrementar la seguridad en la navegación;
- e) Recomendaciones, si las hubiera, para determinar el área y espacios de maniobra en el terminal marítimo.

(Resolución 416 de 2014, artículo 13°)

CAPÍTULO 2A

“ENTRENAMIENTO PILOTOS PRÁCTICOS EN LA JURISDICCIÓN DE URABÁ Y EL DARIÉN EN INSTALACIONES PORTUARIAS NUEVAS

Artículo 3.3.1.2A.1. Autorización para el entrenamiento para pilotos por cambio de categoría. La empresa de practicaaje que avalará el entrenamiento de los pilotos prácticos por cambio de categoría elevará solicitud motivada a la Autoridad Marítima Nacional para el entrenamiento de pilotos prácticos que pretendan prestar el servicio en la nueva Instalación Portuaria.

Artículo 3.3.1.2A.2. Requisitos para autorizar el entrenamiento. La Autoridad Marítima Nacional autorizará el entrenamiento de pilotos prácticos para terminales portuarios, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Acreditar un periodo de ejercicio de la actividad de practica en la jurisdicción de Urabá y el Darién de un tiempo mínimo de cinco (5) años.
2. Acrediten una realización de mínimo cuatrocientas (400) maniobras como piloto en esta categoría en esta jurisdicción.
3. Contar con licencia de practica vigente para la jurisdicción de Urabá y el Darién.

Artículo 3.3.1.2A.3. Entrenamiento. El entrenamiento del piloto práctico solicitante se llevará a cabo de manera personal e individual. El piloto aspirante a cambio de categoría deberá realizar maniobras de entrenamiento en muelle para ascenso a maestro en las jurisdicciones de Buenaventura y Santa Marta, siendo necesario acreditar la realización de treinta (30) maniobras de entrenamiento quince (15) diurnas y quince (15) nocturnas, en cada una de las jurisdicciones.

Artículo 3.3.1.2A.4. Control de las maniobras de entrenamiento.

- a) La Capitanía de Puerto de la jurisdicción específica donde se desarrolle un entrenamiento de Practica llevará el registro y control de las maniobras de entrenamiento en el Libro de Control de Pilotos Prácticos y de acuerdo con el formato determinado por la Autoridad Marítima Nacional, el cual debe ser firmado por el piloto instructor, el Capitán de la nave y el Capitán de Puerto;
- b) El cumplimiento de entrenamiento del piloto práctico por cambio de categoría será supervisado por el piloto titular de la maniobra quien será el responsable del desarrollo integral del entrenamiento de pilotos actuando como supervisor.

El entrenamiento será certificado por el Capitán de Puerto o la persona que él designe para el respectivo registro y control de maniobras, con base en la evaluación del piloto supervisor.

Artículo 3.3.1.2A.5. Finalización de las maniobras de entrenamiento. Se considera finalizado el entrenamiento de Practicaje cuando se cumplan los siguientes requisitos:

a) Se expida el certificado de finalización del entrenamiento de practicaje por la Capitanía de Puerto de Urabá y el Darién, con fundamento en las maniobras certificadas por las Capitanías de Santa Marta y Buenaventura, en el que conste fecha y hora de ejecución de las maniobras, nombre, bandera y tonelaje de los buques respectivos.

b) Se apruebe el Examen de Competencia en la parte teórica y se realicen las maniobras en muelle de evaluación práctica, realizando dos (2) maniobras, una (1) Diurna y una (1) nocturna en la Jurisdicción de Buenaventura y, dos (2) maniobras, una (1) Diurna y una (1) nocturna en la Jurisdicción de Santa Marta y califique la Junta Examinadora, debiendo obtener una calificación igual o superior a ocho punto cero (8.0) sobre diez punto cero (10.0) para cada evaluación.

(Capítulo Adicionado por el artículo 1 de la Resolución 270 de 2024)

CAPÍTULO 3

DE LA REMUNERACIÓN PARA QUIENES EJERCEN LA ACTIVIDAD MARÍTIMA DE PRACTICAJE

ARTÍCULO 3.3.1.3.1. *Aplicación de la remuneración.* Para dar aplicación a la remuneración contenida en el presente capítulo, la asesoría del piloto práctico comprenderá:

En maniobra de amarre a boyas: 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.

En maniobra de atraque: 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.

En maniobra de fondeo: Comienza en el momento de su llegada a bordo en el punto de embarque y concluye cuando fondea el ancla y fila la cadena necesaria para que el buque quede asegurado al fondo.

En maniobra de zarpe: Comienza en el momento de su llegada a bordo, con el propósito de salir del puerto. Concluye cuando se desembarca de la nave en la boya de mar o lugar indicado.

(Resolución 630 de 2012, artículo 2º)

ARTÍCULO 3.3.1.3.2. Expresión matemática. Para determinar la remuneración de quienes ejercen la actividad marítima de practicaje, se tendrán en cuenta el arqueo bruto (señalado en el artículo 7º de la Ley 658 de 2011) y los factores relacionados directamente con el servicio de practicaje (la distancia, el tipo de maniobra y el tiempo de espera). De lo anterior, resulta la siguiente expresión matemática:

$$\text{Tarifa} = [(\text{TAB}) \times \text{FD} \times \text{FM}] + \text{TE}$$

Siendo TAB (Tabla de Arqueo Bruto), FD (Factor de Distancia), FM (Factor de Maniobra), y TE (Tiempo de Espera).

(Resolución 630 de 2012, artículo 3º)

ARTÍCULO 3.3.1.3.3. Remuneración. La remuneración del piloto práctico que ejerza la actividad de practicaje en las áreas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional, será la siguiente, de acuerdo con las tablas descritas a continuación:

TABLA DE ARQUEO BRUTO (TAB)

ARQUEO BRUTO	SMMLV
200 - 2.500	1,09
2.501 - 5.000	1,30
5.001 - 7.500	1,50
7.501 - 10.000	1,66
10.001 - 12.500	1,81
12.501 - 15.000	1,93
15.001 - 17.500	2,05
17.501 - 20.000	2,11
20.001 - 22.500	2,16
22.501 - 25.000	2,22
25.001 - 27.500	2,27
27.501 - 30.000	2,33
30.001 - 32.500	2,38
32.501 - 35.000	2,44
35.001 - 37.500	2,49
37.501 - 40.000	2,54
40.001 - 42.500	2,59
42.501 - 45.000	2,65
45.001 - 47.500	2,70
47.501 - 50.000	2,75
50.001 - 52.500	2,80
52.501 - 55.000	2,85
55.001 - 57.500	2,90
57.501 - 60.000	2,95
60.001 - 62.500	3,00
62.501 - 65.000	3,05
65.001 - 67.500	3,10
67.501 - 70.000	3,14
70.001 - 72.500	3,19
72.501 - 75.000	3,24
75.001 - 77.500	3,29
77.501 - 80.000	3,33

80.001 - 82.500	3,38
82.501 - 85.000	3,43
85.001 - 87.500	3,47
87.501 - 90.000	3,52
90.001 - 92.500	3,56
92.501 - 95.000	3,60
95.001 - 97.500	3,65
97.501 - 100.000	3,69
100.001 - 102.500	3,73
102.501 - 105.000	3,78
105.001 - 107.500	3,82
107.501 - 110.000	3,86
110.001 - 112.500	3,90
112.501 - 115.000	3,94
115.001 - 117.500	3,98
117.501 - 120.000	4,02
120.001 - 122.500	4,06
122.501 - 125.000	4,10
125.001 - 127.500	4,14
127.501 - 130.000	4,18
130.001 - 132.500	4,22
132.501 - 135.000	4,25
135.001 - 137.500	4,29
137.501 - 140.000	4,33
140.001 - 142.500	4,37
142.501 - 145.000	4,40
145.001 - 147.500	4,44
147.501 - 150.000	4,47
150.001 - 152.500	4,51
152.501 - 155.000	4,54
155.001 - 157.500	4,58
157.501 - 160.000	4,61
160.001 - 162.500	4,64
162.501 - 165.000	4,68
165.001 - 167.500	4,71

167.501 - 170.000	4,74
170.001 - 172.500	4,77
172.501 - 175.000	4,80
175.001 - 177.500	4,83
177.501 - 180.000	4,86
180.001 - 182.500	4,89
182.501 - 185.000	4,92
185.001 - 187.500	4,95
187.501 - 190.000	4,98
190.001 - 192.500	5,01
192.501 - 195.000	5,04
195.001 - 197.500	5,07
197.501 - 200.000	5,09
200.001 - En adelante	5,12

Para efectos del factor distancia, se contabilizará desde la boya de mar o el sitio autorizado para el embarque de los pilotos, o el sitio de fondeo autorizado por la Dirección General Marítima, hasta el lugar de desembarque del piloto y viceversa.

La distancia de referencia 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; Puerto Bolívar (CP14): COL 229.

TABLA DE DISTANCIA

Distancia (millas náuticas - mn)	FD (Factor Distancia)
Hasta 2 mn	1.02
Más de 2 mn hasta 6 mn	1.05

Más de 6 mn hasta 10 mn	1.07
Más de 10 mn hasta 14 mn	1.09
Más de 14 mn hasta 17 mn	1.11
Más de 17 mn	1.13

TABLA DE TIPO MANIOBRA

Maniobra	FM (Factor Maniobra)
Fondeo, zarpe de fondeo	1.0
Atraque, zarpe de muelle, abarloamiento o acoderamiento, zarpe de abarloamiento, zarpe de acoderamiento, zarpe.	1.1
Amarre a boyas, zarpe de amarre de boyas	1.15
Maniobra especial	1.25

PARÁGRAFO 1. El valor de la tabla está expresado en salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV).

PARÁGRAFO 2. Para el caso de la maniobra de cambio de muelle, si ésta se realiza dentro de las instalaciones de la misma sociedad portuaria o terminal, así como hacia otra sociedad portuaria, el cobro corresponderá al de una maniobra completa de atraque.

PARÁGRAFO 3. La maniobra de corrida de muelle, tendrá un costo equivalente al 20% del valor de una maniobra de atraque.

PARÁGRAFO 4. La maniobra de entrada y salida de dragas, tendrá un costo equivalente al 30% del valor de una maniobra de atraque.

En las operaciones de dragado, donde por razones de seguridad marítima y gestión de riesgos, es necesaria la permanencia a bordo para cualquier asesoría

del piloto práctico, la remuneración será de un 25% del valor de una maniobra de entrada y salida de dragas, a partir de la primera hora.

(Resolución 0393 de 2021, artículo 1º)

PARÁGRAFO 5. *Tiempo de Espera (TE).* 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 éste se encuentre disponible a bordo del buque, se incrementará la remuneración en un veinticinco por ciento (25%) 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 veinticinco por ciento (25%) 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 éste se encuentre a bordo, el servicio tendrá un costo del veinte por ciento (20%) 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 treinta por ciento por ciento (30%). Si la maniobra es cancelada dentro de la tercera hora o más, tendrá un costo del cincuenta por ciento (50%). En ningún caso el valor del servicio podrá exceder del cincuenta por ciento (50%).

(Resolución 630 de 2012, artículo 4º)

ARTÍCULO 3.3.1.3.4. La remuneración para los pilotos prácticos por la prestación del servicio de practica para los buques de guerra extranjeros, corresponderá al cincuenta por ciento (50%) de la remuneración de los buques mercantes.

(Resolución 630 de 2012, artículo 5º)

ARTÍCULO 3.3.1.3.5. En los terminales costa 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 arqueo bruto de 0 a 40.000	40% por un tiempo de 20 horas
Buque con arqueo bruto mayor a 40.000 hasta 60.000	50% por un tiempo de 22 horas
Buque con arqueo bruto mayor de 60.000	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.

PARÁGRAFO 2. Para dar aplicación a lo consagrado en el párrafo 5° del artículo 3.3.1.3.3 sobre el tiempo de espera (TE), para los terminales de que trata el presente artículo, se tendrá en cuenta lo siguiente:

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

(Resolución 630 de 2012, artículo 6°)

ARTÍCULO 3.3.1.3.6. Cuando se ordene maniobra de fondeo adicional a las naves para realizar inspección antinarcóticos, se autorizará a los pilotos prácticos su cobro como una maniobra adicional.

(Resolución 630 de 2012, artículo 7°)

ARTÍCULO 3.3.1.3.7. Si durante una misma maniobra de practicaje se efectúan movimientos en radas, o en el interior de un puerto, previos o posteriores a la entrada o salida de un buque, se considerarán inherentes al mismo y no la dividirán, ni darán derecho a compensación alguna.

(Resolución 630 de 2012, artículo 8°)

ARTÍCULO 3.3.1.3.8. La remuneración contemplada en el presente capítulo, corresponde al valor de la maniobra efectuada por el piloto práctico exclusivamente, y no involucra ninguna otra actividad conexas.

(Resolución 630 de 2012, artículo 9°)

ARTÍCULO 3.3.1.3.9. Cualquier otra maniobra que no esté contemplada en el presente capítulo 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.

(Resolución 630 de 2012, artículo 10°)

ARTÍCULO 3.3.1.3.10. Establecer los siguientes puntos de embarque de pilotos prácticos:

Buenaventura (CP1)	
Latitud 03° 48' 23.7" Norte	Longitud 77° 21' 09.6" Oeste

(Punto de embarque modificado por la Resolución 121 de 2017, artículo 1°)

Tumaco (CP2)	
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 mts) 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 mts) al sur de la Boya de Mar.

