

RESOLUCION 630 DE 2012

(19 de noviembre 2012)

D.O. 48.622, noviembre 22 de 2012

Por medio de la cual se establece la remuneración dispuesta en el artículo 7° de la Ley 658 de 2001.

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

CONSIDERANDO:

Que el artículo 4° de la Ley 658 de 2001, establece que la actividad marítima y fluvial de practicaaje es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas (200) Toneladas de Registro Bruto (TRB), que realizan maniobras o navegación de practicaaje;

Que el artículo 7° de la Ley 658 de 2001, consagra que la Autoridad Marítima Nacional determinará la remuneración para quienes ejerzan la actividad marítima de practicaaje, de acuerdo con el tonelaje de registro bruto de los buques que arriben a puerto;

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

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

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

Que se hace necesario reglamentar el artículo 7° de la Ley 658 de 2001, en el sentido de fijar la remuneración para quienes ejerzan la actividad marítima de practicaaje;

Que en mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

RESUELVE:

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

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

Corrida de muelle: Es 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.

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

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

Artículo 2°. *Aplicación de la remuneración.* Para dar aplicación a la remuneración contenida en la presente resolución, la asesoría del piloto práctico comprende:

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, 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, y concluye cuando se desembarca de la nave en la boya de mar o lugar indicado.

Artículo 3°. *Expresión matemática.* Para determinar la remuneración de quienes ejercen la actividad marítima de practica se tendrán en cuenta el arqueo bruto (señalado en el artículo 7° de la Ley 658 de 2001) y los factores relacionados directamente con el servicio de practica (la distancia, el tipo de maniobra y el tiempo de espera), de los cuales 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).

Artículo 4°. *Remuneración.* Establecer la remuneración del piloto práctico que ejerza la actividad de practica en las áreas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional de acuerdo con las siguientes tablas:

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
ARQUEO BRUTO	SMMLV
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 embarco de los pilotos, o el sitio de fondeo autorizado por la Dirección General Marítima, hasta el lugar de desembarco 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 esta se realiza dentro de las instalaciones de la misma Sociedad Portuaria o Terminal, así como hacia otra Sociedad Portuaria, el cobro corresponde 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

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 este se encuentre disponible a bordo del buque, se incrementará la remuneración en un 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 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 practicaaje y por razones ajenas al piloto práctico la maniobra se cancele y este se encuentre a bordo, el servicio tendrá un costo del 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 30%; si la maniobra es cancelada dentro de la tercera hora o más, tendrá un costo del 50%. En ningún caso, el valor del servicio podrá exceder del 50%.

Artículo 5°. La remuneración para los pilotos prácticos por la prestación del servicio de practicaaje, para los buques de guerra extranjeros, corresponderá al cincuenta por ciento (50%) de la remuneración de los buques mercantes.

Artículo 6°. 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 y cubrirá el tiempo determinado en el artículo 1° de conformidad con el tonelaje de registro del buque.

Parágrafo 2°. Para dar aplicación a lo consagrado en el parágrafo 2° del artículo 3° de la presente resolución del Tiempo de Espera (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

Artículo 7°. Cuando se ordene maniobra de fondeo adicional a las naves para realizar inspección antinarcótics, se autorizará a los pilotos prácticos su cobro como una maniobra adicional.

Artículo 8°. Si durante una misma maniobra de practica 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

Artículo 14. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial* y deroga la Resolución número 50 del 1° de marzo de 2002, 357 del 13 de noviembre de 2003, 121 del 20 de junio de 2002, 357 del 13 de noviembre de 2003, Resolución número 183 del 21 de junio de 2005, Resolución número 119 del 4 de mayo de 2007.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 19 de noviembre de 2012.

ORIGINAL FIRMADO

Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**
Director General Marítimo