

Resolución Nro. MIT-SPTM-2026-0021-R

Guayaquil, 04 de febrero de 2026

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE**SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL****CONSIDERANDO:**

Que, la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 82 establece que *“El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y a la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes”*;

Que, la Carta Magna en el artículo 394 señala que *“el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y as actividades aeroportuarias y portuarias.”*;

Que, mediante Resolución A.960 del período 23 de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, adoptada el 05 de diciembre de 2003, se emiten las Recomendaciones sobre *“Formación, Titulación y Procedimientos operacionales para prácticos que no sean de Altura”*;

Que, mediante Resolución DIGMER No. 056/07 del 30 de julio de 2007, publicada en el Registro Oficial No. 148 del 15 de agosto de 2007, se aprobó el Reglamento para el Servicio de Practicaje Marítimo y Fluvial en los Puertos y Terminales de la República;

Que, mediante Resolución DIRNEA No. 010/09 del 12 de mayo de 2009, publicada en el Registro Oficial 610 del 11 de junio de 2010 se resolvió aprobar el Reglamento para la formación, titulación, otorgamiento de matrículas y régimen disciplinario de los prácticos;

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 1087 del 7 de marzo del 2012, publicado en el Registro Oficial No. 688 del 23 de marzo del 2012, se dispuso en el Artículo 2.- *“El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, en su calidad de Autoridad Marítima y Portuaria Nacional y del Transporte Acuático, tendrá las siguientes competencias, atribuciones y delegaciones: ... k) Todas demás las establecidas en la Ley Nacional de Puertos y Transporte Acuático, Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros, Ley de Régimen Administrativo Portuario, Ley General de Puertos, Ley de Fortalecimiento y Desarrollo del Transporte Acuático y Actividades Conexas y su Reglamento, Ley de*

Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático y su Reglamento, Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial y el Reglamento a la Actividad Marítima”;

Que, el artículo 2 del Decreto Ejecutivo 102 del 15 de agosto de 2025, dispone "(...) *modifíquese la denominación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por la de Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) (...)*";

Que, el Art. 7, literal c) de la Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial, estipula: *“Velar y tomar acción para la aplicación de las normas internacionales o tratados de los que el Ecuador sea signatario y recomendar la adhesión del país a los que fueren convenientes para la seguridad y desarrollo de las actividades marítimas”;*

Que, mediante la Resolución Nro. MTOP-SPTM-2014-0122-R, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial Nro. 301 del 31 de julio 2014, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial expidió *“LAS NORMAS Y REQUISITOS PARA LA FORMACIÓN, TITULACIÓN Y MATRICULACIÓN DE LOS PRÁCTICOS Y DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE PRACTICAJE”;*

Que, mediante Informe Técnico No. 014-2026, del 30 de enero de 2026, la Dirección de Transporte de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial recomendó reformar la Resolución Nro. MTOP-SPTM-2014-0122-R, del 31 de julio de 2014, la cual expidió la *“LAS NORMAS Y REQUISITOS PARA LA FORMACIÓN, TITULACIÓN Y MATRICULACIÓN DE LOS PRÁCTICOS Y DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE PRACTICAJE”;*

Que, es menester un proceso de fortalecimiento integral de la rama sectorial de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, que demanda reformas de los marcos normativos y de gestión operativa, con el objetivo final de una eficiente prestación de servicios públicos, y en específico de los servicios de practicaaje;

Que, cada área de practicaaje exige por parte del práctico experiencia muy especializada y conocimiento de las condiciones locales, por lo que la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional debe regular la formación y titulación de prácticos y los sistemas operacionales de practicaaje;

En uso de las facultades legales y reglamentarias,

RESUELVE:

Expedir el REGLAMENTO GENERAL DE PRÁCTICOS.

Capítulo I

ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Art. 1.- Ámbito de aplicación.- Este Reglamento será de aplicación obligatoria para todo el personal calificado que preste el servicio de practica en las Autoridades Portuarias, en las áreas operadas por sus delegatarios o concesionarios, en puertos especiales y en cualquier otra facilidad portuaria habilitada, sea pública o privada.

