


<div><div><div><div>El futuro es de todos</div><div>Defensa y Transporte</div></div></div><div>Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación</div><div>En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República</div></div>					
Datos básicos					
Nombre de la entidad		MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - MINISTERIO DE TRANSPORTE			
Responsable del proceso		Dirección General Marítima - Viceministerio de Transporte			
Nombre del proyecto de regulación		"Por el cual se adiciona el Capítulo 2 del Título 1, de la Parte 4, del Libro 2 del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa, en lo relacionado con el permiso especial de practica"			
Objetivo del proyecto de regulación		Reglamentar el permiso especial de practica para convoyes fluviales en la interacción marítima-fluvial			
Fecha de publicación del informe					
Descripción de la consulta					
Tiempo total de duración de la consulta:		QUINCE (15) DIAS			
Fecha de inicio		30 DE AGOSTO DE 2021			
Fecha de finalización		14 DE SEPTIEMBRE DE 2021			
Enlace donde estuvo la consulta pública		Ministerio de Defensa Nacional: <a href="https://www.mindefensa.gov.co/rj/portal/Mindefensa/contenido?NavigationTarget=navurl:/98d8d3acde5911ca0bba40460261388">https://www.mindefensa.gov.co/rj/portal/Mindefensa/contenido?NavigationTarget=navurl:/98d8d3acde5911ca0bba40460261388</a> Ministerio de Transporte: <a href="https://mintransporte.gov.co/publicaciones/9182/proyectos-actos-administrativos/8">https://mintransporte.gov.co/publicaciones/9182/proyectos-actos-administrativos/8</a> Página WEB: <a href="https://portaldefensa.gov.co/portaldefensa">portaldefensa.gov.co/portaldefensa</a> y Ministerio de Transporte			
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto		Correos electrónicos: Ministerio de Defensa Nacional: <a href="mailto:recomendacionesproyectos@mindefensa.gov.co">recomendacionesproyectos@mindefensa.gov.co</a> Ministerio de Transporte: <a href="mailto:capta@mintransporte.gov.co">capta@mintransporte.gov.co</a>			
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios					
Número de Total de participantes		7			
Número total de comentarios recibidos		31			
Número de comentarios aceptados		6		%	
Número de comentarios no aceptados		25		%	
Número total de artículos del convenio		3			
Número total de artículos del proyecto con comentarios		3		%	
Número total de artículos del proyecto modificados		2		%	
Consolidación de observaciones y respuestas					
No.	Fecha de recepción	Ramitante	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	7/09/2021	Carlos Forero - IMPALA TERMINALS	<p>1. El Artículo 3 del Proyecto de Decreto dispone "Artículo 2.4.1.2.7.2. Servicio público de practica para Convoyes. Los convoyes con eslora menor o igual a 95 metros y manga menor o igual a 32 metros, podrán entrar y salir de áreas geográficas con tráfico marítimo, navegar en aguas restringidas o canales para navegación marítima, realizar maniobras de ataque o zarpe en puertos marítimos o cualquier otra maniobra en aguas restringidas, al mando de un Capitán o Piloto Fluvial, sin necesidad de contar con permiso especial de practica o piloto práctico.</p> <p>Los convoyes con eslora mayor a 95 metros y una manga superior a 32 metros, podrán entrar y salir de áreas con tráfico marítimo, navegar en aguas restringidas o canales para navegación marítima, realizar maniobras de ataque o zarpe en puertos marítimos o cualquier otra maniobra en aguas restringidas con un Capitán o Piloto Fluvial que posea permiso especial de practica expedido por la Autoridad Marítima o con piloto práctico."</p> <p>Teniendo en cuenta las dimensiones de eslora y manga de tanto las Embarcaciones Fluviales y de los Artefactos Fluviales respetuosamente solicitamos realizar el siguiente ajuste al artículo 3 del Proyecto de Decreto:</p> <p>"Artículo 2.4.1.2.7.2. Servicio público de practica para Convoyes. Los convoyes con eslora menor o igual a 100 metros y manga menor o igual a 33 metros, podrán entrar y salir de áreas geográficas con tráfico marítimo, navegar en aguas restringidas o canales para navegación marítima, realizar maniobras de ataque o zarpe en puertos marítimos o cualquier otra maniobra en aguas restringidas, al mando de un Capitán o Piloto Fluvial, sin necesidad de contar con permiso especial de practica o piloto práctico."</p> <p>Los convoyes con eslora mayor a 100 metros y una manga superior a 33 metros, podrán entrar y salir de áreas con tráfico marítimo, navegar en aguas restringidas o canales para navegación marítima, realizar maniobras de ataque o zarpe en puertos marítimos o cualquier otra maniobra en aguas restringidas con un Capitán o Piloto Fluvial que posea permiso especial de practica expedido por la Autoridad Marítima o con piloto práctico."</p> <p>Ampliar la eslora propuesta en 5 metros es necesario teniendo en cuenta que varias de las embarcaciones fluviales tienen una eslora de 40 metros (adjunto a la presente una patente de navegación como ejemplo) y, como es de su conocimiento, los artefactos fluviales a su vez tienen una eslora de 99.48 metros para un total de eslora de un convoy compuesto por una embarcación fluvial y un único artefacto fluvial de 99.48 metros. En este sentido, el artículo con las dimensiones propuestas entra a que convoyes conformados por remolcadores (embarcaciones fluviales) con una eslora de 40 no puedan navegar con una única barcaza (artefacto fluvial) sin necesidad de contar con un piloto práctico y/o capitán fluvial o piloto fluvial con permiso especial de practica.</p> <p>Por otro lado, existen artefactos fluviales con una manga de 16.5 metros, 0.5 metros más de la manga que la mayoría de artefactos fluviales cuya manga es 16 metros. Por ello, también se requiere ampliar la manga propuesta en un metro con el fin de incluir la posibilidad de que un convoy conformado por una embarcación fluvial y dos artefactos fluviales acordados entre sí pueda transferir sin necesidad de contar con un piloto práctico y/o capitán fluvial o piloto fluvial con permiso especial de practica.</p> <p>Así las cosas, se solicita el ajuste ampliando la eslora en 5 metros y la manga en 1 metros con el fin de cumplir con el espíritu de la norma, en el sentido de no exigir piloto práctico y/o capitanes o pilotos fluviales con permiso especial de practica a Convoyes conformados por una embarcación fluvial y un máximo dos artefactos fluviales teniendo en cuenta la variación en las dimensiones tanto de eslora como de manga entre embarcaciones y artefactos fluviales actualmente registrados ante el Ministerio de Transporte.</p>	ACEPTADA	Se hace ajuste en proyecto de decreto
