



## COMUNICADO DE PRENSA

### **Consideraciones Proyecto de Decreto del Ministerio de Defensa y Ministerio de Transporte para reglamentar los Permisos Especiales de Practicaje (PEP) para Capitanes y Pilotos Fluviales navegando en bahías marítimas**

**8 de septiembre de 2021**

Con oficio 138 del 7 de septiembre ANPRA, la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos, entregó a los ministerios mencionados y a la DIMAR las recomendaciones de cambio del proyecto de decreto en comento basadas en el cumplimiento riguroso de la Ley 658 de 2001 que solo permite entregar PEP a Capitanes con experiencia, con formación, regulados por la Autoridad Marítima Nacional en naves inscritas ante dicha autoridad y en tamaños entre 200 TRB y 1000 TRB. La ley no permite que se entreguen autorizaciones a naves de mayor tamaño como tampoco a pilotos fluviales y siempre previene la ley que los requisitos médicos, intelectuales, exámenes de idoneidad y otros se desarrollan para proteger la vida, prevenir accidentes e incidentes en el mar y evitar daños al medio ambiente, por lo tanto, si los capitanes fluviales reciben PEP de 200 a 1000 TRB deberán cumplir al menos los mismos requisitos de sus similares marítimos. Siendo esas las previsiones de la ley, un decreto no puede cambiarlas.

La Asociación encuentra en el proyecto que hay artículos técnicamente incorrectos, con párrafos inconvenientes, excluyentes y que plantean imposibles jurídicos, además se evidencia una desconexión importante entre la memoria justificativa y el articulado presentado. Lo cual va en contravía del postulado “seguridad de los barcos y canales por encima de los otros factores de comercio”, aquel que le ha permitido a Colombia tener puertos seguros y de fama mundial, reconocidos por su tránsito ordenado, el cumplimiento riguroso de los estándares de control de tráfico marítimo y fluvial, de las inspecciones y de las normas de la Organización Marítima Internacional, cumplimiento que se ha dado a cabalidad pensando siempre en el bien del país y no en el bien particular.

Con la implementación del decreto como actualmente está propuesto, se arriesga la seguridad de Cartagena, pues el decreto no previene la ocurrencia de un accidente en su bahía, sino que lo impulsa. Las consecuencias económicas derivadas de no aplicar los estándares exigidos por la OMI, OHI, PIANC, IALA, obligando además de manera impropia a las Instalaciones portuarias a modificar sus Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación, pueden ser muy graves y podrían llegar hasta retirar puertos marítimos colombianos, de la Categorización Internacional que actualmente tenemos, alcanzada a través de muchos años.



**ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS  
PRÁCTICOS DE COLOMBIA**

[www.anpracolombia.org](http://www.anpracolombia.org)  
[Anpra2011@yahoo.com](mailto:Anpra2011@yahoo.com)



Lo señalado respecto del no uso del Piloto Práctico a bordo de embarcaciones fluviales convoyes mayores a 200 TRB contradicen la integridad y los principios de las normas de seguridad establecidas por la Ley 658 de 2001, varios decretos reglamentarios y los tratados firmados y ratificados por Colombia con la OMI especialmente el SOLAS, MARPOL y COLREG, que tratan en su orden, de la seguridad de la vida humana en el mar, de la prevención de la contaminación por hidrocarburos, y de la reglamentación del tráfico marítimo en aguas restringidas.

Como Asociación insistimos en que se debe pensar primero en la seguridad marítima y fluvial del país y después en los temas de las utilidades de las empresas involucradas teniendo claro que la seguridad cuesta un poco más pero que los réditos que deja cuando evita accidentes o cuando previene incidentes son más importantes y justifican las inversiones en el largo plazo.

Para apoyar la multimodalidad existen otras herramientas que no van contra las leyes marítimas ya establecidas.

En este Proyecto de Decreto se revive la intención de acabar con el Práctico abordado que fue presentada en el Proyecto de Ley 295 Senado del 2020 del cual ya se elaboró amplio concepto negativo. La seguridad de las bahías marítimas y especialmente de la bahía de Cartagena son un patrimonio nacional que no podemos arriesgar por rebajar los estándares marítimos a los fluviales, se recomienda a los ministerios hacer exactamente lo contrario, regular los ríos con normas exigentes que nos permita fama mundial en la multimodalidad.



**ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS  
PRÁCTICOS DE COLOMBIA**

[www.anpracolombia.org](http://www.anpracolombia.org)  
[Anpra2011@yahoo.com](mailto:Anpra2011@yahoo.com)