Art. 2.- Para la aplicación del presente Reglamento se utilizarán tanto las definiciones de carácter general contenidas en la Ley y los Reglamentos, así como las siguientes:

Acta de Cooperación: Convenio celebrado entre la ACP y una entidad prestadora de servicios, con el fin de colaborar en materias de su competencia.

Aptitud Médica: Condición física requerida para el personal sujeto a esta Resolución, conforme lo prescrito en la Regla I/9 del Convenio STCW 78 enmendado de la Organización Marítima Internacional (OMI), y las directrices y normas contenidas en los demás convenios o tratados internacionales que regulan esta materia.

Autoridad Competente de Practica (ACP): Designación que recae en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF). Para el ejercicio de sus competencias deberá coordinar con las demás entidades de control tales como la Autoridad Marítima Nacional, en lo que fuere pertinente.

Aspirante a Práctico: Persona natural autorizada por la ACP para iniciar el proceso de formación para titularse y matricularse como Práctico de una jurisdicción determinada.

Capitán de la Nave: Persona natural que ejerce el mando y la dirección técnica de la nave. Es la máxima autoridad a bordo, responsable de su gobierno, seguridad, tripulación, carga y protección del medio ambiente marino.

Centro de Capacitación, Entrenamiento y/o Especialización de Personal Marítimo-Portuario: Empresa, pública o privada, legalmente habilitada por la ACP para la capacitación, entrenamiento y especialización del Personal Marítimo – Portuario.

Centro de Salud Autorizado: Empresa, pública o privada, que presta servicios de atención médica y está capacitada para realizar evaluaciones médicas al Personal Marítimo – Portuario, misma que deberá haber celebrado un Acta de Cooperación con la

ACP.

Entrenamiento a bordo: Maniobras que realiza el Aspirante a Práctico a bordo de un buque previo a la obtención del título y matrícula de práctico. También se entenderá entrenamiento a bordo para el Práctico que solicite un reentrenamiento conforme lo establecido en el presente Reglamento.

Formatos de entrenamiento y evaluación: Conjunto de documentos emitidos por la ACP para registrar las maniobras de entrenamiento y las calificaciones al Aspirante a Práctico. Están compuestos por las siguientes matrices: (i) Registro de Entrenamiento para el Aspirante a Práctico; (ii) Examen Final de Aspirante a Práctico - Maniobra de atraque diurna; (iii) Examen Final de Aspirante a Práctico - Maniobra de atraque nocturna; (iv) Examen Final de Aspirante a Práctico - Maniobra de desatraque diurna; (v) Examen Final de Aspirante a Práctico - Maniobra de desatraque nocturna; (vi) Ficha de Promedio de Calificación Final.

Maniobra: Acción de dar a las embarcaciones todos sus movimientos por medio del timón o de cualquier otro agente. Para lo cual se requiere la asistencia de uno o varios Prácticos, sea en canales o ríos, en terminales portuarios, gaseros o petroleros, o en cualquier otro sitio de practica obligatorio. Se entiende maniobrabilidad la capacidad inherente de un buque para cambiar su rumbo o trayectoria.

Operador Portuario de Buque (OPB): Persona jurídica legalmente habilitada por la ACP para prestar, entre otros, el servicio de practica en el Ecuador de conformidad con la normativa legal aplicable.

Personal Marítimo – Portuario: Es toda persona natural que, contando con la titulación, matrícula o carné habilitante otorgado por la ACP, realiza actividades técnicas, operativas o logísticas vinculadas directamente a la navegación, la atención de naves, la transferencia de carga o el servicio a pasajeros, dentro de la jurisdicción de los recintos y facilidades portuarias.

Practica: Servicio portuario público y especializado de asesoramiento al mando de la nave, prestado por un Práctico a través de una OPB. Comprende la asistencia técnica en las operaciones de acceso, atraque, desatraque, fondeo, abarloamiento, giros y cualquier otro movimiento de naves o artefactos navales dentro de la jurisdicción portuaria y sus canales de acceso.