San Andrés (CP7)

Latitud 12° 32' 00" Norte	Longitud 081° 41' 18" Oeste
---------------------------	-----------------------------

Turbo (CP8)

Latitud 08° 03' 42" Norte	Longitud 076° 45' 56" Oeste
---------------------------	-----------------------------

Coveñas (CP9)

Latitud 09° 32' 30" Norte	Longitud 075° 50' 00" Oeste
---------------------------	-----------------------------

Punto localizado sobre el área de fondeo de buques petroleros.

Puerto Bolívar (CP14)

Latitud 12° 18.5 Norte	Longitud 071° 59.7 Oeste
------------------------	--------------------------

(Resolución 630 de 2012, artículo 11°)

ARTÍCULO 3.3.1.3.11. La Dirección General Marítima establecerá los mecanismos y procedimientos necesarios para el control de las disposiciones contenidas en el presente capítulo.

(Resolución 630 de 2012, artículo 12°, modificado por el artículo 1° de la Resolución 274 de 2013)

ARTÍCULO 3.3.1.3.12. El incumplimiento de lo establecido en el presente capítulo 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.

(Resolución 630 de 2012, artículo 13°)

CAPÍTULO 4

DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL DE LA FATIGA EN EL EJERCICIO DEL PRACTICAJE EN JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA

ARTÍCULO 3.3.1.4.1. *Programación mensual de maniobras.* El capitán de puerto, con fundamento en la información recibida mensualmente vía correo electrónico, por parte de las compañías de practicaje, determinará la programación semanal para los pilotos prácticos, quienes atenderán maniobras de arribos, zarpes, movilizaciones. Éstas serán registradas en un documento que será enviado por correo electrónico al gremio marítimo en general, anotando los siguientes datos: Nombre del piloto, categoría, vigencia de la licencia, empresa y disponibilidad del servicio de practicaje. Para la programación mensual las empresas, deberán tener en cuenta lo siguiente:

PARÁGRAFO 1. La programación mensual será enviada el último miércoles de cada mes a los correos: user616@dimar.mil.co, con copia a navescp05@gmail.com.

PARÁGRAFO 2. La programación debe incluir los periodos de tiempo de los pilotos prácticos que ejercerán maniobras en otras jurisdicciones.

PARÁGRAFO 3. Se deberá tener en cuenta que el piloto práctico no debe permanecer en periodo de servicio por un lapso superior a siete (7) días consecutivos, salvo que al finalizar su periodo de servicio, el piloto práctico tenga

un periodo de reposo de veinticuatro (24) horas continuas, antes de iniciar un nuevo periodo de servicio.

PARÁGRAFO 4. El periodo de servicio no deben ser superior a quince (15) días, aun cumpliendo el requisito del parágrafo 3, es decir, después de un lapso de quince (15) días en periodo de servicio, el piloto práctico debe permanecer en periodo de reposo por un lapso mínimo de setenta y dos (72) horas continuas y sin interrupción.

PARÁGRAFO 5. El piloto práctico que ejecute maniobras en segunda jurisdicción, deberá tener un periodo de reposo de veinticuatro (24) horas continuas contadas desde la última maniobra realizada en la segunda jurisdicción.

(Resolución 218 de 2016, artículo 2º)

ARTÍCULO 3.3.1.4.2. *Maniobras diarias por piloto práctico.* El número máximo diario de maniobras por piloto práctico será de cuatro (4).

PARÁGRAFO 1. El piloto que ejecute cuatro (4) maniobras diarias, descansará como mínimo doce (12) horas continuas, después de la última maniobra realizada.

PARÁGRAFO 2. El piloto práctico que se desempeña como capitán o primer oficial a bordo de naves nacionales o extranjeras, dará estricto cumplimiento a lo establecido en el parágrafo 1 del presente artículo, es decir, doce (12) horas continuas de descanso después de la última maniobra ejecutada.

PARÁGRAFO 3. El piloto práctico no debe permanecer en periodo de maniobra más de seis (6) horas continuas.

PARÁGRAFO 4. En el caso de que la maniobra exceda el tiempo estipulado en el parágrafo 3 debido a motivos ajenos al piloto práctico, éste deberá pasar a periodo de reposo de doce (12) horas continuas, más dos (2) horas por cada hora o fracción que se haya excedido de las doce (12) horas de maniobra.

PARÁGRAFO 5. Las empresas de practicaje informarán oportunamente a la Estación de Control de Tráfico Marítimo 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. En ésta se detallará el grupo al cual pertenecerán y la hora que inicia y termina la actividad de practicaaje.

(Resolución 218 de 2016, artículo 3°)

ARTÍCULO 3.3.1.4.3. *Continuidad de la prestación del servicio.* En caso de que las maniobras programadas por una determinada empresa de practicaaje, excedan el número de pilotos prácticos en servicio, ésta deberá previamente realizar integración operativa con el propósito de garantizar la prestación del servicio público de practicaaje.

(Resolución 218 de 2016, artículo 4°)

ARTÍCULO 3.3.1.4.4. *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 San José, indicando su posición, rumbo, velocidad, fecha estimada de arribo (ETA) y boya de mar. Esta comunicación deberá efectuarse al ingreso de la zona contigua del territorio marítimo colombiano. De ahí en adelante se efectuarán reportes periódicos, de acuerdo a instrucciones de la Estación de Control de Tráfico Marítimo San José.

En lo concerniente al arribo y zarpe, 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 nave. Así mismo, cualquier tipo de cambio en el itinerario, maniobra o muelle de atraque de la nave, deberá informarse como mínimo doce (12) horas con antelación.

El zarpe se solicitará ante la capitanía de puerto con una antelación mínima de veinticuatro (24) horas. Cualquier cambio que se presente, deberá ser registrado a la capitanía de puerto con doce (12) horas de anticipación. Esta comunicación se hará en concordancia con el artículo 3.3.1.4.7 dispuesto en el presente capítulo.

(Resolución 218 de 2016, artículo 5°)

ARTÍCULO 3.3.1.4.5. *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 San José, el inicio, término de la maniobra y demás información, de acuerdo a los protocolos de comunicación establecidos por la Autoridad Marítima Regional.

(Resolución 218 de 2016, artículo 6°)

ARTÍCULO 3.3.1.4.6. *Áreas de fondeo.* Las áreas de fondeo en aguas marítimas jurisdiccionales colombianas, para los efectos del presente capítulo, son las establecidas en la Resolución 474 de 2014 (Compilada en el REMAC 2). En consecuencia, no se autorizará el fondeo por fuera de las áreas estipuladas en la citada resolución. Las naves que no soliciten fondear, deberán permanecer por fuera del mar territorial (12 millas náuticas), 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 Nacional, procederá a fondear la nave, tomando las medidas de seguridad y protección correspondientes.

(Resolución 218 de 2016, artículo 7°)

ARTÍCULO 3.3.1.4.7. *Comunicación.* Se establece el correo electrónico user616@dimar.mil.co, con copia a navescp05@gmail.com, como medio de comunicación principal para efectuar la transmisión de información con la capitanía de puerto de Cartagena. En caso de que se presente alguna falla en los correos electrónicos de dicha capitanía de puerto, se deberá enviar la información utilizando los medios alternos, tales como: Radio VHF y teléfono.

(Resolución 218 de 2016, artículo 8°)

ARTÍCULO 3.3.1.4.8. *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 éste, causada por la actividad propia de la instalación portuaria, deberá ser informada a la capitanía de puerto de Cartagena con la debida anticipación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior.

(Resolución 218 de 2016, artículo 9º)

ARTÍCULO 3.3.1.4.9. *Reporte diario de PILREP.* Las empresas de practicaje deberán enviar el reporte diario de maniobras realizadas durante las últimas veinticuatro (24) horas. Esta información será recibida en la capitanía de puerto de Cartagena, diariamente, en concordancia con lo establecido en el artículo 3.3.1.4.4 dispuesto en el presente capítulo.

(Resolución 218 de 2016, artículo 10º)

ARTÍCULO 3.3.1.4.10. *Transporte marítimo del piloto práctico.* El servicio de transporte de los pilotos prácticos se realizará acorde a lo establecido en el artículo 2.4.1.2.8.2 del Decreto Único 1070 de 2015. Lo anterior se efectuará desde la estación de pilotos prácticos ubicada en Bocachica, hacia la nave y desde la nave hacia la estación de pilotos prácticos.

(Resolución 218 de 2016, artículo 11º)

ARTÍCULO 3.3.1.4.11. *Sanciones.* El incumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo de este reglamento, dará lugar a las sanciones previstas en el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984.

(Resolución 218 de 2016, artículo 12º)

CAPÍTULO 5

DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS, EQUIPOS Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD PERSONAL MÍNIMOS DE LAS LANCHAS DEDICADAS AL TRANSPORTE DE LOS PILOTOS PRÁCTICOS

ARTÍCULO 3.3.1.5.1. *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto determinar las especificaciones técnicas, equipos y elementos de seguridad personal mínimos, que deben cumplir las lanchas dedicadas al transporte de los pilotos prácticos dentro de la jurisdicción de la Dirección General Marítima.

(Resolución 672 de 2011, artículo 1º)

ARTÍCULO 3.3.1.5.2. *Características de la Lancha.* Las lanchas dedicadas al transporte de pilotos prácticos tendrán las siguientes características, así:

1. El casco será metálico o en material poliéster reforzado en fibra de vidrio de alta resistencia a los impactos, de acuerdo a las condiciones de cada área de practicaje.
2. Eslora mínima de 32 pies (10 metros aproximadamente).
3. Francobordo mínimo de 2 pies (62 centímetros aproximadamente).
4. El sistema de propulsión de la lancha debe tener por lo menos dos motores que aseguren cada uno. Además de ello, una potencia mínima de 150 caballos de fuerza (Hp) que garanticen una velocidad de crucero de 12 ó más nudos.
5. El casco deberá tener a lo largo de toda la borda, defensas de caucho modelo parachoques tipo D aprobado.
6. La cabina será de cubierta rígida, que permita que la tripulación y los pasajeros queden protegidos de la intemperie, incluso en condiciones meteomarinas muy adversas. Esta superestructura debe ser de un material resistente similar al del casco. Al frente de cada bancada y al frente de la cabina del piloto, debe haber mínimo una escotilla que permita la visibilidad al exterior (vidrio transparente o acrílico suficientemente resistente) con puerta de salida hacia la popa.
7. Infraestructura en cubierta con pasamanos de seguridad que facilite el embarque o desembarque del piloto práctico.
8. La cubierta principal debe tener piso antideslizante y pasamanos, o con los dispositivos que permitan el trasbordo seguro de los pilotos.
9. Casco pintado en rojo bermellón y superestructura en blanco. En la superestructura debe estar escrita la palabra PILOT en letras de tinta negra reflectiva, con dimensiones mínimas de 30 cm de altura y 15 cm de ancho.

10. También deberán llevar en el casco, por encima de la línea de flotación, una cinta reflectiva que se deslice de proa a popa, a la altura de las amuras y las aletas, de 100 centímetros de largo y 10 centímetros de ancho.

PARÁGRAFO 1. Para el caso de la jurisdicción de la capitanía de puerto bolívar, teniendo en cuenta las frecuentes y difíciles condiciones de oleaje y viento local, se permite el uso de los remolcadores existentes dedicados al servicio de dicho puerto y el acompañamiento permanente de un bote de rescate, que cumpla las especificaciones establecidas en los artículos 3.3.1.5.4 y 3.3.1.5.5 dispuestos en el presente capítulo.

(Resolución 672 de 2011, artículo 2º)

ARTÍCULO 3.3.1.5.3. *Luces de navegación.* Las lanchas dedicadas al transporte de pilotos prácticos tendrán las siguientes luces de navegación y marcas, así:

1. Dos luces todo horizonte en línea vertical, blanca la superior y roja la inferior. Ambas luces deben estar ubicadas en la parte superior del mástil o cerca de ella.
2. Las luces de costado y una luz de alcance, cuando se encuentren navegando.
3. Cuando estén fondeadas, además de las luces prescritas en el numeral 1, las lanchas exhibirán las luces o la marca prescritas en la Regla 30 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes de 1972.
4. En el mástil deberá mantenerse la señal de piloto a bordo, cuando corresponda.
5. Cuando no estén en servicio de practicaaje, la lancha del piloto práctico exhibirá las luces o marcas prescritas para las embarcaciones de su misma eslora.

(Resolución 672 de 2011, artículo 3º)

ARTÍCULO 3.3.1.5.4. *Equipos y sistemas.* Las lanchas dedicadas al transporte de pilotos prácticos tendrán los siguientes equipos y sistemas, así:

1. Navegación: Compás magnético, GPS con monitor, ecosonda, binoculares, equipo del sistema de identificación automática (SIA) y cartas de navegación de la respectiva área portuaria.
2. Comunicaciones: Dos radios VHF marino multicanal y un sistema megafónico de doble vía que permita la difusión de mensajes desde la cubierta y el control de mando.