2			<p>2. El Artículo 4 del Proyecto de Decreto tiene previsto que para la renovación del permiso especial de practica fluvial si el capitán o piloto fluvial posee un "periodo de embarco por una empresa de transporte entrando y saliendo de áreas geográficas con tráfico marítimo, navegar en aguas restringidas o canales para navegación marítima, realizar maniobras de ataque o zarpe en puertos marítimos o cualquier otra maniobra en aguas restringidas durante 24 meses o más, dentro de los tres años precedentes al vencimiento del permiso, sin necesidad de realizar el curso "Certificado de Competencia" de revelación para capitanes o pilotos fluviales." (Subraya fuera del texto).</p> <p>Respetuosamente solicitamos aclarar cómo se contarán los tiempos de realización de maniobras para el cumplimiento de los 24 meses que establece como requisito el artículo citado del Proyecto de Decreto.</p>	ACEPTADA	<p>Se precisa que la Ley 1242 de 2008, modificada por el Decreto Ley 2108 de 2018, destaca que el Registro Nacional Fluvial contendrá el registro de zarpe.</p> <p>En consonancia, el artículo 32 de la Ley 1242 de 2008, señala:</p> <p>"Ninguna embarcación de carga podrá salir de puerto sin haber realizado el registro de zarpe en el Registro Nacional Fluvial (RNF)."</p> <p>Por lo tanto, la información contenida en el Registro Nacional Fluvial es el mecanismo idóneo para determinar la información.</p> <p>Ahora bien, sobre la forma de cálculo de actividad para la renovación del permiso, es preciso señalar que la disposición será adelantada, en el sentido de indicar que deberán realizarse, dentro de los veinticuatro (24) meses que trata el citado artículo, 14 zarpes y/o ataques mencionados.</p>
3			<p>1. En el Artículo 3 del proyecto de decreto, se adiciona el Artículo 2.4.1.2.7.2. siguiente:</p> <p>"Artículo 2.4.1.2.7.2. Servicio público de practica para Convoyes. Los convoyes con eslora menor o igual a 95 metros y manga menor o igual a 32 metros, podrán entrar y salir de áreas geográficas con tráfico marítimo, navegar en aguas restringidas o canales para navegación marítima, realizar maniobras de ataque o zarpe en puertos marítimos o cualquier otra maniobra en aguas restringidas, al mando de un Capitán o Piloto Fluvial, sin necesidad de contar con permiso especial de practica o piloto práctico."</p> <p>Los convoyes con eslora mayor a 95 metros y una manga superior a 32 metros, podrán entrar y salir de áreas con tráfico marítimo, navegar en aguas restringidas o canales para navegación marítima, realizar maniobras de ataque o zarpe en puertos marítimos o cualquier otra maniobra en aguas restringidas con un Capitán o Piloto Fluvial que posea permiso especial de practica expedido por la Autoridad Marítima o con piloto práctico."</p> <p>Esto se refiere a un convoy con una configuración de Remolcador + Dos Barcazas (en pachá)</p> <p>= 1R + 2B. Así las cosas los 95 metros, harían entonces referencia a los 60 metros de eslora de las barcazas más los 35 metros de eslora de un remolcador.</p> <p>Solicitó, dentro de la flota fluvial debidamente registrada y matriculada ante el Ministerio de Transporte se encuentran varios remolcadores cuya longitud excede los 35 metros y barcazas con esloras de más de 60 metros por lo cual se hace necesario ampliar la eslora del convoy mencionada en el artículo 3, de 95 metros a 132 metros. Adicionalmente, teniendo en cuenta que también existen barcazas con una manga superior a 16 metros, es necesario también ampliar la manga del convoy a 34 metros.</p> <p>Ejemplos de remolcadores con esloras de más de 35 metros actualmente registrados ante el Ministerio de Transporte:</p> <p>§ Remolcador "Barranquilla" - Naviera Central 37.43m eslora 10.4m manga</p> <p>§ Remolcador "Catalina" - Naviera Fluvial Colombiana 41m eslora 11m manga</p> <p>§ Remolcador tipo "Eastern" - Impala 40.08 m eslora 12.6m manga</p> <p>Ejemplos de barcazas con esloras de más de 60 metros actualmente registradas ante el Ministerio de Transporte:</p> <p>§ SCF 23108, SCF23121, SCF23123, SCF23126, SCF134, SCF23148 - Naviera Central - 60.96m eslora</p> <p>§ NC1001 - NC108 - Naviera Central - 60.68m eslora</p> <p>§ NC1601 - Naviera Central - 60.68m eslora</p> <p>§ NC1 - Naviera Central - 75.63m eslora</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, es necesario ajustar el artículo 3 del proyecto de Decreto con el fin que las dimensiones mínimas del Convoy sean de 132 metros de eslora y 34 metros de manga para no requerir piloto práctico, o permiso especial de practica teniendo en cuenta los equipos que actualmente se encuentran registrados ante el Ministerio de Transporte.</p>	NO ACEPTADA	<p>Según estudio técnico de DIMAR solo es posible ampliar a 100 metros de eslora, por su parte, la manga no se amplía y se mantiene en 32 metros.</p>
4			<p>2. Nota Adicional: favor indicar que la expresión en la adición del Artículo 2.4.1.2.7.2. Donde dice "Los convoyes con eslora menor o igual a 95 metros y manga menor o igual a 32 metros (o con eslora menor o igual a 132 metros y manga menor o igual a 34 metros de acuerdo a nuestra solicitud), podrán entrar y salir de las áreas geográficas con tráfico marítimo..." se entiende que para los convoyes fluviales no aplica lo expuesto en el Artículo 4 de la Ley 658 de 2001 que establece "La actividad marítima y fluvial de practica es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de (200) toneladas de registro bruto (T.R.B.), que realicen maniobras de practica;" cuyo requisito de operación y tránsito se determinará por la dimensión del convoy definida en este decreto.</p>	NO ACEPTADA	<p>De antemano es importante destacar que, en virtud de la Ley 336 de 1996 -Estatuto nacional de Transporte, cada modo de transporte cuenta con un marco regulatorio independiente pero que comparte principios como aquellos contenidos en la Ley 105 de 1993.</p> <p>Es necesario indicar que los artículos 4 y 31 y siguientes de la Ley 658 de 2001 "Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practica como servicio público en las Áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional" señala que:</p> <p>"La actividad marítima y fluvial de practica es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientos (200) toneladas de registro bruto (T.R.B.), que realicen maniobras o navegación de practica."</p> <p>En ese sentido, valga la pena resaltar que el concepto de "Buque" es ajeno a la normativa del transporte fluvial, no siendo referida en la Ley 1242 de 2008 ni en otra norma que regule dicho modo de transporte.</p> <p>Por el contrario, el concepto de "Buque" es propio del transporte marítimo, donde posee regulación extensa, siendo un asunto distinto al objeto de regulación del Decreto publicado.</p> <p>Así las cosas, las disposiciones establecidas en la Ley en cuestión, específicamente lo referido a los límites para acceder al servicio público de practica y, por lo tanto, al permiso especial de practica, no son aplicables a embarcaciones fluviales.</p> <p>Por otra parte, el parágrafo del artículo 4 de la Ley 658 de 2001 señala:</p> <p>El proyecto de Decreto tendrá una nueva numeración conforme a algunos ajustes del texto y la eliminación de dos artículos.</p>
5		Carlos Forero - IMPALA TERMINALS S.A.S. Pablo Gutiérrez y Pedro Muñoz - NAVIERA CENTRAL S.A. Andrés Rubio - NAVIERA RIO GRANDE S.A.S. Rafael Gómez - TRANSPORTES FLUVIALES COLOMBIANOS S.A.S. Andrés Londoño - FEDERACIÓN NACIONAL DE NAVIEROS FEDENAVI	3. En el Artículo 4 del proyecto de decreto, debe ajustarse la numeración para que la misma sea 2.4.1.2.7.2	NO ACEPTADA	
6	14/09/2021		4. En el Artículo 5 del proyecto de decreto, debe ajustarse la numeración para que la misma sea 2.4.1.2.7.3	NO ACEPTADA	El proyecto de Decreto tendrá una nueva numeración conforme a algunos ajustes del texto y la eliminación de dos artículos.