Práctico: Es la persona natural que asesora a los capitanes de naves y artefactos navales para facilitar su entrada y salida de los puertos, ríos, rías o barras, fondeaderos, boyas, cargaderos exteriores y diques, en los movimientos tanto interiores como exteriores de los buques, en fondeos, atraques y desatraques, así como en otras áreas, indicando la derrota conveniente de la nave y las maniobras náuticas necesarias para una mayor seguridad de

la navegación.

Práctico a cargo: Es el Práctico que acompaña y supervisa el entrenamiento a bordo del Aspirante a Práctico o del Práctico en proceso de reentrenamiento. Será escogido previa coordinación con las distintas OPB habilitadas y/o los Prácticos que se encuentren habilitados en la jurisdicción correspondiente.

Práctico Examinador: Es el práctico designado por la ACP para efectuar la evaluación final al Aspirante a Práctico o al Práctico en proceso de reentrenamiento, una vez culminado el proceso de entrenamiento a bordo.

Toneladas de Registro Bruto (TRB): Es la expresión del tamaño total de una nave, que se determina en base al volumen total de todos sus espacios cerrados.

Capítulo II

FORMACIÓN, TITULACIÓN Y MATRICULACIÓN DE PRÁCTICOS

Art. 3.- Requisitos generales.- El Aspirante a Práctico, previo a la obtención de la matrícula, deberá cumplir con los requisitos generales que se detallan ampliamente a continuación. –

1. Carta formulada por la OPB legalmente habilitada, donde se evidencie la intención de vincular al Aspirante a Práctico a su entidad.
2. Matrícula vigente de Capitán de Altura o Primer Oficial que haya cumplido funciones de capitán de naves mayores a 500 TRB, durante los últimos dos años.
3. Certificado de Tiempo Efectivo de Embarque no menor a veinticuatro meses de comando de un buque durante los últimos dos años. Dentro de este tiempo no se incluirá los períodos de vacaciones.
4. Certificado de Aptitud Médica, otorgado por un Centro de Salud autorizado por la ACP mediante Acta de Cooperación.
5. Certificado de aprobación del curso de formación de prácticos dictado por la entidad competente, que incluirá no menos de treinta y dos horas de simulación.
6. Certificado de Curso de Inglés Técnico, Inglés Marítimo Internacional o el que haga sus veces, emitido por la entidad competente.
7. Certificado de Afiliación al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) o póliza de seguro privado contra accidentes, para poder embarcarse y desarrollar sus prácticas de maniobra.
8. Entrenamiento a bordo de acuerdo con el presente Reglamento.

Art. 4.- Entrenamiento a bordo.- Una vez cumplidos con los requisitos generales detallados en los numerales 1 al 7 del artículo 3 del presente Reglamento, la ACP notificará al Aspirante a Práctico y dispondrá su entrenamiento. Para efectos del entrenamiento, se deberá cumplir con lo siguiente. –

1. La ACP dirigirá un comunicado a la Autoridad Portuaria o a la Superintendencia de Terminal Petrolero y/o Gasero correspondiente, indicando que el Aspirante a Práctico está autorizado para realizar su entrenamiento a bordo.
2. El entrenamiento se realizará a bordo de naves dentro de la jurisdicción indicada en la solicitud.
3. El entrenamiento estará supervisado por el Práctico a cargo.
4. El Aspirante a Práctico deberá acreditar al menos treinta maniobras de entrada y treinta maniobras de salida, de las cuales el cincuenta por ciento serán nocturnas.
5. Las maniobras referidas en el numeral anterior, deberán realizarse dentro de un período no mayor a ciento ochenta días.
6. El Aspirante a Práctico deberá rendir los exámenes finales ante un Práctico Examinador designado por la ACP.

Los formatos de registro y evaluación serán los que se encuentran detallados en el Anexo Nro. 1 del presente Reglamento. Deberán ser llenados y suscritos de la siguiente manera.
–

1. La matriz denominada “Registro de Entrenamiento Para el Aspirante a Práctico” estará a cargo del Aspirante a Práctico. Este documento deberá ser firmado por el Práctico a cargo después de cada maniobra.
2. Las matrices denominadas “Examen Final de Aspirante a Práctico - Maniobra de ataque diurna”; “Examen Final de Aspirante a Práctico - Maniobra de ataque nocturna”; “Examen Final de Aspirante a Práctico - Maniobra de desatraque diurna”; “Examen Final de Aspirante a Práctico - Maniobra de desatraque nocturna”; y “Ficha de Promedio de Calificación Final” estarán a cargo del Práctico Examinador.