(Resolución 672 de 2011, artículo 4°)

ARTÍCULO 3.3.1.5.5. Elementos de seguridad. Las lanchas dedicadas al transporte de pilotos prácticos tendrán los siguientes elementos de seguridad, así:

1. Proyector o reflector de luz que permita, en forma permanente, observar los movimientos del piloto práctico, tanto en la maniobra de embarque como en la de desembarque.
2. Dos extintores multipropósito de 20 libras cada uno, hacha y balde con arena.
3. Dos aros salvavidas con luz estroboscópica que se active con el agua de mar.
4. Dos aros salvavidas con señales fumígenas de funcionamiento automático con su respectiva rabiza flotante.
5. Chalecos salvavidas para todo el personal a bordo.
6. Una malla de rescate para hombre al agua, la cual debe estar amarrada a la borda desde la media cubierta hacia la proa. Su lado inferior deberá ser más pesado para garantizar que la malla se sumerja verticalmente y con retenidas en los extremos.
7. Un kit de primeros auxilios suficiente para reanimar a una persona en una caída al agua que incluya una camilla rígida flotante, así como un botiquín de primeros auxilios en un estuche hermético impermeable.
8. Dos bicheros con ganchos de diferente diámetro con un largo de 3 a 4 metros.
9. Estrobos de recuperación de diseño apropiado.
10. Un pito.

(Resolución 672 de 2011, artículo 5°)

ARTÍCULO 3.3.1.5.6. *Elementos de seguridad del piloto práctico.* Sin perjuicio de las disposiciones relativas al control de los riesgos laborales dentro del programa de seguridad y salud en el trabajo, que por ley adopten las empresas a las cuales prestan los servicios los pilotos prácticos, siempre que ejerzan su actividad deberán portar y vestir, como mínimo, los siguientes elementos y prendas de seguridad:

1. Ropa de seguridad que permita movimientos amplios, elaborada en materiales retardantes al fuego.
2. Calzado antideslizante.
3. Guantes de hilaza con puntos de PB.
4. Casco liviano y resistente que posea orificios con barbiquejo.
5. Monogafas.
6. Chalecos salvavidas retrorreflectivos con su respectiva luz que se active al contacto con el agua de mar. Éstos deben ser diseñados de tal forma que eviten que la cabeza del piloto que se encuentre en estado de inconciencia, permanezca boca abajo. Deben tener un sistema de inflado de CO2 automático y manual, con un tubo de inflado de fácil acceso y silbato.
7. Radio VHF marino portátil con uso de manos libres y una batería de repuesto.

(Resolución 672 de 2011, artículo 6°)

ARTÍCULO 3.3.1.5.7. *Gestión a bordo.* Las empresas de pilotos prácticos deberán incorporar en su sistema de gestión, procedimientos que permitan el continuo análisis de los riesgos de la actividad de practicaaje y la preparación efectiva, tanto de los pilotos prácticos como de las tripulaciones para atender emergencias.

(Resolución 672 de 2011, artículo 7°)

CAPÍTULO 6

**DE LAS INSTRUCCIONES Y RECOMENDACIONES PARA GARANTIZAR LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE PRACTICAJE EN JURISDICCIÓN
DE LAS CAPITANÍAS DE PUERTO DE BUENAVENTURA Y SANTA MARTA**

ARTÍCULO 3.3.1.6.1 Prestación del servicio de practicaje para buques de hasta 10.000 TRB. En la jurisdicción de las Capitanías de Puerto de Buenaventura y Santa Marta, la realización de maniobras de practicaje en buques de hasta 10.000 toneladas de arqueado bruto, se atenderán prioritariamente por pilotos prácticos de segunda categoría con licencia vigente.

(art 1 Resolución 694 de 2025)

ARTÍCULO 3.3.1.6.2. Autorización transitoria para maniobras de entrada y salida de dragas. Se autoriza transitoriamente a los pilotos prácticos de segunda categoría, de la jurisdicción de las Capitanías de Puerto de Buenaventura y Santa Marta, la realización de maniobras de entrada y salida de dragas, independientemente de su tonelaje.

(art 1 Resolución 694 de 2025)

ARTÍCULO 3.3.1.6.3. Maniobras en buques de 2.000 a 10.000 TRB. Se autoriza a los pilotos prácticos de segunda categoría, de la jurisdicción de las Capitanías de Puerto de Buenaventura y Santa Marta, para que realicen hasta 40 maniobras al año, entre dos pilotos, en buques de 2.000 hasta 10.000 toneladas de arqueado bruto, con la condición de que el costo de la maniobra sea el de un solo piloto práctico.

(art 1 Resolución 694 de 2025)

ARTÍCULO 3.3.1.6.4. Maniobras en buques de 10.000 hasta 30.000 TRB. Se autoriza a los pilotos prácticos de segunda categoría, de la jurisdicción de las Capitanías de Puerto de Buenaventura y Santa Marta, para que realicen hasta 10 maniobras mensuales, asistiendo a los pilotos prácticos de primera categoría o maestros en maniobras de buques entre 10.000 TRB hasta 30.000 TRB, con la condición de que el costo de la maniobra sea el de un solo piloto práctico.

(art 1 Resolución 694 de 2025)

CAPÍTULO 7

DE LAS INSTRUCCIONES Y RECOMENDACIONES PARA GARANTIZAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE PRACTICAJE

Título adicionado mediante la Resolución 952 del 28 de octubre de 2019

ARTÍCULO 3.3.1.7.1. *Segundo piloto para maniobras de practicaaje en las diferentes jurisdicciones.* Deberá contarse obligatoriamente con dos pilotos prácticos para maniobras de atraque, zarpe, cambio de muelle, cambio de costado y fondeo, en dársenas restringidas de buques portacontenedores y gaseros con eslora superior o igual a 290 metros y manga igual o superior a 38 metros.

Entiéndase para efectos de la presente resolución como dársena restringida, aquella zona o área comprendida por un espejo de agua destinada a las maniobras de preparación de la nave para el acercamiento o despegue del muelle, cuyo diámetro nominal es igual o inferior a 1.5 esloras del buque a maniobrar.

(Resolución 952 de 2019, artículo 1º)

ARTÍCULO 3.3.1.7.2. *Segundo piloto para condiciones especiales.* Por condiciones meteorológicas especiales o cuando las condiciones técnicas de operación del puerto o del buque así lo determinen, el Capitán de Puerto de la jurisdicción determinará de oficio, si es necesario contar con dos pilotos prácticos para maniobras de practicaaje, previa reunión técnica con el piloto designado por la empresa, la agencia marítima y el jefe de operaciones de la instalación portuaria.

(Resolución 952 de 2019, artículo 1º)

ARTÍCULO 3.3.1.7.3. *Roles abordo en maniobras con dos pilotos prácticos.* En los casos descritos en el artículo anterior, se designará un piloto práctico como asesor principal en la maniobra, mientras que el otro prestará colaboración como auxiliar, bajo las recomendaciones y parámetros que el principal le

establezca y en temas relacionados con distancias, velocidades, visuales, ROT, entre otros.

El piloto práctico principal de la maniobra deberá tener licencia de practica vigente, en la categoría y jurisdicción que le corresponda al buque designado. El piloto práctico auxiliar deberá tener licencia vigente en la jurisdicción en donde se lleve a cabo la maniobra, sin que necesariamente sea de la misma categoría.

Para aspectos operativos, la Autoridad Marítima designará el lugar en donde se realice el embarque del piloto práctico auxiliar. El piloto práctico principal se embarcará en los lugares establecidos en el artículo 3.3.1.3.10 del presente REMAC.

(Resolución 952 de 2019, artículo 1º)

ARTÍCULO 3.3.1.7.4. Remuneración para el segundo piloto. La remuneración del segundo piloto práctico en los casos descritos en los artículos anteriores, será calculada como lo dispone artículo 3.3.1.3.2 del presente REMAC, teniendo como factor distancia uno punto cero dos (1.02).

(Resolución 952 de 2019, artículo 1º)

ARTÍCULO 3.3.1.7.5. Convocatorias por jurisdicción. La Autoridad Marítima determinará en las fechas descritas en el artículo 2.4.1.2.4.1. del Decreto 1070 de 2015, la realización de convocatorias para recibir solicitudes de entrenamiento de aspirantes a piloto de segunda categoría, la cual se hará por jurisdicción, con base en los siguientes parámetros:

- a) Número de pilotos con licencia vigente, por categoría, en cada jurisdicción; incluyendo ascensos de categoría, cambios de jurisdicción y licencias vencidas.
- b) Tráfico marítimo y número de maniobras realizadas en cada jurisdicción durante el último año.
- c) Programas de relevo generacional que sean presentados por las empresas de practica para su jurisdicción.
- d) Compromiso escrito motivado de las Empresas de Practica debidamente Licenciadas /Habilitadas por DIMAR en la Jurisdicción

pretendida, donde estas se comprometen a entrenar al Aspirante a Piloto Práctico y posteriormente a contratarlo en cualquiera de las formas legales que permite la Ley, por un tiempo mínimo equivalente al triple del tiempo del que empleó en su entrenamiento.

Con base en lo anterior, la Autoridad Marítima determinará la necesidad o no de abrir convocatorias para cada jurisdicción, con el fin de garantizar la prestación del servicio público.

(Resolución 120 de 2021, artículo 1º)

ARTÍCULO 3.3.1.7.6. Programa de Relevo Generacional. La Autoridad Marítima requerirá a las empresas de practica que elaboren y presenten cada tres (3) años un programa de relevo generacional, teniendo en cuenta las necesidades propias de la empresa y las condiciones de los pilotos prácticos a su servicio.

Dicho Programa de Relevo Generacional, debe propender por ser ordenado y planificado para asegurar la transferencia de conocimientos, los tiempos y materias de entrenamiento y el desarrollo y continuidad del servicio público.

(Resolución 120 de 2021, artículo 1º)

ARTÍCULO 3.3.1.7.7. Elementos del Programa de relevo generacional. En los programas de relevo generacional, que se establece en el artículo anterior, las empresas de practica tendrán como base los siguientes criterios:

- a) Identificar todas las áreas y funciones que actualmente son estratégicas para la empresa.
- b) Identificar las actividades de los pilotos prácticos en la empresa, tanto operativas como administrativas, su desempeño y autonomía.
- c) Identificar las áreas o proyectos de crecimiento que en el futuro serán estratégicas en todos los niveles de la empresa.
- d) Identificar los recursos y actividades de aprendizaje para desarrollar cada una de esas áreas, proyectos o competencias.

- e) Identificar necesidades de vinculación o entrenamiento de pilotos y/o aspirantes a piloto, para la prestación del servicio.
- f) Cumplimiento de los parámetros establecidos para la realización de los exámenes médicos.
- g) Gestión del servicio de practica de la empresa dentro de la jurisdicción durante el último año.

(Resolución 120 de 2021, artículo 1º)

Artículo 3.3.1.7.8. Mantenimiento de la autonomía del piloto práctico en la prestación del servicio de practica para buques de hasta 10.000 TRB. Con el fin de que los pilotos de segunda categoría mantengan su autonomía en los términos del artículo 2.4.1.2.6.4 del Decreto 1070 de 2015, se requerirá a las empresas de practica que la realización de maniobras en buques de hasta 10.000 toneladas arqueado bruto, sean atendidas preferentemente por pilotos prácticos con licencia vigente en dicha categoría.

(Resolución 120 de 2021, artículo 1º)

Artículo 3.3.1.7.9. Embarque y desembarque de piloto práctico para operaciones de dragado en el puerto de Barranquilla.- La zona de embarque y desembarque del piloto práctico cuando se desarrollen operaciones de dragados en el puerto de Barranquilla, será en la zona de fondeo "D" ubicada en la posición referenciada en el anexo 10 de la resolución 00020 del 03 de junio de 2015.