7			5. En el Artículo 6 del proyecto de decreto, debe ajustarse la numeración para que la misma sea 2.4.1.2.7.4	NO ACEPTADA	El proyecto de Decreto tendrá una nueva numeración conforme a algunos ajustes del texto y la eliminación de dos artículos.
8			6. Respecto de la vigencia mencionada en el Artículo 7 y teniendo en cuenta que las navieras fluviales no pueden suspender sus equipos de transporte de carga con el fin de capacitar a la totalidad de sus capitanes y pilotos fluviales en una sola sesión, se requiere un periodo de transición. Al respecto, solicitamos aceptar el periodo de transición de 6 meses propuesto por la Dirección General Marítima en el acta emitida de febrero 23 de 2021 por parte de USUBMERIC en la indicada. "Periodo de transición: La Dimar propone un periodo de transición de 6 meses durante los cuales no cambiará ninguna exigencia con relación a las actuales." Este periodo de transición es requerido con el fin de que las embarcaciones y artefactos fluviales puedan seguir operando mientras los capitanes y pilotos de las navieras fluviales completan el proceso de capacitación, sin tener la exigencia de utilizar un piloto práctico. Lo anterior, también teniendo en cuenta que las instituciones educativas avaluadas para dar esta certificación no tienen la capacidad para recibir a todos los capitanes y pilotos de todas las empresas navieras en una sola sesión. Amablemente solicitamos se establezca un periodo de transición de (6) meses a partir de la entrada en vigor del presente decreto, de manera que las tripulaciones, capitanes y pilotos, puedan efectivamente realizar sus capacitaciones rivielatorias.	NO ACEPTADA	El curso ya se encuentra estructurado por los centros de formación y desde el inicio de la construcción del presente proyecto de Decreto las empresas fluviales han tenido la oportunidad de ir preparándose para la realización del curso. Adicionalmente, la norma abre la posibilidad de tener piloto práctico o permiso especial de practica, no es la única opción realizar el curso.

9			<p>Adicionalmente, solicitamos respetuosamente confirmar las entidades ya cualificadas y certificadas para realizar las capacitaciones exigidas por este proyecto de decreto con el fin de obtener el permiso especial de practicante. Lo anterior teniendo en cuenta que en este momento las empresas navieras están adelantando un proceso de inscripción para 50 capitanes y pilotos fluviales para el curso de nivelación en la ESCUELA NAVAL DE SUBOFICIALES ARC "BARRANQUILLA" el cual está siendo ofrecido en tres módulos: [septiembre 20, septiembre 27 y octubre 4]. No obstante, para continuar con el proceso de capacitación, se requiere de la confirmación previa y por escrito del Ministerio de Defensa y del Ministerio de Transporte de que el curso ofrecido por la Escuela Naval de Suboficiales ARC de Barranquilla en las fechas aquí mencionadas cumple con la totalidad de requisitos y será validado y avalado para que los capitanes y pilotos fluviales que lo tomen puedan acreditar el cumplimiento del requisito 4 "Certificación del Curso Certificado de Competencia de nivelación para capitanes o pilotos fluviales" exigido en el artículo 4 del proyecto de decreto con el fin de obtener el permiso especial de practicante.</p>	NO ACEPTADA	<p>Aunque la presente observación no se enfoca en una consulta en concreto sobre el texto publicado y su aplicabilidad, es necesario destacar que conforme a la información que posee la Dirección General Marítima – DIMAR, actualmente se encuentran autorizadas para dictar el curso relacionado con el permiso, la Escuela de Suboficiales de Barranquilla y Fundemar del SENA de Cartagena, sin perjuicio de otros sujetos que sean autorizados a futuro para dicha labor.</p>
10			<p>En primer lugar, reiteramos el interés de la cámara marítima y portuaria y sus empresas afiliadas en la promoción y desarrollo del multimodalismo y como parte de éste el transporte fluvial, modo complementario de transporte con el cual bajo condiciones seguras de operación se podrá mejorar la conectividad del país y su competitividad.</p> <p>Para las empresas afiliadas a la cámara marítima y portuaria, es fundamental que los cambios normativos en relación con la navegación, en especial en las áreas en las que configure la navegación marítima y la fluvial, mantengan y mejoren sus estándares de seguridad, así como los de la interacción de las embarcaciones con las instalaciones portuarias; lo anterior en la medida en que solo así el país podrá conservar e incrementar la conectividad que se ha alcanzado con el mundo y que lo da ventajas competitivas, respetar los estándares marítimos internacionales de seguridad para la navegación y a las instalaciones portuarias cumplir con la normatividad nacional e internacional sobre la materia. Como se indica en la memoria justificativa del proyecto, "se vienen desarrollando desde finales del año 2018 mesas de trabajo con gremios fluviales, navieras fluviales, Coropelavies, Superintendencia de Transporte, para evaluar permisos especiales de practicante a capitanes y pilotos fluviales de los convoyes que realizan tránsito en zonas donde interactúan con instalaciones portuarias marítimas". Consideramos de la mayor importancia vincular a estas mesas a las instalaciones portuarias marítimas, en la medida en que como se indica en esta memoria, los convoyes interactúan con las instalaciones portuarias marítimas, impactando su operación y seguridad; sin embargo, las instalaciones portuarias, no han sido invitadas, para aportar elementos técnicos y operativos a esta evaluación.</p>	NO ACEPTADA	<p>De antemano, agradecemos el interés de su organización frente al proyecto de decreto publicado.</p> <p>No obstante, se destaca que el objeto del proyecto es la regulación del permiso especial de practicante para convoyes fluviales y no para buques y navieras marítimas, situación ya regulada por la Autoridad Marítima en el Decreto 1070 de 2015.</p> <p>Por otra parte, es necesario resaltar que la finalidad de la publicación del proyecto, como lo cita el artículo 8 de la Ley 1427 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, es el de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas. Para el efecto, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Defensa Nacional, dispusieron de quince (15) días para que los interesados presentaran observaciones. En todo caso, destaca la Ley, la autoridad adoptará definitivamente la decisión que, a su juicio, sirva mejor al interés general.</p> <p>Este proyecto ha contado con la participación constante de los principales sujetos regulados: las empresas de transporte que navegan a través de convoyes por vías fluviales del país y se ha atendido en reuniones desde el Viceministerio de Transporte a la Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI.</p>