Al finalizar el entrenamiento a bordo y la rendición de los exámenes finales, el Aspirante a Práctico deberá entregar, dentro del término de diez días contados a partir del último examen final, los formatos de registro y evaluación a la Autoridad Portuaria o la Superintendencia del Terminal Petrolero y/o Gasero correspondiente a la jurisdicción donde se realizó el entrenamiento.

La Autoridad Portuaria o la Superintendencia correspondiente, en el término de cinco días, verificará y certificará que las maniobras de entrenamiento y los exámenes finales fueron efectivamente realizados conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento, así como que el Aspirante a Práctico se embarcó para dichos fines, sin que ello implique acompañamiento, supervisión directa ni evaluación técnica de las maniobras.

Una vez realizada dicha verificación y certificación, los formatos de registro y evaluación deberán ser entregados por el Aspirante a Práctico a la ACP para el trámite de titulación y matriculación correspondiente.

En caso de no presentar los documentos dentro del término establecido, el Aspirante a Práctico deberá rendir nuevamente los exámenes finales ante un Práctico Examinador designado por la ACP.

Art. 5.- Habilitación especial en Terminales Petroleros y/o Gaseros.- Para solicitudes de habilitación en jurisdicciones de Terminales Petroleros y/o Gaseros, la ACP requerirá a la Superintendencia correspondiente un informe debidamente motivado sobre la necesidad y pertinencia de incrementar el número de Prácticos. La ACP evaluará dicho criterio de manera referencial para la admisión de la solicitud, sin perjuicio de la observancia estricta de los requisitos legales y operativos establecidos en la normativa aplicable.

Art. 6.- Practicaje en el Puerto de Guayaquil.- El Practicaje en el Puerto de Guayaquil, con excepción de los Terminales Petroleros y/o Gaseros, se lo realizará por zonas establecidas en el presente Reglamento. Un Práctico puede habilitarse en distintas zonas de esta misma jurisdicción.

El Aspirante a Práctico deberá cumplir los requisitos específicos establecidos a continuación. -

Practicaje de Puerto Marítimo de Guayaquil y de la Perimetral Marítima (Zona A): El Aspirante a Práctico que desee titularse para el Puerto Marítimo de Guayaquil y la Perimetral Marítima, deberá cumplir con los requisitos generales establecidos en los artículos 3 del presente Reglamento.

Adicionalmente, deberán presentar el Certificado de haber aprobado el entrenamiento en simulación del escenario Puerto Marítimo de Guayaquil y de la Perimetral Marítima, (atraques, desatraques, diurnas y nocturnas), emitido por la entidad competente.

Para efecto del entrenamiento a bordo, además de lo establecido en el artículo 4 del presente Reglamento, y a efectos del cumplimiento de los literales 4 y 6 de dicho artículo, el Aspirante a Práctico que desee titularse para el Puerto Marítimo de Guayaquil y la Perimetral Marítima deberá cumplir con lo siguiente. –

1. Realizar quince maniobras de entradas y quince maniobras de salidas que incluye el atraque y desatraque de las cuales el cincuenta por ciento serán nocturnas en maniobras del Puerto Marítimo de Guayaquil.
2. Realizar quince maniobras de entradas y quince maniobras de salidas que incluye el atraque y desatraque de las cuales el cincuenta por ciento serán nocturnas en maniobras de la Perimetral Marítima.

El Aspirante a Práctico deberá rendir dos exámenes finales: uno que abarque maniobras para el Puerto Marítimo de Guayaquil y otro que abarque maniobras para la Perimetral Marítima.

A criterio de la ACP, se podrá designar a un delegado técnico de la entidad y/o de la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) para el acompañamiento en la rendición del examen final. El delegado técnico no podrá emitir criterios de evaluación o calificación al Aspirante a Práctico.