(Resolución 0061 de 2021, artículo 1º)

Artículo 3.3.1.7.10. Turnos de piloto práctico para operaciones de dragado en el puerto de Barranquilla.- Con el fin de atender de la mejor manera la prestación del servicio público del practica mientras se efectúan operaciones de dragado en el puerto de Barranquilla y cuando se acojan modelos de común acuerdo en el que se manejen esquemas de pilotos a bordo 24 horas, los turnos a implementarse deben comprender entre seis (6) y ocho (8) horas, en

consideración a las normas propias de fatiga y necesidades operacionales, debiendo reportar lo correspondiente a la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

(Resolución 0061 de 2021, artículo 1º)

ARTÍCULO 3.3.1.7.11. CRITERIOS OPERATIVOS PARA LA REALIZACIÓN DE MANIOBRAS DE REVIRO EN DÁRSENAS RESTRINGIDAS CON NAVEGACIÓN MARCHA ATRÁS EN JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA. Las maniobras de reviro en dársenas restringidas para buques con eslora superior a 290 metros y que inmediatamente realizan desplazamiento en marcha atrás en distancias superiores a 1.5 millas náuticas, que se realicen en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura, deberán efectuarse bajo las siguientes condiciones:

1. Rango de Velocidad: Durante los desplazamientos en marcha atrás, la velocidad no podrá exceder los 4 nudos de velocidad.
2. Ángulo de deriva: Durante los desplazamientos en marcha atrás, el ángulo de deriva no podrá exceder los cinco grados (05º), a menos que se presente una situación de emergencia durante la maniobra.
3. Límites de Operación por variables océano – atmosféricas: Las maniobras de atraque o zarpe con desplazamiento en marcha atrás, se podrán realizar siempre y cuando las condiciones océano – atmosféricas no superen los siguientes valores:

Maniobra	Velocidad absoluta del Viento		Velocidad absoluta de la Corriente		Altura de la Ola
	Nudos	m/s	Nudos	m/s	m
1. Maniobras de reviro					
Buques con eslora inferior a 290 metros	15	7.5	1.5	0.3	1.5
Buques con eslora igual o superior a 290 metros	10	5	1.5	0.3	1.5
2. Navegación marcha atrás	10	5	1.5	0.3	1.5

4. Marea: las maniobras deberán realizarse durante la pleamar con el objetivo que se tenga la suficiente agua bajo la quilla y no se disminuya las condiciones de maniobrabilidad del buque.
5. Empleo de Remolcadores: Las maniobras deben realizarse dando cumplimiento al número mínimo de remolcadores y potencia establecida en el artículo 4.2.4.4.1.15. del REMAC 4 “Actividades Marítimas”.
6. Pilotos prácticos: Las maniobras deberán ser realizadas con al menos dos (02) pilotos prácticos a bordo, de los cuales uno (01) deberá tener la categoría de piloto maestro y que haya realizado maniobras similares.
7. Equipamiento: Será obligatorio el uso de por lo menos un equipo Portable Pilot Unit (PPU).
8. Resguardo bajo la quilla (Under Keel Clearance): Durante la realización de la maniobra, los buques deberán tener un resguardo bajo la quilla (UKC) con un mínimo 1.4 metros.
9. Se deberá tener en cuenta los criterios de seguridad establecidos en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación (RCTO) y Estudio de Maniobrabilidad autorizado y aprobado por la Autoridad competente para cada instalación portuaria.

PARÁGRAFO 1º. Cuando por requerimiento especial de alguna de las partes involucradas, se requiera realizar una maniobra de revido en dársenas restringidas con navegación marcha atrás y no se cumpla alguna de las condiciones del presente artículo, el Capitán de Puerto de Buenaventura podrá ordenar la realización de una reunión previa de análisis y seguridad, con la intervención de 01 representante de la Capitanía de Puerto, el piloto práctico titular, así como el auxiliar de la maniobra, los Capitanes de los remolcadores, el jefe de operaciones de la Instalación Portuaria y el agente marítimo.

En esta reunión se definirán las condiciones especiales de realización de la maniobra, si se requiere un número mayor de remolcadores al establecido en el artículo 4.2.4.4.1.15. del REMAC 4 “Actividades Marítimas”, análisis de riesgos y demás aspectos que se consideren pertinentes para permitir o negar la realización de la maniobra.

(Resolución 911 de 2024 art 1 y modificado por el artículo 3 de la Resolución 1194 de 2024))

ARTÍCULO 3.3.1.7.12 CRITERIOS OPERATIVOS PARA LA REALIZACIÓN DE MANIOBRAS DE REVIRO EN DÁRSENAS RESTRINGIDAS CON NAVEGACIÓN INMEDIATA MARCHA ATRÁS. Las maniobras de reviro en dársenas restringidas para naves que inmediatamente naveguen marcha atrás en distancias superiores a 1, 5 esloras, se efectuará cumpliendo los siguientes criterios:

1. Rango de Velocidad: Durante los desplazamientos en marcha atrás, la velocidad no podrá exceder los 4 nudos de velocidad.
2. Ángulo de deriva: Durante los desplazamientos en marcha atrás, el ángulo de deriva no podrá exceder los cinco grados (05°), a menos que se presente una situación de emergencia durante la maniobra.
3. Límites de Operación por variables océano - atmosféricas: Las maniobras de atraque o zarpe con desplazamiento en marcha atrás, se podrán realizar siempre y cuando las condiciones océano - atmosféricas de viento, velocidad de la corriente y altura de la ola no supere el 60% de las condiciones máximas operacionales fijadas para el puerto en el que se esté realizando la maniobra.
4. Marea: las maniobras de navegación en marcha atrás cuando se realicen en áreas jurisdiccionales de las Capitanías de Puerto del Pacífico colombiano se deberán realizar durante la pleamar con el objetivo que se tenga la suficiente agua bajo la quilla y no se disminuyan las condiciones de maniobrabilidad de la nave.
5. Empleo de Remolcadores: Las maniobras deben realizarse dando cumplimiento al número mínimo de remolcadores y potencia establecida en el artículo 4.2.4.4.1.15. del REMAC 4 “Actividades Marítimas” .
6. Equipamiento: Será obligatorio el uso de por lo menos un equipo Portable Pilot Unit (PPU).
7. Resguardo bajo la quilla (Under Keel Clearance): Durante la realización de la maniobra, los buques deberán tener un resguardo bajo la quilla (UKC) con un mínimo 1.4 metros.
8. Se deberán tener en cuenta los criterios de seguridad establecidos en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación (RCTO) y Estudio de Maniobrabilidad autorizado y aprobado por la Autoridad competente para cada instalación portuaria.

9. Las maniobras de reviro en dársenas restringidas con navegación inmediata marcha atrás se podrán realizar en condiciones de visibilidad de mínimo una milla náutica.

PARÁGRAFO 1º. Cuando por requerimiento especial de alguna de las partes involucradas, se requiera realizar una maniobra en dársenas restringidas con navegación inmediata marcha atrás y no se cumpla alguna de las condiciones del presente artículo, el Capitán de Puerto podrá ordenar la realización de una reunión previa de análisis y seguridad, con la intervención de 01 representante de la Capitanía de Puerto, el piloto práctico titular, así como el auxiliar de la maniobra, los Capitanes de los remolcadores, el jefe de operaciones de la Instalación Portuaria y el agente marítimo.

En esta reunión se definirán las condiciones especiales de realización de la maniobra, si se requiere un número mayor de remolcadores al establecido en el artículo 4.2.4.4.1.15. del REMAC 4 “Actividades Marítimas” , análisis de riesgos y demás aspectos que se consideren pertinentes para permitir o negar la realización de la maniobra.

PARÁGRAFO 2º. Para la Jurisdicción de la Capitanía de Buenaventura cuando se realice una maniobra de reviro en dársenas restringidas con navegación marcha atrás en distancias superiores a 1.5 millas náuticas, se continuará dando aplicación a lo dispuesto en el artículo 3.3.1.7.11 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 3 del REMAC 3 “Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas” .

(Adicionado por el artículo 1 de la Resolución 1194 de 2024)

CAPÍTULO 8

DEL NÚMERO MÍNIMO DE PILOTOS PRÁCTICOS POR JURISDICCIÓN

Capítulo modificado por la Resolución 639 del 5 de octubre del 2020, anteriormente reglamentado Resolución 977 del 04 de diciembre de 2019

Artículo 3.3.1.8.1. Establecer el número mínimo de pilotos por jurisdicción así:

Capitanía	CP 01	CP 02	CP 03	CP 04	CP 05	CP 06	CP 07	CP 08	CP 09	CP 12	CP14
TOTAL	16	3	7	12	20	4	3	4	5	2	6

Parágrafo. El número establecido en el presente artículo se revisará cada año, de conformidad con los criterios fijados en la normatividad vigente.

(Resolución 639 del 5 de octubre de 2020 art 1)

CAPÍTULO 9

AUTORIZACIÓN DE MANIOBRAS DE PRACTICAJE EN DRAGAS CON ARQUEO BRUTO MÁXIMO DE 20.000 A PILOTOS DE SEGUNDA CATEGORÍA EN LA JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DEL URABÁ Y DEL DARIÉN.

Capítulo adicionado por la Resolución 0569 del 26 de julio del 2022.

Artículo 3.3.1.9.1. Autorización maniobras de practicaje pilotos segunda categoría. Se autoriza la realización de maniobras de practicaje en dragas con arqueo bruto máximo de 20.000 a pilotos prácticos de segunda categoría en la jurisdicción de la capitanía de puerto del Urabá y del Darién.

Parágrafo: La realización de maniobras de practicaje en dragas que operen en la jurisdicción de la capitanía de puerto del Urabá y el Darién, no serán contabilizadas para efectos de entrenamiento, ascenso o para cambio de jurisdicción

TÍTULO 2

PERITOS MARÍTIMOS

CAPÍTULO 1

DE LOS HONORARIOS DE LOS PERITOS MARÍTIMOS DESIGNADOS POR LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

ARTÍCULO 3.3.2.1.1. Objeto. Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto establecer las tarifas para el cobro de honorarios de peritos designados por la

Autoridad Marítima Nacional, de acuerdo con los factores que a continuación se relacionan:

- a) Para embarcaciones de recreo y turismo (motos marinas - lanchas y veleros - grupo I-II clase V - grupo III clase O-S-Q-).

	Servicio particular	Servicio público
T.R.B.	Valor por certificado	Valor por certificado
Hasta 5 tons.	2.5 S.M.L.V.D.	3 S.M.L.V.D.
Hasta 10 tons.	3 S.M.L.V.D.	3.5 S.M.L.V.D.
Hasta 25 tons.	3.5 S.M.L.V.D.	4 S.M.L.V.D.
Hasta 100 tons.	4 S.M.L.V.D.	4.5 S.M.L.V.D.
Hasta 1.000 tons.	4.5 S.M.L.V.D.	5 S.M.L.V.D.
Más de 1.000 tons.	0.5 S.M.L.V.D. x cada 500 tons. adicionales	0.5 S.M.L.V.D. x cada 500 tons. adicionales

- b) Para embarcaciones de pesca (grupo III clase R).

	Nacionales	Extranjeros
T.R.B.	Valor por certificado	Valor por certificado
Hasta 10 tons.	3 S.M.L.V.D.	3.5 S.M.L.V.D.
Hasta 25 tons.	3.5 S.M.L.V.D.	4 S.M.L.V.D.
Hasta 100 tons.	4 S.M.L.V.D.	5 S.M.L.V.D.
Hasta 500 tons.	5 S.M.L.V.D.	6 S.M.L.V.D.
Hasta 1.000 tons.	6 S.M.L.V.D.	6.5 S.M.L.V.D.
Más de 1.000 tons.	0.5 S.M.L.V.D. x cada 500 tons. adicionales	0.5 S.M.L.V.D. x cada 500 tons. adicionales

- c) Para embarcaciones de carga sólida y líquida (grupo II clase Z-Y-T-V).

	Nacionales	Extranjeros
T.R.B.	Valor por certificado	Valor por certificado
Hasta 25 tons.	3 S.M.L.V.D.	3.5 S.M.L.V.D.
Hasta 100 tons.	4 S.M.L.V.D.	4.5 S.M.L.V.D.

REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

REMAC 3

Hasta 500 tons.	4.5 S.M.L.V.D.	5.5 S.M.L.V.D.
Hasta 1.000 tons.	6 S.M.L.V.D.	7 S.M.L.V.D.
Hasta 5.000 tons.	7 S.M.L.V.D.	8.5 S.M.L.V.D.
Hasta 10.000 tons.	8 S.M.L.V.D.	10 S.M.L.V.D.
Más de 10.000 tons.	0.5 S.M.L.V.D. x cada 500 tons. adicionales	0.5 S.M.L.V.D. x cada 500 tons. adicionales

d) Para remolcadores dragas y gabarras (grupo III-O-S).

	Nacionales	Extranjeros
T.R.B.	Valor por certificado	Valor por certificado
Hasta 200 tons.	2.5 S.M.L.V.D.	3 S.M.L.V.D.
Hasta 800 tons.	3 S.M.L.V.D.	4 S.M.L.V.D.
Hasta 1.000 tons.	3.5 S.M.L.V.D.	4.5 S.M.L.V.D.
Hasta 1.800 tons.	4 S.M.L.V.D.	5 S.M.L.V.D.
Hasta 2.500 tons.	5 S.M.L.V.D.	7.5 S.M.L.V.D.
Más de 2.500 tons.	0.5 S.M.L.V.D. x cada 500 tons. adicionales	0.5 S.M.L.V.D. x cada 500 tons. adicionales

e) Para artefactos navales.

	Nacionales	Extranjeros
T.R.B.	Valor por certificado	Valor por certificado
Hasta 25 tons.	4 S.M.L.V.D.	5 S.M.L.V.D.
Hasta 100 tons.	5 S.M.L.V.D.	6 S.M.L.V.D.
Hasta 500 tons.	6 S.M.L.V.D.	7.5 S.M.L.V.D.
Hasta 1.000 tons.	7.5 S.M.L.V.D.	10 S.M.L.V.D.
Más de 1.000 tons.	10 S.M.L.V.D.	11 .M.L.V.D.

f) Para honorarios de inspección por arribada forzosa o técnica y visita adicional.

T.R.B.	Arribada forzosa o técnica	Visita adicional
---------------	-----------------------------------	-------------------------

Hasta 25 tons.	8 S.M.L.V.D.	2.5 S.M.L.V.D.
Hasta 50 tons.	8.5 S.M.L.V.D.	3 S.M.L.V.D.
Hasta 100 tons.	10 S.M.L.V.D.	4 S.M.L.V.D.
Hasta 500 tons.	11 S.M.L.V.D.	4.5 S.M.L.V.D.
Hasta 1.000 tons.	12.5 S.M.L.V.D.	5 S.M.L.V.D.
Hasta 2.000 tons.	15 S.M.L.V.D.	6 S.M.L.V.D.
Más de 2.000 tons.	25 S.M.L.V.D.	7 S.M.L.V.D.

g) Para honorarios de inspección por reparación y visitas adicionales.