11			<p>1. Practicante marítimo y fluvial</p> <p>La Ley 658 de 2001 en su artículo 4, establece:</p> <p>"Artículo 4°. Practicante marítimo y fluvial obligatorio y facultativo. La actividad marítima y fluvial de practicante es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas (200) toneladas de registro bruto (T.R.B.), que realicen maniobras o navegación de practicante. Es facultativa la actividad marítima o fluvial para los buques de guerra y auxiliares de la Armada Nacional y cuando el buque de bandera nacional o extranjero esté atracado y deba ser movido con sus propios cables a lo largo del muelle o cuando el Capitán del buque de bandera nacional tenga permiso especial para entrada y salida de puerto, de acuerdo con el permiso de operación expedido por la Autoridad Marítima Nacional."</p> <p>Un convoy de 95 metros de eslora y manga de 32 metros, está conformado aproximadamente por 4 barcasas de 1200 TRB óu, aproximadamente, y un empujador de 350 TRB. Es decir, que estamos frente a un convoy de 5150 toneladas de registro bruto (en adelante T.R.B.), aproximadamente.</p>	NO ACEPTADA	<p>De antemano es importante destacar que, en virtud de la Ley 336 de 1996 -Estatuto nacional de Transporte, cada modo de transporte cuenta con un marco regulatorio independiente pero que comparte principios como aquellos contenidos en la Ley 105 de 1993.</p> <p>Es necesario indicar que los artículos 4 y 31 y siguientes de la Ley 658 de 2001 "Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicante como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional" señalan que:</p> <p>"La actividad marítima y fluvial de practicante es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas (200) toneladas de registro bruto (T.R.B.), que realicen maniobras o navegación de practicante."</p> <p>En ese sentido, valga la pena resaltar que el concepto de "Buque" es ajeno a la normativa del transporte fluvial, no siendo referida en la Ley 1242 de 2008 ni en otra norma que regule dicho modo de transporte.</p> <p>Por el contrario, el concepto de "Buque" es propio del transporte marítimo, donde posee regulación externa, siendo un asunto distinto al objeto de regulación del Decreto publicado.</p> <p>Así las cosas, las disposiciones establecidas en la Ley en cuestión, específicamente lo referido a los límites para acceder al servicio público de practicante y, por lo tanto, al permiso especial de practicante, no son aplicables a embarcaciones fluviales.</p>
12	14/09/2021	Carolina Herrera - Cámara Marítima y Portuaria / ANDI	<p>Comentario: No se aportan al proyecto de decreto análisis técnicos o estudios que soporten que no es requerido piloto práctico para maniobrar un convoy de 5.150 TRB, cuando sí es requerido para un buque de navegación marítima de más de 200 TRB</p> <p>La Ley 658 de 2001 indica lo siguiente:</p> <p>"Artículo 31. Permiso especial para entrada y salida de puerto sin piloto práctico. El Capitán o patrón de un buque de bandera colombiana de arqueo igual o superior a doscientos (200) T.R.B. y hasta mil (1.000) T.R.B., a través de la empresa marítima o de su armador, podrá obtener el permiso especial para entrada y salida de puerto sin piloto práctico bajo su responsabilidad, de acuerdo con el permiso de operación que expide la Autoridad Marítima Nacional a dicha empresa, siempre y cuando el Capitán o patrón, haya entrado a puerto mínimo dos (2) veces como piloto práctico."</p> <p>Comentarios: de la lectura de la Ley 658 de 2001, se encuentra que para embarcaciones de más de 1.000 TRB no está contemplado el permiso especial y siempre requieren piloto práctico.</p> <p>Sin embargo, el proyecto de decreto permitirá que los convoyes de hasta 5.150 TRB transiten sin piloto práctico y para los de más toneladas, podrán transitar con un permiso especial.</p> <p>Adicionalmente, la Ley 658 establece que para cada puerto se requerirá un permiso, mientras el decreto establece que con un solo permiso puede transitar en todos los puertos.</p> <p>Estos cambios se consideran por los expertos en seguridad de las instalaciones portuarias, como atentado contra la seguridad marítima de los puertos de tránsito marítimo internacional, pues la razón de ser del piloto práctico es, precisamente, que sea un experto que conozca con gran detalle el puerto y que, en su experiencia transitando en él, quien guíe la embarcación, buque o convoy, hasta el lugar de atraque.</p>	ACEPTADA	<p>Por otra parte, el parágrafo del artículo 4 de la Ley 658 de 2001 señala</p> <p>Se incluyó en la memoria justificativa el correspondiente sustento técnico de lo establecido en el proyecto de Decreto</p>
13			<p>2. Permisos especiales de practicante</p> <p>La Ley 658 de 2001 indica lo siguiente:</p> <p>"Artículo 31. Permiso especial para entrada y salida de puerto sin piloto práctico. El Capitán o patrón de un buque de bandera colombiana de arqueo igual o superior a doscientos (200) T.R.B. y hasta mil (1.000) T.R.B., a través de la empresa marítima o de su armador, podrá obtener el permiso especial para entrada y salida de puerto sin piloto práctico bajo su responsabilidad, de acuerdo con el permiso de operación que expide la Autoridad Marítima Nacional a dicha empresa, siempre y cuando el Capitán o patrón, haya entrado a puerto mínimo dos (2) veces como piloto práctico."</p> <p>Comentarios: de la lectura de la Ley 658 de 2001, se encuentra que para embarcaciones de más de 1.000 TRB no está contemplado el permiso especial y siempre requieren piloto práctico.</p> <p>Sin embargo, el proyecto de decreto permitirá que los convoyes de hasta 5.150 TRB transiten sin piloto práctico y para los de más toneladas, podrán transitar con un permiso especial.</p> <p>Adicionalmente, la Ley 658 establece que para cada puerto se requerirá un permiso, mientras el decreto establece que con un solo permiso puede transitar en todos los puertos.</p> <p>Estos cambios se consideran por los expertos en seguridad de las instalaciones portuarias, como atentado contra la seguridad marítima de los puertos de tránsito marítimo internacional, pues la razón de ser del piloto práctico es, precisamente, que sea un experto que conozca con gran detalle el puerto y que, en su experiencia transitando en él, quien guíe la embarcación, buque o convoy, hasta el lugar de atraque.</p>	NO ACEPTADA	<p>Se reitera lo citado en párrafos anteriores sobre la distinción de la normativa entre modos y la restricción que impone la Ley es aplicable únicamente a buques vinculados al transporte marítimo y no al transporte fluvial.</p>
14			<p>3. Impacto en la Seguridad Marítima y la competitividad</p> <p>Un convoy de 95 metros de eslora y manga de 32 metros, que como viene dicho tiene aproximadamente 5150 TRB, sin piloto práctico ni licencia especial, puede llegar a ocasionar un accidente grave en una vía marítima de comercio internacional como lo es la Bahía de Cartagena. Adicionalmente, en ocasiones estos convoyes transportan hidrocarburos y mercancías peligrosas que pueden llegar a causar graves daños a las instalaciones portuarias o a otras embarcaciones y, en caso de derrames, al medio ambiente.</p> <p>Para realizar un control de tráfico marítimo eficaz y eficiente sobre los convoyes, operando sin piloto práctico, se requeriría contar con un sistema de Vessel Traffic Management System (VTMS) como el que tienen los puertos de Hamburgo o Rotterdam, que garantice impartir instrucciones directas a cada convoy por parte del operador VTMS en tiempo real y controladas de manera precisa. En Colombia no existe un sistema de control como ese, por lo cual se estaría poniendo en riesgo la seguridad marítima integral.</p> <p>Adicionalmente, es necesario no perder de vista que, en materia de seguros, al disminuir los requisitos de seguridad, el riesgo asumido por las aseguradoras será mayor; por tanto aumentará el valor de la prima para las embarcaciones, en consecuencia también para los terminales portuarios, impactándolos negativamente en competitividad.</p>	NO ACEPTADA	<p>Ante esta observación, se indica que la operación de atraque de convoyes fluviales en instalaciones portuarias con vocación marítima viene de tiempo atrás y no ha representado riesgos ni incidentes graves a la seguridad de navegación.</p> <p>Así, no se disminuyen los requisitos de seguridad ya que el curso del que trata el artículo 4 del Decreto propuesto, garantiza la idoneidad plena en los sistemas de seguridad, así como la interacción con las autoridades marítimas en las respectivas zonas.</p>