Practicaje del Río Guayas - Cascajal (Zona B): El Aspirante a Práctico que desee titularse para el Río Guayas – Cascajal deberá cumplir los siguientes requisitos. –

1. Carta formulada por la OPB legalmente habilitada, donde se evidencie la intención de vincular al Aspirante a Práctico a su entidad.
2. Matrícula vigente de práctico del Puerto Marítimo de Guayaquil y de la Perimetral Marítima (Zona A).
3. Certificado de Aptitud Médica, otorgado por un Centro de Salud autorizado por la ACP mediante Acta de Cooperación.
4. Certificado de Actualización y Recalificación de Prácticos del Ecuador, emitido por la entidad competente.
5. Certificado de haber aprobado el entrenamiento en simulación del escenario del Río Guayas - Cascajal, (atraques, entradas y salidas diurnas y nocturnas), emitido por la entidad competente.
6. Entrenamiento a bordo de acuerdo con las siguientes especificaciones. –
 - a. El Aspirante a Práctico deberá acreditar al menos diez maniobras de entrada y diez maniobras de salida, de las cuales el cincuenta por ciento serán nocturnas.
 - b. Las maniobras referidas en el literal anterior deberán realizarse dentro de un período no mayor de doscientos setenta días.
7. En relación al numeral anterior, sin perjuicio de ello deberá cumplir todos los requisitos indicados en el artículo 4 del presente Reglamento, en lo que no se oponga al presente.

Practicaje del Puerto de Aguas Profundas de Posorja (Zona C): El Aspirante a Práctico que desee titularse para el Puerto de Aguas Profundas de Posorja deberá cumplir con los siguientes requisitos. –

Para quienes no hayan ejercido previamente el servicio de practicaje en el Puerto de Guayaquil, deberán cumplir con lo establecido en los artículos 3 y 4 del presente Reglamento. Adicionalmente, deberán presentar el Certificado de haber aprobado el entrenamiento en simulación del escenario Puerto de Aguas Profundas de Posorja, (atraques, entradas y salidas diurnas y nocturnas), emitido por la entidad competente.

Para quienes hayan ejercido previamente el servicio de practica en el Puerto de Guayaquil, deberán cumplir con lo siguiente.-

1. Carta formulada por la OPB legalmente habilitada, donde se evidencie la intención de vincular al Aspirante a Práctico a su entidad.
2. Matrícula vigente de Práctico.
3. Certificado de Aptitud Médica, otorgado por un Centro de Salud autorizado por la ACP mediante Acta de Cooperación.
4. Certificado de Actualización y Recalificación de Prácticos del Ecuador, emitido por la entidad competente.
5. Certificado de haber aprobado el entrenamiento en simulación del escenario Puerto de Aguas Profundas de Posorja, (atraques, entradas y salidas diurnas y nocturnas), emitido por la entidad competente.
6. Certificado de Afiliación al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) o póliza de seguro privado contra accidentes, para poder embarcarse y desarrollar sus prácticas de maniobra.
7. Entrenamiento a bordo de acuerdo con las siguientes especificaciones. –
 - a. El Aspirante a Práctico deberá acreditar al menos diez maniobras de entrada y diez maniobras de salida, de las cuales el cincuenta por ciento serán nocturnas.
 - b. Las maniobras referidas en el literal anterior deberán realizarse dentro de un período no mayor de ciento ochenta días.
8. En relación al numeral anterior, sin perjuicio de ello deberá cumplir todos los requisitos indicados en el artículo 4 del presente Reglamento, en lo que no se oponga al presente.

Art. 7.- Emisión del título y la matrícula.- Una vez cumplidos los requisitos generales y/o específicos y el entrenamiento a bordo, la ACP emitirá el título y la matrícula al Aspirante a Práctico. Paralelamente, la ACP registrará dichos documentos en el sistema informático correspondiente.