T.R.B.	Reparación	Visita adicional
Hasta 25 tons.	8.5 S.M.L.V.D.	2.5 S.M.L.V.D.
Hasta 50 tons.	9.5 S.M.L.V.D.	3 S.M.L.V.D.
Hasta 100 tons.	11.5 S.M.L.V.D.	4 S.M.L.V.D.
Hasta 500 tons.	13.5 S.M.L.V.D.	4.5 S.M.L.V.D.
Hasta 1.000 tons.	15 S.M.L.V.D.	5 S.M.L.V.D.
Hasta 2.000 tons.	22 S.M.L.V.D.	6 S.M.L.V.D.
Más de 2.000 tons.	31.7 S.M.L.V.D.	7 S.M.L.V.D.

h) Para honorarios de inspección de desguace y visitas adicionales.

T.R.B.	Desagüe	Visita adicional
Hasta 25 tons.	10 S.M.L.V.D.	2.5 S.M.L.V.D.
Hasta 50 tons.	15 S.M.L.V.D.	3 S.M.L.V.D.
Hasta 100 tons.	25 S.M.L.V.D.	4 S.M.L.V.D.
Hasta 500 tons.	31.5 S.M.L.V.D.	4.5 S.M.L.V.D.
Hasta 1.000 tons.	38 S.M.L.V.D.	5 S.M.L.V.D.
Hasta 2.000 tons.	48 S.M.L.V.D.	6 S.M.L.V.D.
Más de 2.000 tons.	58 S.M.L.V.D.	7 S.M.L.V.D.

i) Para inspección por parte de buzos.

Hora	Fracción	Visita adicional
------	----------	------------------

20 S.M.L.V.D.	10 S.M.L.V.D.	10 S.M.L.V.D.
---------------	---------------	---------------

PARÁGRAFO. El valor registrado corresponde a un salario mínimo legal vigente diario (S.M.L.V.D.), el cual se irá incrementando de acuerdo a lo establecido por el Gobierno Nacional.

(Resolución 354 de 2000, artículo 1º)

ARTÍCULO 3.3.2.1.2. En caso de no contar, en la jurisdicción, con el perito idóneo requerido para emitir un dictamen, el capitán de puerto podrá recurrir al listado de peritos inscritos en las jurisdicciones más próximas.

(Resolución 354 de 2000, artículo 2º)

ARTÍCULO 3.3.2.1.3. El armador deberá sufragar los gastos que se ocasionen por concepto de transporte, alojamiento y alimentación del perito, cuando deba practicarse un dictamen fuera del casco urbano de la jurisdicción de la capitanía de puerto.

(Resolución 354 de 2000, artículo 3º)

ARTÍCULO 3.3.2.1.4. El costo del arqueo es el correspondiente al valor asignado a un certificado de la nave o artefacto naval, de conformidad con la categoría, clase y tonelaje, señalado en el artículo 3.3.2.1.1 dispuesto en el presente capítulo.

(Resolución 354 de 2000, artículo 4º)

ARTÍCULO 3.3.2.1.5. Para efectos de prevenir la contaminación del medio marino, el perito designado por la capitanía de puerto para verificar el cargue o descargue de productos contaminantes o potencialmente contaminantes, deberá permanecer a bordo de la nave durante todo el tiempo que dure la operación.

PARÁGRAFO. Solo se requerirá la supervisión de un perito de contaminación, en aquellos casos en que las cargas estén clasificadas y rotuladas con el sello:

“contaminante de mar”, tal como lo establece el Código Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG). La tarifa para el cobro de honorarios de los peritos, equivaldrá a la mitad de la tarifa básica asignada a los buques nacionales que cargan o descargan combustible, establecida en el artículo 3.3.2.1.1 dispuesto en el presente capítulo. En caso de que se requieran horas extras se aplicará la misma tarifa de hora adicional.

(Resolución 354 de 2000, artículo 5°)

ARTÍCULO 3.3.2.1.6. Para calcular la tarifa concerniente al cobro de honorarios de peritazgos relacionados con contaminación, solamente se tendrá en cuenta el tiempo de la maniobra sin importar el tonelaje de la embarcación. Las seis (6) primeras horas corresponderán a la tarifa básica que todos los usuarios deben cancelar al perito. Pasado este tiempo, se empezará a computar el valor del recargo por hora establecido en el artículo 3.3.2.1.1 dispuesto en el presente capítulo.

(Resolución 354 de 2000, artículo 6°)

TÍTULO 3

INSPECTORES

Título modificado integralmente por la Resolución 937 del 21 de octubre de 2019. La normatividad reglamentaria anterior era la contenida en las Resoluciones 091 de 2014, 201 de 2014 y 639 de 2014.

CAPÍTULO 1

DEL PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN DE LA LISTA DE INSPECTORES

Capítulo modificado por la Resolución 937 del 21 de octubre de 2019. La normatividad reglamentaria anterior era la contenida en la Resolución 091 de 2014.

Artículo 3.3.3.1.1. Objeto. Establecer el procedimiento para la elaboración de la lista de inspectores

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

Artículo 3.3.3.1.2. Procedimiento. La Subdirección de Marina Mercante recibirá las solicitudes de inscripción. Para el efecto, el interesado deberá inscribirse mediante el formato de postulación disponible en el sitio web de Dimar, www.dimar.mil.co, anexando los documentos que certifiquen las competencias mínimas indicadas en la presente resolución o posteriores que la amplíen o modifiquen y entregados a la Autoridad Marítima por los canales de comunicación establecidos.

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

Artículo 3.3.3.1.3. Revisión, elaboración y publicación de la lista. La Subdirección de Marina Mercante revisará el cumplimiento de los requisitos allegados por los solicitantes, elaborando el listado de inspectores. Esta lista se mantendrá publicada de manera permanente en el sitio web de la Dirección General Marítima.

Parágrafo. Los inspectores cuya documentación aportada pierda vigencia, no serán tenidos en cuenta para ser designados.

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

CAPÍTULO 2

COMPETENCIAS MÍNIMAS DE LOS INSPECTORES

Capítulo modificado por la Resolución 937 del 21 de octubre de 2019. La normatividad reglamentaria anterior era la contenida en la Resolución 201 de 2014.

Artículo 3.3.3.2.1. Competencias. Para ser incluido en la lista como Inspector a bordo de las naves y artefactos navales en investigaciones científicas, o tecnológicas marítimas, se deberán acreditar las siguientes competencias mínimas:

a) Tener certificación vigente en los siguientes cursos modelo OMI:

1) 1.13 "Primeros Auxilios – Conocimientos Básicos"

- 2) 1.19 “Técnicas de Supervivencia personal”
 - 3) 1.20 “Prevención y lucha contra incendios”
 - 4) 1.21 “Responsabilidad social y seguridad personal”
 - 5) 3.09 “Supervisión por el Estado Rector del Puerto”
 - 6) 3.26 “Formación sobre protección para la gente de mar que tenga asignadas tareas de protección”
 - 7) 3.27 “Formación en sensibilización sobre protección para toda la gente de mar.”
- b) Acreditar Licencia de Perito Marítimo Categoría “A” o “B”, vigente en cualquiera de las especialidades: Navegación y Cubierta, Ingeniería Naval, Oceanografía e Hidrografía.
- c) Estar en posesión de Licencia de Perito marítimo Categoría “A” o “B”, vigente en la especialidad de contaminación marina y fluvial.
- d) Acreditar certificación de haber desarrollado al menos uno de los siguientes cursos: Helicopter Underwater Escape Training (HUET), Entrenamiento de Escape de Cabina Sumergida con Equipo de Respiración de Emergencia, Escape de Helicópteros en Emergencia, o equivalentes, cuando la naturaleza de la operación requiera transporte helicoportado.
- e) Contar con certificación de evaluación nivel de inglés expedida por cualquier entidad que realice este tipo de evaluaciones.

El puntaje mínimo debe estar conforme a la tabla No. 1 de equivalencia, establecida por la Academic Global Network Consultancy (AGNC), y los diferentes tipos de exámenes.

TIPO DE EXAMEN	NIVEL
CEF	B2
BERLITZ	NIVEL 8 – B2.1

ALTE	3 (Vantage)
TOEFL PBT	450-524
TOEFL IBT	87-109
IELTS	5,0 / 5,5 / 6,0
TOEIC	785-944
BULATS	60-74
CAMBRIDGE	FCE 50-55
Trinity GESE	Grade 7, 8 & 9
Trinity	ISE ISE II

Tabla No 1: Tabla de equivalencias certificados de ingles

Parágrafo 1. Los Inspectores que presenten certificados ponderados con nivel igual o superior a B2, podrán ser designados en cualquiera de los tipos de investigación definidos en el artículo 6.2.4.2 del REMAC 6.

Parágrafo 2. Los inspectores que presenten certificados ponderados con nivel B1, serán designados en los tipos de investigación de los ítems 1, 2, 3 y 4 definidos en la Tabla dispuesta en el artículo 6.2.4.2 del REMAC 6.

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

CAPÍTULO 3

DE LA DESIGNACIÓN

Capítulo modificado por la Resolución 937 del 21 de octubre de 2019. La normatividad reglamentaria anterior era la contenida en la Resolución 639 de 2014.

Artículo 3.3.3.3.1. Los inspectores serán designados conforme a la presente resolución o demás normas que la sustituyan o modifique.

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

Artículo 3.3.3.3.2. Aceptación. El inspector designado deberá, dentro de los 2 días calendario siguiente a la notificación de su designación, aceptar o rechazar la misma.

Habiendo aceptado la designación, 48 horas previas a la fecha de embarque deberán allegar la siguiente documentación:

- a) Certificación de trabajo seguro en alturas y en espacios confinados.
- b) Constancia de aportes a EPS y Pensiones como mínimo.

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

Artículo 3.3.3.3. Documentación. Posterior a la expedición del Acto Administrativo de designación, la Subdirección de Marina Mercante hará entrega al Inspector de la documentación y/o instrucciones necesarias para el cabal cumplimiento de sus actividades.

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

CAPÍTULO 4

DE LAS NORMAS Y PROCEDIMIENTOS QUE DEBEN CUMPLIR LOS INSPECTORES QUE SEAN DESIGNADOS

Artículo 3.3.3.4.1. Actividades y Deberes del Inspector designado a bordo. Los inspectores deberán cumplir con las siguientes actividades específicas:

- a) Verificar el cumplimiento de las actividades propias del proyecto, el contenido de Resoluciones y Conceptos Técnicos referentes a los proyectos aprobados, compromisos y obligaciones mencionados en los Actos Administrativos, Autorizaciones y demás conceptos expedidos resolviendo en forma previa y directamente con la Dirección General Marítima, cualquier inquietud sobre los mismos.
- b) Verificar el cumplimiento de las prescripciones especiales contenidas en la Regla 39 del Anexo I del Convenio Marpol para las plataformas fijas o flotantes y las correspondientes a las instalaciones prescritas en las Reglas 12, 14 y complementarias.

- c) Verificar que solo personal autorizado se encargue del manejo y almacenamiento de residuos de sustancias nocivas líquidas a bordo, en contenedores adecuados hasta su evacuación. Requerir a la Operadora, o a su contratista y con apoyo del Inspector de la nave de apoyo o suministro, constancia escrita de su adecuada disposición final en cumplimiento de las Reglas 13 y 18 del Anexo II y complementarias y Anexo V del Convenio Marpol, verificando el registro en el Libro registro de Carga respectivo o el Libro Registro de Basuras, así como el entrenamiento del personal asignado para tal fin.
- d) De igual forma verificar la disposición de los residuos de mercancías peligrosas hasta su entrega en puerto y requerir la certificación de disposición final en cumplimiento del Código IMDG.
- e) Garantizar que se cumplan con los procedimientos establecidos, para lo cual coordinará con la persona A/B encargada, la revisión de manuales, procedimientos e instructivos relacionados con el reglamento NGS y Protección – Código PBIP.
- f) Si aplica para el tipo de embarcación, revisar los procedimientos estándar establecidos en el Plan de Emergencia por Contaminación de Hidrocarburos a bordo (SOPEP), relativos a la transferencia de sustancias y supervisar que se cumplan todas las medidas de seguridad indicadas para garantizar que no se presenten incidentes al medio ambiente marino, en concordancia con los requerimientos de la regla 37 del Anexo I de la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por los buques, 1973 modificada por el Protocolo de 1978 y el código de colores de las bridas en las maniobras de transferencia de sustancias al granel.
- g) Para naves de apoyo y suministro, autorizadas para la operación, verificar el cumplimiento del Código de Prácticas Seguras en lo relacionado al transporte de carga y personas, de acuerdo al Código OSV.

