

RESOLUCION 218 ASJUR-CP05 DE 2016

(19 de diciembre 2016)

D.O. 50.116, enero 14 de 2017

Por medio de la cual se establecen procedimientos para el control de la fatiga en el ejercicio del practicaaje en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

EL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA,

En uso de sus facultades legales y en especial la contenida en el artículo 2.4.1.2.6.5 del Decreto 1070 de 2015.

CONSIDERANDO:

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

Que el artículo 42 de la Ley 658 de 2001, instaura que el control de la actividad marítima de practicaaje a nivel local corresponde a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, efecto para el cual, el Capitán de Puerto llevará el control de los pilotos prácticos y de las empresas de practicaaje, emitiendo las instrucciones o recomendaciones pertinentes con el fin de garantizar en forma segura la prestación de este servicio público, la seguridad de la navegación, de las tripulaciones y la prevención de contaminación del medio marino.

Que el artículo 2.4.1.2.6.5 del Decreto 1070 de 2015 dispone: *Distribución del servicio de practicaaje. El Capitán de Puerto establecerá en la respectiva jurisdicción una distribución uniforme del trabajo, de acuerdo con las condiciones específicas del puerto o zonas de pilotaje, en la cual los pilotos estarán obligatoriamente distribuidos en grupos, con el objetivo de garantizar:*

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

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

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

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

a) Duración de la maniobra;

b) Número de maniobras efectuadas versus tiempo entre maniobras;

c) Periodo de servicio versus tiempo de descanso;

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

Que la disposición en mención determina que los pilotos prácticos se dividirán en tres (3) grupos, en periodo de servicio, en periodo de reposo y en periodo de vacaciones, detalla en el parágrafo los factores que se deben tener en cuenta para determinar estos periodos.

Que es preciso crear unos procedimientos para el desarrollo de la actividad de practica en la jurisdicción de Cartagena avalando la prestación de dicho servicio público en forma segura.

Que la esencia de la presente resolución es dar cumplimiento a la competencia otorgada por la ley, en el sentido de fijar los requisitos, procedimientos y criterios generales a los que deben someterse las empresas y pilotos prestadores del servicio de practica, controlando las maniobras ejecutadas por cada piloto práctico, toda vez que este puede verse expuesto a las consecuencias de la fatiga laboral, generando grandes riesgos para la seguridad de la navegación.

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

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

Que la Organización Marítima Internacional (OMI), a través del Comité de Seguridad Marítimo (MSC), estableció un Grupo de Trabajo para estudiar el rol de la fatiga en la seguridad marítima, siguiendo la revisión de un análisis realizado por la unión de dicho MSC y el Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (MEPC), Grupo de trabajo sobre el Factor Humano, destacándose la aceptación que hace la OMI con respecto a la definición de fatiga, como *"la reducción de las aptitudes físicas y/o mentales como resultado de*

esfuerzos físicos, mentales o emocionales que pueden menoscabar todas las facultades físicas, incluida la fuerza, velocidad, tiempo de reacción, coordinación, adopción de decisiones o equilibrio”.

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

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

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

Que en mérito de lo anterior, el suscrito Capitán de Puerto de Cartagena,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Definiciones.* Para la interpretación y aplicación de la presente resolución, se tendrán en cuenta las definiciones, que a continuación enunciaré, concordantes con el Decreto 1070 de 2015.

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

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:

a) *Período a bordo.* Es el período de tiempo durante el cual el piloto práctico estará prestando efectivamente el servicio a bordo de los buques;

b) *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.

Periodo de reposo. Es el período de tiempo continuo, antes o después del período de servicio, durante el cual el piloto práctico no está disponible para efectuar el servicio público de practica.

Periodo de vacaciones. Es el periodo de tiempo en el cual el piloto práctico no está activo, por cuanto se encuentra disfrutando de su periodo vacacional o de recreo.