Capítulo III

DEL PRÁCTICO Y SU MATRÍCULA

Art. 8.- Para prestar el servicio público de practica en el Ecuador, todo Práctico deberá estar vinculado a una OPB legalmente autorizada por la ACP, conforme las Normas Que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador. Su incumplimiento será sancionado conforme el presente Reglamento.

Art. 9.- El Práctico no podrá prestar sus servicios en otra jurisdicción simultáneamente,

salvo los casos previstos en esta resolución. En caso de incumplimiento, será sancionado conforme el presente Reglamento.

Art. 10.- Autorización Excepcional Temporal.- Sin perjuicio de la prohibición establecida en el artículo 9 del presente Reglamento, la ACP podrá emitir una Autorización Excepcional Temporal, previa solicitud motivada de una Autoridad Portuaria o de una Superintendencia de Terminal Petrolero y/o Gasero.

La Autorización Excepcional Temporal es la habilitación de un Práctico para prestar sus servicios en una jurisdicción distinta a aquella en la que ejerce regularmente su actividad, debido a razones justificadas para garantizar el servicio de practica en una determinada jurisdicción. La ACP otorgará la Autorización Excepcional Temporal previo el cumplimiento del procedimiento establecido en el presente Reglamento.

Art. 11.- Procedimiento para la emisión Autorización Excepcional Temporal.- La solicitud de la Autoridad Portuaria o de la Superintendencia de Terminal Petrolero y/o Gasero deberá venir acompañada de las manifestaciones de voluntad y aceptación del Práctico y de la OPB de la cual esté vinculado. Adicionalmente, presentará un informe técnico y jurídico que motive la necesidad de contar con uno o más Prácticos de manera extraordinaria en su jurisdicción.

La ACP calificará la solicitud mediante informe motivado y emitido por las direcciones de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. En caso de negarla, notificará a la Autoridad Portuaria o a la Superintendencia de Terminal Petrolero y/o Gasero. En caso de aprobarla, la ACP dispondrá directamente al Práctico el cumplimiento de los requisitos específicos para habilitarse extraordinariamente en la otra jurisdicción, mismos que se detallan a continuación. –

1. Matrícula vigente de Práctico.
2. Certificado de Aptitud Médica, otorgado por un Centro de Salud autorizado por la ACP mediante Acta de Cooperación.
3. Certificado de Actualización y Recalificación de Prácticos del Ecuador, emitido por la entidad competente.
4. Para el entrenamiento, la ACP discrecionalmente establecerá los aspectos técnicos que deban cumplirse, siempre atendiendo a cada caso específico. Dada la necesidad podrá disponer el entrenamiento mediante simuladores. Los formatos de registro y evaluación serán los que se encuentran detallados en el artículo 4 del presente Reglamento.

Al finalizar el entrenamiento, los formatos de registro y evaluación deberán ser entregados por el Práctico a la Autoridad Portuaria o Superintendencia de Terminal Petrolero y/o Gasero correspondiente, en un término de cinco días contados a partir del último examen final.

La autoridad correspondiente remitirá todos los documentos a la ACP para validación y registro correspondiente. En ese momento, la ACP emitirá la Autorización Excepcional Temporal mediante resolución administrativa debidamente motivada y con indicación expresa del o los Prácticos habilitados extraordinariamente y del tiempo de vigencia de la autorización.

Art. 12.- Vigencia de la Autorización Excepcional Temporal.- La Autorización Excepcional Temporal tendrá una vigencia máxima hasta doce meses. Podrá ser renovada previo cumplimiento de los requisitos previstos en los artículos 10 y 11 del presente Reglamento.

Art. 13.- La Autoridad Portuaria o la Superintendencia de Terminal Petrolero y/o Gasero, una vez emitida la Autorización Excepcional Temporal, deberá otorgar el permiso de operación a la OPB a la cual está vinculada el o los Prácticos. Este permiso de operación tendrá el mismo tiempo de vigencia de la Autorización Excepcional Temporal.