- h) Si aplica en la operación, garantizar que por ningún motivo se utilicen embarcaciones de apoyo o suministro para conducir, desviar o alentar a la fauna marina para que salga de la zona de operación.
- i) Verificar las medidas de seguridad de las maniobras de las motonaves, con el fin de garantizar la seguridad en la navegación y vida humana en el mar.
- j) Verificar el cumplimiento del Plan de Comunicaciones con autoridades competentes como Dimar, Capitanías de Puerto del AID, Guardacostas, etc., que permita mantener un flujo de información continuo y pertinente sobre la dinámica de desarrollo de las actividades.
- k) Verificar reportes meteorológicos de forma diaria y analizarlos con los responsables a bordo.
- l) Verificar que se realizan charlas de sensibilización del personal, en donde se tocarán temas sobre normas elementales de seguridad, higiene y comportamiento.
- m) Notificar en forma oportuna y por el medio de comunicación disponible a la Dirección General Marítima, al Capitán o Responsable de la operación a bordo de cualquier situación de riesgo, anomalía detectada o accidente de trabajo en que se vea involucrado a bordo.
- n) Elaborar y remitir informe diario, de acuerdo al formato establecido.
- o) Antes de finalizar estadía a bordo como inspector, preparar acta de relevo con información relevante para el inspector entrante. Igualmente, presentar informe en medio digital. Los informes estarán acompañados de soportes audiovisuales, planos y demás información que considere pertinente incluir, previo procedimiento de pago.

- p) Participar en las capacitaciones, inducciones de seguridad, campañas y simulacros de emergencia.
- q) Emplear durante su permanencia a bordo en los espacios indicados, los elementos de protección personal establecidos por el Sistema de Gestión de la nave, artefacto naval o Empresa respetando reglamentos y procedimientos operacionales seguros.
- r) Someterse a las pruebas de alcoholemia u otras establecidas para la seguridad de la operación.
- s) Portar siempre su identificación en un lugar visible y presentarla cuando sea requerido.
- t) Dar un trato respetuoso al personal y cumplir con las normas de convivencia estipuladas.
- u) Actuar siempre en forma ética, respetando y honrando el buen nombre de la autoridad que representa y evitando situaciones que puedan conllevar a conflicto de intereses.
- v) Dar un adecuado uso a equipos, elementos y facilidades que le sean entregados durante su estadía. Atender la política e instrucciones de manejo de los sistemas de comunicación electrónica, digital o satelital.
- w) Utilizar en las áreas clasificadas con riesgos de explosión, únicamente equipos electrónicos autorizados a bordo.

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

Artículo 3.3.3.4.2. Prohibiciones del Inspector a bordo. Está prohibido para los inspectores durante su labor:

- a) Desembarcar sin autorización de la Dirección General Marítima, durante las aproximaciones a tierra o arribos a puerto.
- b) Anticipar o postergar sin autorización de la Dirección General Marítima, las fechas de embarque o desembarque.
- c) Solicitar por su propia cuenta el embarque de terceros no autorizados por el proyecto.
- d) Consumir alcohol, sustancias alucinógenas u otras no autorizadas.
- e) Fumar en áreas no autorizadas dentro de las instalaciones.
- f) Ingresar sin la respectiva autorización a áreas identificadas como restringidas.
- g) Extralimitarse en sus actividades por fuera del alcance antes establecido por las normas.
- h) Exigir información del proyecto sin autorización de la Dirección General Marítima o que a criterio del operador pueda ser clasificada como confidencial.
- i) Compartir con terceros no autorizados, información de las operaciones realizadas en el proyecto.
- j) Portar armas de cualquier tipo u otros elementos no autorizados dentro de las instalaciones.
- k) Operar y manipular sin autorización, equipos, herramientas, elementos o sustancias químicas.

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

Artículo 3.3.3.4.3. Derechos del Inspector a Bordo:

- a) Ser atendido directamente a bordo por el Capitán o Responsable de la nave o artefacto naval y/o Representante de la Empresa autorizada, una vez sea embarcado.
- b) Durante su permanencia a bordo, recibir alojamiento adecuado acorde con su investidura. Alimentación conforme al resto de la tripulación salvo casos que por prescripción médica sean notificados previamente.
- c) Ser incluido en los Planes de Emergencia a bordo y contar con la atención médica en primeros auxilios si es el caso.

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

Artículo 3.3.3.4.4. Atribuciones de las actividades de los inspectores. El inspector deberá garantizar el estricto cumplimiento de las obligaciones contraídas y no podrá extralimitarse asumiendo actividades fuera del alcance establecido, en especial, cuando dichas actividades están bajo la competencia de otras entidades del Estado. Se destacan entre otras:

- a) Abstenerse de emitir juicios, involucrarse o dar órdenes de cualquier tipo, en asuntos operacionales especializados propios de las actividades autorizadas y por fuera del alcance de sus actividades, sin el previo consentimiento de la Autoridad competente.
- b) Abstenerse de opinar e involucrarse en asuntos socio-ambientales especializados, más allá de los aspectos asociados a los Convenios Internacionales de la Organización Marítima Internacional, en cuanto a prevención de la contaminación, sin el previo consentimiento de la Autoridad competente.
- c) Abstenerse de emitir juicios, órdenes o involucrarse en asuntos propios de Cancillería, Ministerio de Comercio y Desarrollo, Dirección Nacional de Impuestos, o Ministerio de trabajo sin el previo consentimiento de la Autoridad competente.

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

Artículo 3.3.3.4.5. Pautas de vestuario. Los inspectores deben ser conscientes de que su aspecto personal afecta su imagen profesional, por lo tanto, deben observar las siguientes normas:

- a) En visita a las instalaciones físicas de la empresa, los inspectores deben usar la vestimenta más apropiada de acuerdo con las condiciones de seguridad establecidas.
- b) Durante la operación a bordo deben vestir con los atuendos apropiados, de acuerdo al régimen interno de la nave, artefacto naval o empresa. Los Elementos de Protección Personal serán suministrados por la empresa autorizada en el proyecto.

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

Artículo 3.3.3.4.6. Uso de Internet. El inspector tendrá acceso a Internet, el cual debe ser de uso exclusivo para el desarrollo de su actividad a bordo y para el envío diario de los informes. No podrá utilizarse en asuntos personales, ingreso a pornografía o transmisión de información clasificada.

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

Artículo 3.3.3.4.7. Trato con la tripulación. El trato del inspector deberá ser cordial y respetuoso, con la tripulación y demás autoridades. Los inspectores representan a la Autoridad Marítima Nacional y deben mostrar buenos criterios, evitando declaraciones o acciones que puedan afectar el prestigio de la Dirección General Marítima.

El inspector debe evitar expresar opiniones discordantes con la legislación vigente o las políticas y directrices.

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

Artículo 3.3.3.4.8. Facultad sancionatoria. El incumplimiento de lo dispuesto en el presente Capítulo, será considerado como violación a las normas de marina

mercante, dando lugar al procedimiento administrativo sancionatorio, en los términos de los artículos 80 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, así como demás normas que los modifiquen.

(Resolución 937 de 2019, artículo 1º)

PARTE 4

EMPRESAS

TÍTULO 1

EMPRESAS DE SERVICIOS MARÍTIMOS

CAPÍTULO 1

DE LA CATALOGACIÓN DE LAS EMPRESAS DE SERVICIOS MARÍTIMOS

ARTÍCULO 3.4.1.1.1. *Objeto.* Lo dispuesto en el presente capítulo tiene por objeto determinar y establecer la clasificación de empresas de servicios marítimos que ejercen actividades marítimas, para su inscripción, otorgamiento de la licencia de explotación comercial, estandarización de procedimientos y sus correspondientes efectos de vigilancia y control.

(Resolución 361 de 2015, artículo 1º)

ARTÍCULO 3.4.1.1.2. *Artículo modificado parcialmente por la Resolución 759 del 9 de noviembre de 2020.-* **Catalogación.** Para efectos de aplicación y alcance de la presente resolución se establece la siguiente clasificación de empresas de servicios marítimos, conforme a los siguientes grupos y subgrupos:

a. **Grupo I - Suministros y servicios al sector marítimo:** Empresas que tengan como actividad la entrega, recibo de insumos, materiales o la prestación de servicios, para la realización de actividades marítimas.

b. **Grupo II - Apoyo al transporte marítimo:** Empresas prestadoras de servicios asociados al transporte marítimo.

c. **Grupo III - Recreación y deportes náuticos:** Empresas que presten servicios de carácter recreativo y/o deportivo en el mar, ya sea que utilicen naves, artefactos navales o cualquier otro equipo, así como las instalaciones para la prestación de servicios a las naves de recreo o deportivas.

d. **Grupo IV - Investigación, explotación de recursos e infraestructura en el mar:** Empresas con actividades relacionadas con la investigación técnico – científica en cualquier disciplina, desarrollo de trabajos de construcción de infraestructura o su adecuación, en el mar, suelo o subsuelo marino.

e. **Grupo V - Industria naval:** Encontramos los Astilleros Navales, cuyas empresas están dedicadas al diseño, la construcción, conversión, modernización, desguace, mantenimiento, reparación y/o desguace de naves, artefactos navales, plataformas o estructuras marinas, así como la instalación, mantenimiento y reparación de los diferentes sistemas principales y auxiliares de este tipo de unidades y los talleres de reparaciones navales que son las empresas aptas para efectuar reparaciones a los sistemas, equipos o partes de naves o artefactos navales.

f. **Grupo VI – Delegación:** Empresas delegadas por la Dirección General Marítima para desempeñarse como Organizaciones Reconocidas (OR) u Organizaciones de Protección Reconocida (OPR).

GRUPO		SUBGRUPO	
		1	Traslado de material y/o personal de apoyo a las actividades marítimas en cualquier modalidad de nave o artefacto naval reconocido
		2	Suministro de combustibles en el mar
		3	Recepción, almacenamiento, tratamiento y/o disposición de residuos y demás desechos derivados de actividades marítimas

I	Suministros y Servicios al Sector Marítimo	4	Operaciones auxiliares abordó		
		5	Prevención, preparación y respuesta a la contaminación en el mar		
		6	Actividades de buceo industrial		
		7	Remolque, salvamento marítimo, asistencia en maniobra de practicaje y/o atención de emergencias		
		8	Organizadores y/o proveedores de servicios de trasiego de hidrocarburos u otras cargas		
		9	Practicaje		
		10	Transporte de pilotos prácticos		
		11	Diseño, cálculos y gestión de proyectos de la industria naval		
		12	Consultorías y asesorías marítimas		
		13	Inspección y certificación de naves, artefactos navales, plataformas y estructuras flotantes, fijas o submarinas		
		14	Inspección, certificación y homologación de sistemas o equipos		
		15	Fabricación, reparación y mantenimiento de sistemas y/o equipos.		
		16	Alquiler, venta de equipos y repuestos.		
		17	Centros de capacitación buceo Industrial.		
		II	Apoyo al Transporte Marítimo	1	Agencias marítimas
				2	Corredores de fletamento
		III	Recreación y Deportes Náuticos	1	Buceo deportivo y recreativo
		2	Actividades recreativas y/o deportes náuticos		
		3	Marinas y Clubes náuticos		
Investigación, Explotación de Recursos e Infraestructura en el Mar		1	Estudios, diseños y desarrollo de Investigación técnico – científica en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos, en cualquier disciplina		
		2	Trabajos de ingeniería de diseño y de explotación de recursos, montaje y construcción, mantenimiento y desmantelamiento de infraestructura fija y móvil marítima en cualquier espacio marítimo		
		3	Trabajos de ingeniería de diseño en dragados, erosión costera, sedimentación, relleno de litorales y áreas marítimas, protección y preservación de Litorales		
Industria Naval		1	Astilleros navales		
		2	Talleres de reparaciones navales		
Delegación de Autoridad		1	Organizaciones Reconocidas (OR)		
		2	Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR)		

Parágrafo 1°. Una empresa de servicios marítimos podrá ejercer más de una actividad relativa a los diferentes grupos o subgrupos, considerando que para tal efecto debe presentar los soportes documentales exigidos y ser autorizado por la Autoridad Marítima Nacional.

Parágrafo 2° La catalogación de las empresas de servicios marítimos se consignará hasta el nivel de subactividades (relacionadas por Grupo/subgrupo en el anexo A), considerando que para tal efecto la empresa deberá presentar los soportes documentales exigidos.

Parágrafo 3° La Autoridad Marítima establecerá (de acuerdo a la normatividad vigente), los requisitos documentales y sus criterios técnicos para la expedición de licencias de explotación comercial a las empresas de servicios marítimos.

Parágrafo 4° La Autoridad Marítima establecerá (de acuerdo a la normatividad vigente), los alcances en los modos de operación (jurisdicción) de las empresas de servicios marítimos al momento de expedición de las licencias de explotación comercial.

(Resolución 759 del 9 de noviembre de 2020., artículo 1)

ARTÍCULO 3.4.1.1.3. Comunicación. Las empresas de servicios marítimos tendrán la obligación de reportar en forma inmediata, por el medio más expedito a la Autoridad Marítima Nacional, las situaciones en la que se presente un evento que ponga en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, la preservación del ambiente marino y la protección marítima, con ocasión de la prestación de su servicio.

(Resolución 361 de 2015, artículo 3°)

ARTÍCULO 3.4.1.1.4. Facultad Sancionatoria. El incumplimiento de lo estipulado en el presente capítulo, constituye violación a las normas de marina mercante, dando lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes, en los términos del artículo 80 y siguientes del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con la Ley 1437 de 2011 y demás normas que la modifiquen o adicionen.