15			<p>En primer lugar, la inconveniencia crasa del proyecto de decreto objeto de análisis se predica de la clara distinción que existe entre la rigurosidad de los requisitos que actualmente exige el Decreto 1070 de 2015 para ser piloto práctico en comparación con los que la misma comunidad reclamaria para obtener un permiso especial de practicante para conveoy, máxime si se tiene en cuenta que los cambios que se pretenden introducir en la reforma aluden a un regularlo mucho menos estrictos que, cuando menos, pueden tener un menor impacto en sentido positivo, si de lo que se trata es de la preservación de la seguridad marítima en favor de la vida de la gente de mar, de los bienes transportados y del medio ambiente marino.</p>	<p>NO ACEPTADA</p>	<p>Ante esta observación, se destaca que la Ley 658 de 2001 contiene la regulación y requisitos para la obtención del permiso especial de practicante, como excepción para la prestación del servicio público de practicante.</p> <p>En ese sentido, se aclara que el permiso especial de practicante no concierne la calidad de piloto práctico ni le permite al capitán o piloto fluvial prestar dicho servicio.</p> <p>El permiso supone una excepción al servicio obligatorio, basado en el conocimiento y aptitudes de los capitanes y pilotos fluviales al mando de conveoyes fluviales, tal como lo considera la Ley.</p> <p>Por otra parte, el párrafo del artículo 4 de la Ley 658 de 2001 señala la competencia de la Dirección General Marítima - DIMAR para la regulación de las condiciones del servicio público de practicante en zonas fluviales en las jurisdicciones encargadas de esta.</p> <p>También, el artículo 64 de la Ley 658 de 2001 indica:</p> <p>"Artículo 64. Reglamentación. El Gobierno Nacional, ejercerá la potestad reglamentaria mediante la expedición de los Decretos necesarios para la cumplida ejecución y desarrollo de la presente ley."</p> <p>Así las cosas, el Gobierno nacional es el competente para ejercer la potestad reglamentaria sobre la citada Ley.</p>
16			<p>Frente a esta última anotación, relativa a la cobertura del permiso especial de practicante para conveoy, vale la pena precisar que está planteada de forma antinómica, toda vez que, si siquiera se tuvo en cuenta que, de adoptarse el párrafo adicional propuesto en el proyecto de decreto, éste se engraña en franca y abierta oposición al inciso único y primer párrafo del mismo artículo 2.4.1.2.7.1. del Decreto 1070 de 2015, configurándose así una incoherencia dentro del mismo texto normativo.</p>	<p>NO ACEPTADA</p>	<p>De antemano es importante destacar que, en virtud de la Ley 336 de 1996 -Estatuto nacional de Transporte-, cada modo de transporte cuenta con un marco regulatorio independiente pero que comparte principios como aquellos contenidos en la Ley 105 de 1993.</p> <p>Es necesario indicar que los artículos 4 y 31 y siguientes de la Ley 658 de 2001 "Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicante como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional" señala que:</p> <p>"La actividad marítima y fluvial de practicante es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjeros de más de doscientas (200) toneladas de registro bruto (T.R.B.), que realizan maniobras o navegación de practicante."</p> <p>En ese sentido, valga la pena resaltar que el concepto de "Buque" es ajeno a la normativa del transporte fluvial, no siendo referido en la Ley 1242 de 2008 ni en otra norma que regule dicho modo de transporte.</p> <p>Por el contrario, el concepto de "Buque" es propio del transporte marítimo, donde posee regulación extensa, siendo un asunto distinto al objeto de regulación del Decreto publicado.</p> <p>Así las cosas, las disposiciones establecidas en la Ley en cuestión, específicamente lo referido a los límites para acceder al servicio público de practicante y, por lo tanto, al permiso especial de practicante no son aplicables a embarcaciones fluviales.</p>
17			<p>Verificada la contradicción entre una norma legal y otra que pretende reglamentar la temática, tenemos que se configura una infracción a los límites de la potestad reglamentaria que se alinea en la misma ley, ya que pretende modificar el concepto o definición establecido en la Ley 658 de 2001, tarea que le fue delegada de únicamente al propio legislador por tratarse de un todo normativo incluido en una norma que regula la actividad marítima y fluvial de practicante como un servicio público, tema de exclusiva reserva legal según el numeral 23 del artículo 150 de la Constitución Política, el cual reza: "Expedir las leyes que regulen el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos."</p>	<p>NO ACEPTADA</p>	<p>Por otra parte, el párrafo del artículo 4 de la Ley 658 de 2001 señala:</p> <p>Se destaca que a través del Decreto publicado se está ejerciendo la potestad reglamentaria del numeral 11 del artículo 169 de la Constitución Política de un servicio ya regulado a través de la Ley 658 de 2001.</p> <p>Por otra parte, el Decreto no modifica las condiciones de prestación del servicio público de practicante, sino que establece una reglamentación a los permisos especiales de practicante en ejercicio de las competencias establecidas en el párrafo del artículo 4 de la Ley 658 de 2001.</p> <p>señala la competencia de la Dirección General Marítima - DIMAR para la regulación de las condiciones del servicio público de practicante en zonas fluviales en las jurisdicciones encargadas de esta.</p> <p>También, el artículo 64 de la Ley 658 de 2001 indica:</p> <p>"Artículo 64. Reglamentación. El Gobierno Nacional, ejercerá la potestad reglamentaria mediante la expedición de los Decretos necesarios para la cumplida ejecución y desarrollo de la presente ley."</p> <p>Así las cosas, el Gobierno nacional es el competente para ejercer la potestad reglamentaria sobre la citada Ley.</p> <p>Por otra parte, es de aclarar que dicha Ley se expidió con anterioridad a la Ley 1242 de 2008, la cual señala en el artículo 11, que la autoridad fluvial nacional es ejercida por el Ministerio de Transporte, quien define, orienta, vigila e inspecciona la ejecución de políticas en el ámbito nacional de toda la materia relacionada con la navegación fluvial y las actividades portuarias fluviales.</p>
18	14/09/2021	Fernando Pareja	<p>Frente a los sujetos beneficiarios de la normatividad que busca consagrar el permiso especial de practicante para conveoyes, basta mencionar que la Ley 658 de 2001 en ninguno de sus apartados mencionó, definió o reguló tema alguno relacionado con los denominados pilotos fluviales de que trata el párrafo 2 que se le quiere adicionar al artículo 2.4.1.2.7.1. del Decreto 1070 de 2015, por el contrario, de acuerdo con los artículos 31 y 32 de dicha ley, los únicos sujetos que pueden obtener el mencionado permiso son el capitán o patrón de un buque. De otro lado, al respecto de la cobertura del permiso, se reiteran los argumentos referidos en el acápite en el que se esbozaron las razones de inconveniencia del proyecto.</p>	<p>NO ACEPTADA</p>	<p>Por lo tanto, la interpretación de ambas normas deberá contentarse a las</p> <p>Ante esta observación, se resalta que la regulación del transporte fluvial se distingue de la del transporte marítimo.</p> <p>En primera medida, el artículo 74 de la Ley 1242 de 2008 señala las competencias del Ministerio de Transporte para reglamentar las funciones de la tripulación:</p> <p>"Artículo 74. El Ministerio de Transporte, es el organismo autorizado para expedir la licencia de tripulante a los Capitanes, Pilotos, Maquistas, Contramaestros, timoneros, operadores de draga y demás miembros de la tripulación."</p> <p>También, según el numeral 11 del artículo 88 de la Ley 1242 de 2008, el Ministerio de Transporte cuenta con la facultad para expedir el Reglamento de tripulaciones y dotaciones de embarcaciones fluviales, el cual fue expedido a través de la Resolución 4024 de 2013.</p> <p>En ella, los pilotos fluviales cuentan con competencias similares a las de los capitanes fluviales y podrán operar las embarcaciones que la reglamentación así considere.</p>