Art. 14.- De la excepcionalidad en el servicio de practicaje entre OPB.- Cuando una OPB, debidamente habilitada, requiera de los servicios de un Práctico que se encuentre vinculado laboral o contractualmente a otra OPB, deberá solicitar de manera formal y previa la autorización de la ACP. Dicha solicitud deberá justificar la necesidad técnica de la prestación del servicio de practicaje por parte de personal ajeno a su nómina, garantizando en todo momento la seguridad de las maniobras y el cumplimiento de las tarifas y seguros vigentes.

Art. 15.- Compatibilidad de funciones.- El profesional que ostente la calidad de Práctico mantiene su derecho a ejercer las atribuciones inherentes a su título de Capitán de Altura de forma independiente, sujeto a la normativa que regula dicha actividad y siempre que no incurra en las prohibiciones de simultaneidad previstas en este Reglamento.

Existe simultaneidad cuando el mismo profesional, poseedor de ambas jerarquías (Práctico y Capitán de Altura), desempeña o intenta desempeñar las funciones inherentes a cada una de ellas en una misma maniobra operativa. La inobservancia de esta prohibición constituirá una infracción y será sancionada de acuerdo con el régimen disciplinario previsto en este Reglamento.

Art. 16.- Cambio de jurisdicción.- Todo Práctico podrá solicitar a la ACP el cambio de jurisdicción. Para el efecto deberá cumplir con los siguientes requisitos. –

1. Carta formulada por la OPB legalmente habilitada, suscrita junto con el Práctico, donde se evidencie la intención del cambio de jurisdicción.
2. Matrícula vigente de Práctico.

3. Certificado de Aptitud médica, otorgado por un Centro de Salud autorizado por la ACP mediante Acta de Cooperación.
4. Certificado de Actualización y Recalificación de Prácticos del Ecuador, emitido por la entidad competente.
5. Entrenamiento a bordo en la nueva jurisdicción, conforme lo dispuesto en el presente Reglamento.

Art. 17.- Reentrenamiento del Práctico.- El Práctico, con su matrícula vigente, que ha dejado de prestar el servicio por más de un año calendario, y pretende hacerlo nuevamente, deberá realizar obligatoriamente un reentrenamiento dentro de la jurisdicción a la cual está habilitado.

El reentrenamiento que trata el presente artículo estará sujeto al cumplimiento de los siguientes requisitos. –

1. Carta formulada por la OPB legalmente habilitada, suscrita junto con el Práctico, donde se evidencie la intención de realizar el reentrenamiento.
2. Certificado de Aptitud Médica, otorgado por un Centro de Salud autorizado por la ACP mediante Acta de Cooperación.
3. Certificado de Actualización y Recalificación de Prácticos del Ecuador, emitido por la entidad competente.
4. El entrenamiento se realizará a bordo de naves dentro de la jurisdicción a la cual está habilitado el Práctico.
5. El entrenamiento estará supervisado por un Práctico a cargo.
6. El Práctico deberá acreditar al menos diez maniobras de entrada y diez maniobras de salida, de las cuales el cincuenta por ciento serán nocturnas.
7. El Práctico deberá rendir los exámenes finales ante un Práctico Examinador designado por la ACP.

Los formatos de registro y evaluación serán los que se encuentran detallados en el Anexo Nro. 1 del presente Reglamento. Deberán ser llenados y suscritos de la siguiente manera.

–

1. La matriz denominada “Registro de Reentrenamiento” estará a cargo del Práctico. Este documento deberá ser firmado por el Práctico a cargo después de cada maniobra.
2. Las matrices denominadas “Examen Final - Maniobra de ataque diurna”; “Examen Final - Maniobra de ataque nocturna”; “Examen Final - Maniobra de desataque diurna”; “Examen Final - Maniobra de desataque nocturna”; y “Ficha de Promedio de Calificación Final” estarán a cargo del Práctico Examinador.

Al finalizar el reentrenamiento a bordo y la rendición de los exámenes finales, el Práctico deberá entregar, dentro del término de diez días contados a partir del último examen final, los formatos de registro y evaluación a la Autoridad Portuaria o la Superintendencia del Terminal Petrolero y/o Gasero correspondiente a la jurisdicción donde se realizó el entrenamiento.