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 practicaje, previa solicitud y autorización de la Autoridad Marítima Nacional, quien establecerá los requisitos técnicos de las mismas y verificará su debido cumplimiento.

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

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

Artículo 2°. *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, las mismas que 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 de siete (7) días consecutivos, a no ser 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°. Los periodos de servicio no deben ser de lapso superior a quince días (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.

Artículo 3°. *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, el piloto práctico debe 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 Control San José la hora de llegada y salida de los Pilotos prácticos que desarrollen actividad laboral de carácter permanente en localidades distintas al Distrito de Cartagena, detallando el grupo al cual pertenecerán y la hora que inicia y termina la actividad de practicaje.

Artículo 4°. *Continuidad de la prestación del servicio.* En caso de que las maniobras programadas por una determinada Empresa de Practicaje excedan el número de pilotos prácticos en servicio de esa empresa, esta deberá previamente realizar integración operativa con el propósito de garantizar la prestación del servicio público de practicaje.

Artículo 5°. *Control de tráfico marítimo.* Las Agencias Marítimas y/o Armadores informarán a los Capitanes de sus naves afiliadas la obligación de reportarse vía radio VHF canal 16 a la Estación de Control de Tráfico Marítimo de San José indicando su posición, rumbo y velocidad, ETA, y boya de mar. Esta comunicación deberá efectuarse al ingreso de 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.

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 antes.

El zarpe se solicitará ante la Capitanía de Puerto con una antelación mínima de veinticuatro (24) horas, y cualquier cambio con doce (12) horas de anticipación, comunicación que se hará en concordancia con el artículo 8° de la presente resolución.

Artículo 6°. *Reporte a la estación de control de tráfico marítimo.* El piloto práctico deberá reportar vía canal 11 *radio VHF* a la Estación de Control de Tráfico Marítimo, el inicio, término de la maniobra y demás información de acuerdo a los protocolos de comunicación, ya establecidos por la Autoridad Marítima Regional.

Artículo 7°. *Áreas de fondeo.* Las áreas de fondeo en aguas marítimas jurisdiccionales colombianas, son las establecidas en la Resolución número 0474 del 22 de septiembre de 2014; en consecuencia, no se autoriza el fondeo fuera de las áreas estipuladas en la citada resolución. Las naves que no soliciten fondear deberán permanecer por fuera del mar territorial (12 MN), hasta que la Capitanía de Puerto autorice el ingreso respectivo.

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

Artículo 8°. *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. En caso de que se presente alguna falla en los correos electrónicos de la Capitanía de Puerto, se deberá enviar la información utilizando medios alternos tales como: radio VHF y teléfono.

Artículo 9°. *Cumplimiento protocolo de comunicaciones pbip.* Las instalaciones portuarias para la programación de sus operaciones deberán respetar el itinerario reportado en el protocolo de comunicaciones establecido por el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, en su parte B regla 4.37, cualquier modificación a este, causada por la actividad propia de la instalación portuaria, deberá ser informada a la Capitanía de Puerto de Cartagena con la debida anticipación, en concordancia con lo establecido en el artículo 8° de la presente resolución.

Artículo 10. *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 diariamente en concordancia con lo establecido en el artículo 5° de la presente resolución.

Artículo 11. *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 1070 de 2015. Desde la estación de pilotos (ubicada en Bocachica) hacia la nave, y desde la nave hacia la estación de pilotos.

Artículo 12. *Sanciones.* El incumplimiento a esta resolución dará lugar a las sanciones previstas en el artículo 80 del Decreto-ley 2324 de 1984.

Artículo 13. *Vigencia.* La presente resolución rige a partir de su publicación en el *Diario Oficial*, derogando la Resolución 02 de 2011 y demás disposiciones anteriores, emitidas por esta Capitanía de Puerto que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Cartagena de Indias, D.T. y C., a 19 de diciembre de 2016.

ORIGINAL FIRMADO

Capitán de Navío JULIO CÉSAR POVEDA ORTEGA
Capitán de Puerto de Cartagena