19			<p>No obstante, para el caso particular y concreto que nos atañe, esto es, en tratándose del permiso especial de practicante, tenemos que el artículo 31 de la Ley 658 de 2001 establece que éste podrá ser concedido a favor del " (...) Capitán o patrón de un buque de bandera colombiana de arqueo igual o superior a doscientas (200) T.R.B. y hasta en (1.000) T.R.B. (...) " para realizar maniobras de entrada y salida de puerto sin piloto práctico, de lo que se deriva claramente que se pretende cambiar el racoro o parámetro de medida establecido por la referida ley, máxime si se tiene en cuenta que en la reforma se prescinde de una medida de volumen por una de longitud, lo cual representa un desconocimiento de las implicaciones técnicas que esto podría acarrear teniendo en cuenta las limitaciones que el marino debe tener un conveoy, situación que eventualmente podría poner en peligro la seguridad en el mar tanto para la tripulación del mercante conveoy como de terceros, así como del medio ambiente marino y de los bienes objeto de transporte.</p>	<p>NO ACEPTADA</p>	<p>Se reitera, que es importante destacar que, en virtud de la Ley 336 de 1996 -Estatuto nacional de Transporte-, cada modo de transporte cuenta con un marco regulatorio independiente pero que comparte principios como aquellos contenidos en la Ley 105 de 1993.</p> <p>Es necesario indicar que los artículos 4 y 31 y siguientes de la Ley 658 de 2001 "Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicante como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional" señala que:</p> <p>"La actividad marítima y fluvial de practicante es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjeros de más de doscientas (200) toneladas de registro bruto (T.R.B.), que realizan maniobras o navegación de practicante."</p> <p>En ese sentido, valga la pena resaltar que el concepto de "Buque" es ajeno a la normativa del transporte fluvial, no siendo referido en la Ley 1242 de 2008 ni en otra norma que regule dicho modo de transporte.</p> <p>Por el contrario, el concepto de "Buque" es propio del transporte marítimo, donde posee regulación extensa, siendo un asunto distinto al objeto de regulación del Decreto publicado.</p> <p>Así las cosas, las disposiciones establecidas en la Ley en cuestión, específicamente lo referido a los límites para acceder al servicio público de practicante y, por lo tanto, al permiso especial de practicante no son aplicables a embarcaciones fluviales.</p>
20			<p>En un primer escenario, el alto costo catalogarse como de mayor relevancia, los efectos negativos podrían materializarse en el acapostamiento de un aniebro que redunde en pérdida de vidas de tripulantes y detrimento patrimonial tanto del armador del conveoy como de la otra nave con la que eventualmente puede colisionar aquí, así como en las consecuencias ambientales que este hecho pueda causar, circunstancias que probablemente podrían conllevar una sanción o calificación internacional desfavorable al respecto de nuestros puertos trayendo efectos adicionales devastadores para nuestra economía, situación que no puede permitir el Estado colombiano, como supremo director de dicha economía.</p>	<p>NO ACEPTADA</p>	<p>Por otra parte, el párrafo del artículo 4 de la Ley 658 de 2001 señala:</p> <p>Es preciso destacar que esta observación se trata de apreciaciones personales por parte del autor y no contienen fundamentos o argumentos.</p>
21			<p>Por otro lado, a título de recomendación se pone de presente que no estaría de más tomar en consideración la disposición normativa consignada en el párrafo del artículo 4 de la Ley 658 de 2001, " (...) La Autoridad Marítima Nacional determinará la forma y condiciones en que deba prestarse el servicio público de practicante en las zonas fluviales de su jurisdicción de acuerdo con las disposiciones contenidas en la presente ley", de la cual se deriva que existe una norma expresa que confiere la facultad reglamentaria a la DIMAR para fijar los por menores frente al tema objeto de reforma en el proyecto sub examine, norma esta que se constituye como key habilitante que, de acuerdo con el criterio de especialidad, debería ser la aplicable al asunto, ya que denota la voluntad última del órgano que ostenta la ciudadad general de competencia en relación con la regulación de los asuntos ajenos a los servicios públicos, entre es, la voluntad del legislador.</p>	<p>NO ACEPTADA</p>	<p>Ante esta observación, es preciso señalar que la Dirección General Marítima - DIMAR, sigue siendo la autoridad que determina la forma de prestación del servicio público de practicante.</p> <p>En ese sentido, el párrafo del artículo 4 de la Ley 658 de 2001 señala la competencia de la Dirección General Marítima - DIMAR para la regulación de las condiciones del servicio público de practicante en zonas fluviales en las jurisdicciones encargadas de esta.</p> <p>También, el artículo 64 de la Ley 658 de 2001 indica:</p> <p>"Artículo 64. Reglamentación. El Gobierno Nacional, ejercerá la potestad reglamentaria mediante la expedición de los Decretos necesarios para la cumplida ejecución y desarrollo de la presente ley."</p> <p>No obstante lo anterior, debe resaltar que el artículo 11 de la Ley 1242 de 2008, norma posterior a la Ley 658 de 2001, establece lo siguiente:</p> <p>"La autoridad fluvial nacional es ejercida por el Ministerio de Transporte, quien define, orienta, vigila e inspecciona la ejecución de políticas en el ámbito nacional de toda la materia relacionada con la navegación fluvial y las actividades portuarias fluviales. El Ministerio de Transporte y las entidades del Sector Transporte promueven la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en el presente código.(...)"</p>

22			<p>Finalmente, llamo la atención acerca de la responsabilidad que puede recaer tanto en los agentes como de los órganos que estos representan, de tal manera que, conforme lo establecen los artículos 6 y 90 de la Constitución Política, los servidores públicos podrán ser declarados responsables administrativos, disciplinarios, fiscales, patrimoniales y penales por extralimitarse en el ejercicio de sus funciones y el Estado deberá responder (...) patrimonialmente por los daños patrimoniales que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas", respectivamente, circunstancia última que eventualmente podría materializarse en caso de que, en vigencia del hoy proyecto de decreto reglamentario, ocurriera un siniestro marítimo que claramente tendría repercusiones económicas sobre el patrimonio de una o más personas naturales y jurídicas, y que, con posterioridad se declarara la nulidad del acto administrativo, configurándose así una falla en el servicio que luego serviría de título de imputación para endilgar la merceda responsabilidad patrimonial al Estado por el defectuoso funcionamiento al momento de ejercer la potestad reglamentaria.</p>	NO ACEPTADA	<p>Es preciso destacar que esta observación se trata de apreciaciones personales por parte del autor y no contienen fundamentos o argumentos.</p> <p>Por otra parte, es necesario señalar que el artículo 88 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo dispone que los actos administrativos se presumen legales mientras no hayan sido anulados por la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.</p> <p>Así, el principio de presunción de legalidad del acto genera los efectos de su validez y eficacia de cara al ordenamiento jurídico.</p> <p>Así las cosas, el Gobierno nacional es el competente para ejercer la potestad reglamentaria sobre la citada Ley.</p> <p>Por otra parte, es de acatar que dicha Ley se expidió con anterioridad a la Ley 1242 de 2008, la cual señala en el artículo 11, que, la autoridad fluvial nacional es ejercida por el Ministerio de Transporte, quien define, orienta, vigila e inspecciona la ejecución de políticas en el ámbito nacional de toda la materia relacionada con la navegación fluvial y las actividades portuarias fluviales.</p>