(Resolución 361 de 2015, artículo 4°)

CAPÍTULO 1 A

Capítulo adicionado por la Resolución 759 del 9 de noviembre de 2020.-

INSPECCIONES A EMPRESAS DE SERVICIOS MARÍTIMOS

ARTÍCULO 3.4.1.1 A. 1. Inspecciones. Las empresas de servicios marítimos serán objeto de inspección por parte de la Dirección General Marítima, para lo cual se nombrará un inspector idóneo y competente para la realización de la misma. Esta inspección puede ser de cinco tipos, así:

- a) **Inspección Inicial de Inscripción:** Se hace por “primera vez” a una empresa cuando solicita el trámite y expedición de la Licencia de Explotación Comercial y consistirá en una inspección general de las instalaciones, personal, equipo, documentación, para verificar que cumple los requisitos correspondientes y son adecuados para la catalogación como empresa de servicios marítimos en los respectivos grupos y subgrupos en los cuales queda inscrita y se le otorga la licencia de explotación comercial.
- b) **Inspección de Renovación:** Se realiza antes de proceder a la expedición de una nueva licencia de explotación comercial, en la cual se revisa una inspección general de las instalaciones, personal, equipo, documentación, para verificar que cumple los requisitos correspondientes y la empresa está apta para continuar prestando el servicio en la catalogación que se destinó. Esta inspección deberá adelantarse dentro de los tres (03) meses anteriores a la fecha de vencimiento. La radicación de los documentos para la renovación de la licencia de explotación comercial podrá hacerse hasta 5 días antes de la fecha de vencimiento, siempre y cuando se presente con el lleno de la totalidad de requisitos exigidos para ese fin; entendiéndose prorrogada hasta tanto se produzca la decisión de fondo (de acuerdo Decreto 19 del 2012 “Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública” Art 35.)
- c) **Inspección de ampliación catalogación empresa de servicios marítimos:** Dicha inspección será solicitada y se realizará cuando una empresa de servicios marítimos que ya posea licencia de explotación comercial, aplique ante la Dirección General Marítima para que se le amplíen los grupos y subgrupos a los cuales fue catalogada inicialmente.

- d) **Inspección anual de control y seguimiento:** Son las programadas anualmente a través de las capitanías de puerto a las empresas de servicios marítimos, que poseen licencias de explotación comercial vigente, con el fin de controlar y verificar el estado general de las instalaciones, personal, equipo y documentación y/o establecer planes de acción tendientes a la mejora de los hallazgos encontrados. No se programará esta inspección a las empresas que realicen trámite de inscripción o renovación durante el año.
- e) **Inspección Extraordinaria:** Las inspecciones extraordinarias se practicarán cuando la Autoridad Marítima lo considere necesario

(Resolución 759 del 9 de noviembre de 2020. Artículo 2)

CAPÍTULO 2

DE LAS MARINAS Y CLUBES NÁUTICOS

ARTÍCULO 3.4.1.2.1. Servicios. Las marinas y clubes náuticos podrán prestar los siguientes servicios. Éstos serán autorizados por la Dirección General Marítima al momento de expedir la licencia de explotación comercial:

- a) Atraque, pernoctada, varada y/o depósito en tierra.
- b) Mantenimiento.
- c) Reparaciones a embarcaciones de recreo. Si se van a realizar reparaciones mayores, es decir, trabajos de mantenimiento o reparación al casco, se deberá contar con la licencia de explotación comercial como astillero para naves de recreo.
- d) Suministro de agua o energía.
- e) Suministro de combustible.
- f) Servicios que involucren comodidades a los tripulantes.
- g) Recepción de desechos.
- h) Agenciamiento marítimo. Siempre que dentro de su objeto social no esté incluida la prestación del servicio de transporte marítimo, y cumpla con las exigencias normativas para ejercer esta actividad.

PARÁGRAFO. Las marinas o clubes náuticos podrán prestar los servicios de atraque, pernoctar y suministro de combustible a naves de pasaje menores.

(Resolución 408 de 2015, artículo 9º)

ARTÍCULO 3.4.1.2.2. Obligaciones. Serán obligaciones especiales de las marinas y clubes náuticos, las siguientes:

- a) Tener actualizado el registro de las naves bajo su responsabilidad.
- b) Informar a la respectiva Capitanía de Puerto o demás autoridades competentes, en caso de tener conocimiento de una deficiencia importante, o apareciere un problema grave relacionado con la seguridad de una nave.
- c) Cumplir con los reportes semanales a las Capitanías de Puerto sobre el movimiento de zarpe o arribo de naves, llevando el registro correspondiente.
- d) Apoyar el cumplimiento de las normas que, sobre la práctica de deportes náuticos y actividades recreativas, se establecen en el presente capítulo.
- e) Cumplir con lo establecido en el Código de Comercio y demás normas aplicables, cuando esté autorizado como agente marítimo.

(Resolución 408 de 2015, artículo 10º)

ARTÍCULO 3.4.1.2.3. Inspección. La Autoridad Marítima Nacional efectuará inspecciones con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de la actividad y/o para mantener la condición autorizada. Las inspecciones serán las siguientes:

- a) Inspección inicial: Se llevará a cabo una vez estudiada y aprobada la documentación que sustenta el proyecto de marina o club náutico, para dar concepto favorable y antes de solicitar la licencia de explotación comercial.
- b) Inspecciones periódicas: Se llevarán a cabo mínimo una vez cada año.
- c) Inspecciones extraordinarias: Se llevarán a cabo cuando sea necesario practicarlas, según el criterio de la Autoridad Marítima Nacional. Estas inspecciones no tendrán costo para la marina o club náutico.

Los costos de las inspecciones iniciales y periódicas serán sufragados por la marina o club náutico inspeccionado, de acuerdo con lo establecido en la normas de cobro dispuestas por la Dirección General Marítima.

(Resolución 408 de 2015, artículo 11°)

CAPÍTULO 3

DE LAS EMPRESAS DE RECREACIÓN Y DEPORTES NÁUTICOS

ARTÍCULO 3.4.1.3.1. *Empresas u operadores.* Las empresas u operadores que presten servicios para la realización de deportes náuticos o actividades recreativas de carácter comercial, deberán estar previamente registradas como empresa de prestación de servicios marítimos de deportes náuticos o actividades recreativas comerciales, ante la Dirección General Marítima. Para ello se deberá cumplir con la presentación de la siguiente documentación:

- a) Solicitud dirigida al Director General Marítimo.
- b) Formato único de trámites debidamente diligenciado.
- c) Escritura de constitución de la sociedad o registro mercantil, según sea el caso.
- d) Lista del personal técnico y descripción de los equipos con que cuenta, incluyendo la relación de naves y artefactos navales.
- e) Concepto favorable del establecimiento para la actividad proyectada, emitido por la Autoridad Marítima Nacional, previa inspección, a partir del cumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo.
- f) Copia de una póliza de seguro de cumplimiento de disposiciones legales y de responsabilidad civil extracontractual.
- g) Recibo de pago por el valor correspondiente a la licencia solicitada.

(Resolución 408 de 2015, artículo 14°)

ARTÍCULO 3.4.1.3.2. *Obligaciones del operador.* El operador es la empresa que cuenta con la licencia de explotación comercial expedida por la Dirección General Marítima. Para ello, deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

- a) Implementar el plan de gestión de seguridad, conforme a la norma nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y artefactos navales, y la prevención de la contaminación.
- b) Dentro del plan de gestión deberá existir un programa de mantenimiento, pruebas e inspecciones, a cada una de las naves o artefactos navales utilizados. Deberán realizarse inspecciones documentales diarias (Lista de Chequeo de mantenimiento), antes de poner en funcionamiento y ofrecer al servicio del público, de acuerdo con las instrucciones contenidas en los manuales de mantenimiento.
- c) Acreditar la idoneidad del personal que opera las naves o artefactos navales mediante licencia vigente.
- d) Tener en la playa un sitio visible, de fácil identificación para el usuario que desee alquilar el servicio.
- e) Contar con uniformes que identifiquen a sus empleados o asistentes en el área.
- f) Contar con un asistente para realizar el control y apoyo técnico en caso de requerirlo, quien debe tener conocimientos de primeros auxilios.
- g) En los casos de prestación de servicios de alquiler de motos náuticas, lanchas, veleros, halada para sky náutico y remolque para la utilización de paracaídas, se deberá tener en el sitio de alquiler un equipo de comunicación VHF marino, como mínimo portátil, para comunicación con el cuerpo de guardacostas y/o la Capitanía de Puerto correspondiente, en caso de requerir asistencia inmediata.
- h) Llevar un registro en el que esté especificado claramente a quién se le alquiló la nave o artefacto naval. En él se deberá establecer el nombre y documento de identificación, hora de salida y hora de llegada. El registro podrá ser requerido por la Capitanía de Puerto, el cuerpo de guardacostas u otra autoridad competente.
- i) No permitir el alquiler de equipos, naves o artefactos navales, si el usuario presenta signos de haber consumido alcohol o sustancias psicoactivas.
- j) Informar inmediatamente al cuerpo de guardacostas y a la Capitanía de Puerto correspondiente, en caso que no se tenga conocimiento de un usuario que debió presentarse a determinada hora con la nave o artefacto naval, o

que al final de la jornada no hayan arribado todas las naves o artefactos navales bajo su responsabilidad.

- k) Gestionar ante la Capitanía de Puerto las inspecciones correspondientes para obtener la certificación estatutaria de las naves.
- l) Mantener en buen estado de conservación y mantenimiento el equipo necesario para que el usuario lo utilice de manera segura.
- m) Impartir previamente al usuario instrucciones claras y precisas sobre:
 - El estado y forma de operar la nave y/o el artefacto naval a usar.
 - La Información sobre el circuito a seguir y los sitios de ingreso y salida de la zona autorizada.
 - La Información de lo que se puede hacer y lo que no se puede hacer durante el alquiler del equipo náutico.

Para ello se dejará evidencia, a fin de que sea exhibida en caso de ser necesario.

- n) Preguntar al usuario si presenta alguna limitación física que le impida, o considere que lo puede afectar, durante la realización de la actividad.

(Resolución 408 de 2015, artículo 15°)

CAPÍTULO 4

(Adicionado por Resolución 93 del 22 de febrero de 2023)

DE LOS REQUISITOS PARA AUTORIZAR ACUERDOS DE INTEGRACIÓN OPERATIVA A LAS EMPRESAS DE PRACTICAJE

Artículo 3.4.1.4.1. Requisitos técnicos del acuerdo. Los requisitos mínimos de carácter operativo que deberán cumplir los acuerdos de integración entre empresas de practicaaje serán los siguientes:

1. Las empresas que suscriban el acuerdo deberán contar con Licencia de Explotación Comercial vigente para desempeñar el servicio público de practicaaje en la misma jurisdicción en la que se efectuará la operación.
2. El acuerdo deberá especificar el componente humano y los componentes físicos que aportarán cada una de las empresas tales

como: Relación de los pilotos y del personal administrativo, equipos para el transporte y embarque de pilotos, estaciones de radio, servicios asociados, entre otros.

3. Se deberá implementar un esquema de operaciones, mediante el cual se definirán turnos y equipos de trabajo, con el fin de dar continuidad al servicio público de practicaje y dar cumplimiento a las disposiciones para el control de la fatiga que ha reglamentado la Autoridad Marítima Nacional.
4. El Capitán de Puerto de la Jurisdicción en la cual se realizará la integración entre las empresas de practicaje deberá expedir un concepto de viabilidad sobre la autorización de la misma.

Parágrafo: Los solicitantes deberán estudiar si la operación se encuentra sujeta al régimen de control de integraciones empresariales contenido en los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 1340 de 2009 y en el Título VII de la Circular Única de la Superintendencia de Industria y Comercio, como evidencia de ello deberán presentar ante DIMAR certificado emitido por los representantes legales de las empresas referente al trámite efectuado ante la Autoridad de Protección de la Competencia.

[\(Resolución 93 del 22 de febrero de 2023\)](#)

Artículo 3.4.1.4.2. Autorización. Una vez efectuada la verificación por parte de la Autoridad Marítima Nacional de los requisitos relacionados en los artículos anteriores, se expedirá por el Director General Marítimo el respectivo acto administrativo que autoriza el acuerdo de integración.

[\(Resolución 93 del 22 de febrero de 2023\)](#)

Artículo 3.4.1.4.3. Vigencia del acto administrativo. La autorización otorgada por la Autoridad Marítima Nacional tendrá vigencia de un (01) año, durante el cual las empresas de practicaje deberán mantener las condiciones inicialmente acreditadas, so pena de declarar la pérdida de ejecutoriedad del acto administrativo de conformidad a lo dispuesto en el artículo 91 del Código del Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

[\(Resolución 93 del 22 de febrero de 2023\)](#)

PARTE 5

ANEXOS

Anexo No. 1. Certificado sobre asistencia y aprobación del curso de formación en protección marítima.

Señor

Bogotá, D.C.