23			<p>Esta definición contradice la descrita implícita en el numeral 8 del artículo 2 de la Ley 658 de 2001, por cuanto se denomina Unidad de Transporte a las partes y no al todo. Otro indicador de una definición impropia es acomodarla para que sea aplicada solamente al permiso especial de practicaaje con lo que la pregunta es, cuáles son las conveniencias o inconveniencias de aplicarlo a varias de las regulaciones nacionales sobre materia fluvial y marítima.</p> <p>Un Decreto no tiene la potestad de cambiar las definiciones de una ley, esto debe realizar con la presentación al Congreso de una ley que transforme las definiciones.</p>	NO ACEPTADA	<p>El artículo de definiciones fue eliminado del proyecto de decreto, por lo que ésta observación carece de objeto actualmente.</p>
24			<p>El párrafo propuesto en el articulado contraría lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 658 de 2001 y en el numeral 4 del artículo 32 de la misma ley, como quiera que la mencionada normativa solo habla de capitanes y patronos colombianos, sin mencionar la figura del piloto fluvial, de allí que el permiso especial solo se podría otorgar a los marinos colombianos que señala la ley específicamente.</p> <p>Se precisa que el piloto práctico según el numeral 25 de la ley 658 de 2001, "Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitanía de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacidad para atender las consultas de los capitanes de los buques..." O sea que el conocimiento local es fundamental. Acordó con lo señalado en el numeral 11 del artículo 2 de la Ley 658 de 2001, un capitán o patrón debe tener una sola jurisdicción, o máximo dos como se aplica a los Fracidos.</p>	NO ACEPTADA	<p>Ante esta observación, se resalta que la regulación del transporte fluvial es distinta a la del transporte marítimo.</p> <p>En primera medida, el artículo 74 de la Ley 1242 de 2008 señala las competencias del Ministerio de Transporte para reglamentar las funciones de la tripulación.</p> <p>"Artículo 74. El Ministerio de Transporte, es el organismo autorizado para expedir la licencia de tripulante a los Capitanes, Pilotos, Magaritas, Contramaestros, Inmovers, operadores de draga y demás miembros de la tripulación."</p> <p>También, según el numeral 11 del artículo 88 de la Ley 1242 de 2008, el Ministerio de Transporte cuenta con la facultad para expedir el Reglamento de tripulaciones y dotaciones de embarcaciones fluviales.</p> <p>Finalmente, se resalta lo citado en puntos anteriores sobre la distinción de la normativa entre modos y la restricción que impone la Ley es aplicable únicamente a buques vinculados al transporte marítimo y no al transporte fluvial.</p>
25	14/09/2021	ANPRA	<p>El proyecto de Decreto contraría lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley 658 de 2001, como quiera este hace referencia al mando de un capitán o patrón, no piloto fluvial, y el capitán o patrón que realiza la navegación debe realizarlo con convoyes hasta 1000 TRB y no por la estora ni la manga. (...)</p> <p>Las medidas propuestas de los convoyes están desconociendo lo siguiente: Una Unidad de Registro Bruto es una medida de volumen y equivale a 2,83 Metros Cúbicos. Un Convoy de 95 metros de largo, 32 metros de ancho y un puntal de 3 metros de alto, es igual a 3.222,61 GRT. Falta sumar el GRT del Remolcador o Empujador. Y el artículo lo está considerando muy diferente en los valores. En este se observa que quien hace la propuesta desconoce por completo el tema técnico de las regulaciones de Ley 658 de 2001.</p>	NO ACEPTADA	<p>Se reitera que, la Ley 398 de 1996 -Estatuto nacional de Transportes, esta modo de transporte cuenta con un marco regulatorio independiente pero que comparte principios como aquellos contenidos en la Ley 105 de 1993.</p> <p>Es necesario indicar que los artículos 4 y 31 y siguientes de la Ley 658 de 2001 "Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicaaje como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional" señala que:</p> <p>"La actividad marítima y fluvial de practicaaje es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de docecientas (200) toneladas de registro bruto (T.R.B.), que realicen maniobras o navegación de practicaaje."</p> <p>En ese sentido, valga la pena resaltar que el concepto de "Brutae" en ajeno a la normativa del transporte fluvial, no siendo referida en la Ley 1242 de 2008 ni en otra norma que regule dicho modo de transporte.</p> <p>Por el contrario, el concepto de "Brutae" es propio del transporte marítimo, donde posee regulación extensa, siendo un asunto distinto al objeto de regulación del Decreto publicado.</p> <p>Así las cosas, las disposiciones establecidas en la Ley en cuestión, específicamente lo referido a los límites para acceder al servicio público de practicaaje y, por lo tanto, al permiso especial de practicaaje, no son aplicables a embarcaciones fluviales.</p> <p>Por otra parte, el párrafo del artículo 4 de la Ley 658 de 2001 señala la competencia de la Dirección General Marítima -DGMAR para la...</p> <p>Es necesario indicar que es el Ministerio de Transporte el competente en materia de regulación de las actividades portuarias y por ello, emitió la Resolución 850 de 2017 "Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos marítimos y se dictan otras disposiciones" en virtud de la potestad reglamentaria al respecto.</p>
26			<p>se vuelve impropio e legal obligar a las instalaciones portuarias a modificar por Decreto el documento sagrado, independiente y libre denominado Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación. En un acto para Ripley las empresas privadas y las sociedades portuarias que buscan proteger los estándares, las instalaciones, los muelles, los demás barcos atracados de otros navieros, el material y la vida humana se venían obligados a aceptar riesgos impuestos por el Estado a través de permitir maniobras que ninguno de los RCTO de una instalación portuaria sería permitir actualmente.</p>	NO ACEPTADA	<p>Por otra parte, los convoyes fluviales ya operan hacia y desde terminales portuarias marítimas o fluviales con vocación marítima desde hace tiempo atrás, constituyéndose el presente decreto, como una oportunidad para la debida regulación de la actividad sin transgredir derechos de las instalaciones portuarias ante la función reguladora de la administración, como ha sido destacado en la jurisprudencia del Consejo de Estado.</p>