ASUNTO: Reconocimiento Oficial de Protección Instalación Portuaria

En atención su oficio _____ de fecha _____, identificado con radicado Dimar No. _____, mediante el cual remiten trámite del señor _____, identificado (a) con C.C. No. _____ de la ciudad de _____, con toda atención me permito informar que una vez verificado los documentos, se informa lo siguiente:

Teniendo en cuenta lo establecido en el Decreto 1070 de 2015, Parte 4, Título 6, Capítulo 3, Sección 5, Artículo 2.4.6.3.5.2., se le otorga el Reconocimiento como Oficial de Protección de Instalación Portuaria, para el desarrollo del cargo de la instalación portuaria, sociedad portuaria _____

Atentamente,

(Anexo único, emanado de la Resolución 339 de 2003)

Anexo No. 2. Formato para inspección de simuladores en centros de formación y/o capacitación.

FORMATO PARA INSPECCIÓN	
2. INSTALACIONES PARA FORMACIÓN DE PUENTE	
• Tipo: _____	Fecha de fabricación: _____
• Número: _____	Descripción: _____
• Número de docentes: _____	Número de alumnos que las utilizan al mismo tiempo: _____
• Sistema visual: Día [...] Noche [...]	
• Campo de visión: (grados) Horizontal _____	Vertical _____
• Sonido [SÍ] [NO] Vibración de las máquinas [SÍ] [NO]	
• Número de buques propios: _____	Número de blancos: _____
• Ayudas náuticas (Radar, GPS, SIA, etc.): _____	
• Equipo de comunicaciones (SMSSM, ondas métricas, etc.): _____	
• Tipo de construcción: _____	
• Información adicional: _____	
• Costo para el alumno: _____	

NOMBRE CENTRO DE FORMACIÓN Y/O CAPACITACIÓN: _____

DOMICILIO: _____

CIUDAD: _____

TELÉFONO: _____ CELULAR: _____ Correo electrónico: _____

REPRESENTANTELEGAL: _____

3. INSTALACIONES PARA FORMACIÓN DE CÁMARA DE MÁQUINAS

- Tipo (Diésel) (Vapor) (Velocidad reducida o media): _____
- Fecha de fabricación: _____ Número: _____
- Descripción: _____
- Número de docentes: _____ Número de alumnos que las utilizan al mismo tiempo: _____
- Cámara de máquinas: _____ Cámara de mando: _____
- Supervisión a distancia: _____ Auxiliares: _____
- Panel eléctrico: _____ Paneles auxiliares: _____
- Paneles de lastre: _____ Sistema de tuberías: _____
- Caldera: _____ Generadores auxiliares: _____
- Información adicional: _____
- Costo para el alumno: _____

4. OTRAS INSTALACIONES DE FORMACIÓN CON SIMULADORES

- Tipo: _____ Estabilidad: _____
- SMSSM: _____
- Manipulación de la carga: _____ Carga líquida: _____
- Gestión del lastre: _____
- Simuladores de pesca: _____
- STM: _____
- **Otros simuladores:** _____
- Indíquese en cada caso:
- Fecha de fabricación: _____
- Número de docentes: _____
- Número de alumnos que utilizan la instalación al mismo tiempo: _____
- Costo para el alumno: _____

5. GENERALIDADES

- Idioma(s) en que se imparte la formación: _____
- Medios de enseñanza y documentación conexos a disposición de los estudiantes, por ejemplo libros, notas, grabaciones en vídeo, etc.: _____
- Idioma utilizado en los medios de enseñanza y la documentación: _____
- ¿Puede usarse el simulador para ejercicios orientados hacia la solución de problemas?:

- ¿Puede usarse el simulador para aprender a hacer frente a situaciones de emergencia?

- ¿Proporciona el simulador una indicación del rendimiento de los alumnos una vez finalizados los ejercicios? _____
- ¿Pueden participar estudiantes de otros países en la formación marítima con simuladores?

- En caso afirmativo, costo por estudiante: _____
- Información adicional: _____

	NOMBRE	FECHA dd/mm/aa	APROBADO		FIRMA
			SÍ	NO	
FUNCIONARIO INSPECTOR					
FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN					
GESTIÓN TÉCNICA					
SUBDIRECTOR DE MARINA MERCANTE					

(Anexo A, emanado de la Resolución 610 de 2014)

Anexo No. 3: Formado concerniente al certificado de aprobación para simuladores en centros de formación y/o capacitación.

 DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA	FORMATO CERTIFICADO DE APROBACIÓN PARA SIMULADORES EN CENTROS DE FORMACIÓN Y/O CAPACITACIÓN	Código: M4-FOR-XX
	PROCESO GESTIÓN DE GENTE DE MAR Y NAVES	Versión: 00

Anexo "B" a la Resolución número __DIMAR-2014 del
República de Colombia
Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
 Republic of Colombia
 Defense Ministry
 General Directorate of Maritime

CERTIFICADO DE APROBACIÓN
APPROVAL CERTIFICATE

CERTIFICADO N° _____
CERTIFICATE

Certifica que el simulador:

.....
THE SIMULATOR

Diseñado y fabricado por:
DESIGNED AND MADE BY:

.....

Cumple con las normas de uso de simuladores del Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW/78 Enmendado, regla I/12 y lo dispuesto en la Resolución número DIMAR-2014

It fulfills the Standards governing the use of simulators of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW/78 Amended, regulation I/12 and the prescriptions on Resolution No. DIMAR-2014

Lugar y fecha de otorgamiento:

Place and date of granting

Válido hasta el:.....

Expiration date

SUBDIRECTOR DE MARINA MERCANTE

SUBDIRECTOR OF MERCHANT MARINE

INSPECTOR

Surveyor

Este Certificado consta de ____ página(s).

This Certificate consists of ____ page (s).

 DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA	FORMATO CERTIFICADO DE APROBACIÓN PARA SIMULADORES EN CENTROS DE FORMACIÓN Y/O CAPACITACIÓN	Código: M4-FOR-XX
	PROCESO GESTIÓN DE GENTE DE MAR Y NAVES	Versión: 00

(Anexo B, emanado de la Resolución 610 de 2014)

Anexo No. 4: Convenio STCW/78 Enmendado.

El presente anexo puede ser consultado en el sitio web:
[http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-on-standards-of-training,-certification-and-watchkeeping-for-seafarers-\(stcw\).aspx](http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-on-standards-of-training,-certification-and-watchkeeping-for-seafarers-(stcw).aspx)

(Anexo C, emanado de la Resolución 610 de 2014)

Anexo No. 5: Formato para el reporte y control de las maniobras de practica (PILREP).

REPUBLICA DE COLOMBIA
 MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

No. _____



DIRECCION GENERAL MARITIMA

REPORTE DE MANIOBRAS Y SERVICIOS DE PRACTICAJE –PILREP–
report of pilotage manoeuvres

Diligenciamiento por parte del Piloto (*space to be fill by the Pilot*)

Ciudad o Puerto (City Port)				Fecha (Date)		
				Día (Day)	Mes (Month)	Año (Year)
Nombre de la Nave (Ship's Name)				Bandera (Flag)		
Eslora (Length)	TRB (GTR)	No. OMI (IMO Number)	Agencia Marítima (Ship's Agent)	Puerto de Matrícula (Port of Registry)		

REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

REMAC 3

Nombre del Piloto (Pilot's Name)		Categoría (Category)			Hora Embarque (Time of Boarding)	Hora Desembarque (Time of Disembark)
		Ms	1°	2°		
Maniobras Realizadas (Manoeuvres Done)	Especificar Otros: (Specify other details)					
Fondeo <input type="checkbox"/> (Anchor)		N° de remolcadores (Tug's number)				
Atraque <input type="checkbox"/> (Berthing)		Observaciones: (Remarks)				
Navegación <input type="checkbox"/> (Navigation)						
Cambio de Muelle <input type="checkbox"/> (Berth Change)		<hr/> Firma del Piloto (Pilot Signature)				
Corrida de Muelle <input type="checkbox"/> (movement over Berth)						
Zarpe <input type="checkbox"/> (Leave)						
Otros <input type="checkbox"/> (Others)						

Diligenciamiento por parte del Capitán de la Nave
 (Space to be fill by the Ship's Master)

Observaciones: (Remarks)	
<hr/> Firma y sello Capitán (Master Signature and Stamp)	

Recibido: Capitanía de Puerto _____ Día _____ Mes _____ Año _____ hora _____			
Observaciones :		_____ Firma Capitán de Puerto <i>(Harbour Master Signature)</i>	

(Anexo A, emanado de la Resolución 203 de 2002)

Anexo No. 6: Formato para el reporte y control del entrenamiento (REPEN).

REPUBLICA DE COLOMBIA
 MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL



No. _____

DIRECCION GENERAL MARITIMA

REPORTE Y CONTROL DE MANIOBRAS DE ENTRENAMIENTO –REPEN-
Report of training manoeuvres

EL suscrito Piloto Práctico <i>the underwrite pilot</i>	de la empresa <i>of the company</i>	Licencia N° <i>License N°</i>
CERTIFICO que <i>Do certify</i>		
En la fecha		

Día <i>day</i>	Mes <i>month</i>	Año <i>year</i>	El Piloto Práctico en entrenamiento <i>the pilot in training</i>

REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

REMAC 3

Diligenciamiento por parte del Piloto (space to be fill by the Pilot)

Ciudad o Puerto (City/ Port)				Fecha (Date)		
				Día (Day)	Mes Month	Año (Year)
Nombre de la Nave (Ship's Name)				Bandera (Flag)		
Eslora (Length)	TRB (GTR)	No. OMI (IMO Number)	Agencia Marítima (Ship's Agent)		Puerto de Matrícula (Port of Registry)	
Nombre del Piloto (Pilot's Name)			Categoría (Category)		Hora Embarque (Time of Boarding)	
					Hora Desembarque (Time of Disembark)	
			Ms	1°	2°	
Maniobras Realizadas (Manoeuvres Done)		Especificar Otros: (Specify other details)				
Fondeo (Anchor)	<input type="checkbox"/>	Observaciones: (Remarks)				
Atraque (Berthing)	<input type="checkbox"/>					
Navegación (Navigation)	<input type="checkbox"/>					
Cambio de Muelle (Movement over Berth))	<input type="checkbox"/>					
Zarpe (Leave)	<input type="checkbox"/>					
Otros (Others)	<input type="checkbox"/>					
						Firma del Piloto (Pilot Signature)

Maniobra de entrenamiento de la cual, doy mis siguientes conceptos

Puntualidad	
-------------	--

<i>punctuality</i>		
Seguridad al asumir el control <i>Confidence when assuming control</i>		
Manejo del inglés Knowledge of English		
Planeamiento de la maniobra Manoeuver's planning		
Seguridad al abordar Confidence when boarding		
Interrelación con el Capitán (equipos de puente) Interaction with the Master (bridge team)		<hr/> Firma y sello Capitán (Master Signature and Stamp)
Gestión del Riesgo <i>Risk management</i>		
		Piloto Práctico en entrenamiento Pilot in training

Recibido: Capitanía de Puerto _____ Día _____ Mes _____ Año _____
 hora _____

Observaciones : <i>remarks</i>	<hr style="width: 80%; margin: 0 auto;"/> Firma Capitán de Puerto <i>(Harbour Master Signature)</i>
-----------------------------------	--

(Anexo B, emanado de la Resolución 203 de 2002)

Anexo No. 7: Formato planilla de maniobras mensuales de pilotos prácticos.

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA 		FORMATO PLANILLA DE MANIOBRAS DE PILOTOS										Código: M2-FOR-025	
		Proceso: Servicio de Tráfico Marítimo.										Versión: 00	
#	NOMBRE DEL PILOTO	NOMBRE DE LA AGENCIA	CATEGORIA DEL PILOTO	MES:									TOTAL
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1													0
2													0
3													0
4													0
5													0
6													0
7													0
8													0
9													0
10													0
11													0
12													0
13													0
14													0
15													0
16													0
17													0
18													0
19													0
20													0

REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

REMAC 3

DIRECCIÓN
GENERAL
MARÍTIMA



FORMATO INFORME DE MANIOBRAS DE PILOTOS	Código: M4-FOR-015
Proceso: GESTIÓN DE GENTE DE MAR Y NAVES	Versión: 02

MANIOBRAS MES DE :	NOMBRE DEL PILOTO:	CATEGORÍA:	EMPRESAS DE PRACTICAJE	NÚMERO LICENCIA:
-----------------------	--------------------------	------------	---------------------------	---------------------

ITEM	FECHA	NOMBRE MOTONAVE	ARQUERO BRUTO (AB)	ESLORA (m)	TIPO MANIOBRA (1)	No. REMOLCADORES (2)	JORNADA (3)		HORA INICIO	HORA TÉRMINO	DURACIÓN (4)	AGENCIA MARÍTIMA	NOVEDADES
							D	N					
21													0
22													0
23													0
24													0
25													0
TOTAL						0	0	0	0	0	0	0	0

Continuación del anexo No. 7 ↓

- (1) Atraque, zape, cambio de muelle, acoderamiento boyas, fondeo, etc.
- (2) Incluir Bollard Pull.
- (3) Diurno o nocturno.
- (4) (Hora finalización) – (Hora inicio)



REGLAMENTO MARÍTIMO COLOMBIANO

REMAC 3

Responsable de Marina Mercante Unidad

Capitán de Puerto

(Anexo C, emanado de la Resolución 203 de 2002)