27			<p>Los estándares de navegación y seguridad de los ríos son diferentes a los de los costeros.</p> <p>Es un principio universal pero además en Colombia las diferencias de educación, capacitación y materiales de entrenamiento es enorme. Por ello sería necesario, en caso en que se insistió en el proyecto, complementar los numerales 2 y 3 para que se garantice a través del examen de la AMM que los estándares del Capitán fluvial son los que se requieren para navegar en el mar. En el curso de nivelación no debe decirse que si no se vaya a interpretar más allá en los estándares de SCTVY otros internacionales.</p>	NO ACEPTADA	<p>El curso que trata el Decreto propuesto fue diseñado y autorizado por parte de la Autoridad Marítima con el fin que contenga los lineamientos necesarios para instruir a los capitanes y pilotos fluviales para que posean el conocimiento que garantiza la seguridad en la interacción en zonas de tráfico marítimo y fluvial.</p>
28			<p>Tampoco muestra estudios técnicos que son fundamentales para tener un articulado sustentado en hechos. La Capitanía de Puerto de Cartagena posee el relato de los incidentes y accidentes que se han presentado con los convoyes de Tránsito frente a otros barcos e instalaciones portuarias. ¿Será que no es relevante al menos citarlos y dar las conclusiones de los que fue su evaluación?</p> <p>¿Será que no es conveniente citar los conflictos de competencias que la SPT ha planteado ante la Dmar para proteger los intereses de empresas fluviales?</p>	ACEPTADA	<p>Se incluyó en la memoria justificativa el correspondiente sustento técnico de lo establecido en el proyecto de Decreto</p>
29			<p>Nuevamente el Ministerio está modificando la ley al incluir la palabra Piloto fluvial, cual la ley 658 lo ha definido, por tanto, no debe ser un piloto fluvial el que deba tener un permiso especial, sino un capitán o un patrón que obtenga una licencia de navegación de las que indica el numeral 4 del artículo 32 ídem.</p> <p>Tampoco incluye los factores de desempeño del Capitán en las condiciones de renovación. ¿En verdad creen que con un "curso de refresco" es como se actualizan los capitanes que van a hacer navegación marítima? Impresiona la manera de ver un asunto tan serio como capacitación y entrenamiento.</p>	NO ACEPTADA	<p>Se reitera que los modos de transporte fluvial y marítimo son distintos entre sí y no pueden equipararse las categorías de la tripulación de uno y otro.</p> <p>En primera medida, el artículo 74 de la Ley 1242 de 2008 señala las competencias del Ministerio de Transporte para reglamentar las funciones de la tripulación.</p> <p>"Artículo 74. El Ministerio de Transporte, es el organismo autorizado para expedir la licencia de tripulante a los Capitanes, Pilotos, Magaritas, Contramaestros, Inmovers, operadores de draga y demás miembros de la tripulación."</p> <p>También, según el numeral 11 del artículo 88 de la Ley 1242 de 2008, el Ministerio de Transporte cuenta con la facultad para expedir el Reglamento de tripulaciones y dotaciones de embarcaciones fluviales, el cual fue expedido a través de la Resolución 4824 de 2013.</p>
30	4/11/2021	ASONAV	<p>Para este efecto y sin que medie un estudio previo, ya que la propia Memoria Justificativa establece que "No existen estudios técnicos que sustenten al presente proyecto de decreto" consideran los redactores de la norma propuesta que los convoyes con estora menor de 95 metros y manga menor a 32 metros puedan navegar en estas áreas, en que coinciden con tráfico marítimo, sin necesidad de contar con permiso especial de practicaaje.</p> <p>Resulta sorprendente que sin media justificación técnica alguna, se disponga que un convoy hasta 95 metros de estora y hasta de 32 metros de manga no puede con el apoyo de un piloto práctico. El tonelaje de un convoy como el señalado no solo supera con creces el tonelaje establecido para el caso de las naves marítimas, que pueden navegar sin apoyo de piloto práctico (200 TRB y excepcionalmente hasta 1.000 TRB), ya se debe considerar adicionalmente el tema de la navegabilidad del convoy señalado. Suponen para el efecto que ese tamaño es suficientemente manejable o fácil de dirigir y que no supone riesgo alguno riesgo alguno a la navegación en zonas en las cuales confluye con otras embarcaciones y artefactos navales de gran calado.</p>	ACEPTADA	<p>Se incluyó en la memoria justificativa el correspondiente sustento técnico de lo establecido en el proyecto de Decreto</p>

31	14/09/2021	ANI	<p>De acuerdo con el borrador de decreto publicado y teniendo en cuenta que la Agencia Nacional de Infraestructura viene desarrollando varios proyectos de interés nacional en canales navegables, entre estos la APP del Río Magdalena, los cuales tienen una necesidad alta del servicio de practicaje y sus servicios asociados, es importante que el decreto publicado de mayor celeridad respecto de los requisitos de la prestación de servicio de practicaje definidos por la MDN-DIMAR, quien tiene a su cargo la reglamentación técnica en esa materia.</p> <p>Dicho lo anterior, muy respetuosamente se solicita regular en el decreto las necesidades del servicio de practicaje y sus servicios asociados en el marco de la facultad que tiene el Ministerio de Defensa Nacional (MDN) y la Dirección General Marítima Colombiana -DIMAR a su cargo sobre la reglamentación técnica, dirección y control de las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación, la operación de naves y artefactos navales y la autorización y control de las actividades relacionadas con el anclaje, atraque, maniobra, fondeo, remolque y carga de las naves y artefactos navales entre los que se encuentran las dragas y los equipos de transporte de los pilotes prácticos.</p> <p>Siendo el dragado una actividad principal y recurrente en los proyectos de importancia estratégica que actualmente estructura o evalúa la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y sobre los que tiene jurisdicción la DIMAR, como son los canales navegables de interés nacional fluviales y marítimos, es necesario reglamentar el servicio público de practicaje a bordo de las dragas, así como las especificaciones técnicas, equipos y elementos de seguridad del personal, generando escenarios óptimos que garanticen el fortalecimiento de la implementación de estos modos de transporte como un componente determinante en la intermodalidad y la articulación de los nodos logísticos nacionales, con el propósito de mejorar las condiciones de competitividad nacional mediante la eficiencia en tiempos, costos logísticos y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero que este modo de transporte ofrece.</p> <p>Lo anterior se enmarca en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, específicamente en el Pacto por el Transporte y la Logística, propone integrar los diferentes modos de transporte para lograr eficiencias en sus costos y reconoce la necesidad de continuar fortaleciendo los niveles de seguridad integral marítima y fluvial en articulación con el Pacto por la Legalidad, línea B "Imperio de la ley".</p>	ACEPTADA	Se hace ajuste en proyecto de decreto y se incluye nuevo artículo acogiendo la observación.
----	------------	-----	--	----------	---

Ministerio de Transporte	
Aprobó	
	CARLO PABÓN ALMANZA
	Vicepresidente de Transporte
	Ministerio de Transporte
Proyectó	
	ANGÉLICA MARÍA YANCE DÍAZ
	Coordinadora Grupo de Regulación
	Ministerio de Transporte
Dirección General Marítima	
Aprobó	Capitán de Corbeta CLAUDIA MARCELA CUELLAR
	Coordinadora Grupo Legal Marítimo
	Dirección General Marítima
Proyectó	
	JUAN CARLOS MONSALVE RENTERÍA
	Asesor de Derecho Director
	Dirección General Marítima