La Autoridad Portuaria o la Superintendencia correspondiente, en el término de cinco días, verificará y certificará que las maniobras de entrenamiento y los exámenes finales fueron efectivamente realizados conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento, así como que el Práctico se embarcó para dichos fines, sin que ello implique acompañamiento, supervisión directa ni evaluación técnica de las maniobras.

Una vez realizada dicha verificación y certificación, los formatos de registro y evaluación deberán ser entregados por el Práctico a la ACP para el trámite de titulación y matriculación correspondiente.

En caso de no presentar los documentos dentro del término establecido, el Práctico deberá rendir nuevamente los exámenes finales ante un Práctico Examinador designado por la ACP.

Art. 18.- Vigencia de la matrícula.- La matrícula del Práctico tendrá una vigencia de cinco años contados a partir de su fecha de emisión. Podrá ser renovada conforme el procedimiento establecido en el presente Reglamento. Durante la vigencia de la matrícula, la ACP podrá suspenderla o revocarla por las causales previstas en el presente Reglamento.

Art. 19.- Renovación de la matrícula.- Para la renovación de la matrícula del Práctico, se deberá cumplir con los siguientes requisitos. –

1. Carta formulada por la OPB legalmente habilitada, suscrita junto con el Práctico.
2. Matrícula del Práctico, objeto de la renovación.
3. Certificado de Aptitud Médica, otorgado por un Centro de Salud autorizado por la ACP mediante Acta de Cooperación.
4. Certificado de Actualización y Recalificación de Prácticos del Ecuador, emitido por la entidad competente.

En caso de pérdida o robo de la matrícula objeto de la renovación, deberá presentar la denuncia ante la autoridad competente.

Art. 20.- Cumplido un año sin haber renovado su matrícula, el Práctico deberá seguir lo dispuesto en el artículo 17 del presente Reglamento.

Art. 21.- Certificado de aptitud médica.- La aptitud física del Práctico debe estar

conforme a las normas mínimas establecidas para la titulación de capitanes y oficiales encargados de la guardia de navegación, en la Sección A-I/9 del Código de Formación del Convenio Internacional, STCW 78 enmendado. Por tanto, todo Práctico en ejercicio activo deberá mantener vigente su certificado de aptitud médica. La renovación de dicho certificado se efectuará cada dos (2) años; no obstante, a partir de los sesenta y cinco (65) años de edad, la periodicidad de renovación será cada seis (6) meses.

En el certificado médico el estado de salud del Práctico deberá indicar APTO, a fin de garantizar la seguridad de la maniobra de practicaaje. En el caso de que sea calificado como NO APTO, se procederá conforme lo establece el presente Reglamento.

Art. 22.- Si se suscitase un evento que provoque un detrimento de la condición de salud del Práctico, y por tanto que le impida prestar el servicio, temporal o definitivamente, deberá el práctico informar inmediatamente a la ACP dicha novedad. Para lo cual deberá presentar un certificado otorgado por uno de los centros médicos autorizados. Si el detrimento de su salud es de carácter temporal, el certificado deberá indicar el tiempo de incapacidad y el tiempo de recuperación, cuando sea del caso. Una vez superada su recuperación, el Práctico deberá presentar una nueva ficha médica que lo habilite.

Capítulo IV

RESPONSABILIDADES Y DEBERES DEL PRÁCTICO

Art. 23.- Naturaleza del Práctico.- El Práctico, en el ejercicio de sus funciones, tiene la calidad de oficial embarcado sin integrarse a la dotación de la nave. Durante la prestación del servicio de practicaaje, el Práctico será corresponsable con el Capitán de la seguridad de la navegación, la protección de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino, sin perjuicio de que el Capitán conserve la responsabilidad técnica, civil y administrativa final del buque. El incumplimiento de sus deberes y obligaciones será sancionado conforme al régimen disciplinario de la ACP y la normativa vigente, sin perjuicio de las acciones civiles o penales derivadas del hecho.

Art. 24.- Responsabilidades del Práctico durante la prestación del servicio.- Durante la prestación del servicio de practicaaje, todo Práctico tendrá las responsabilidades que se indican ampliamente a continuación:

1. Asesorar técnicamente al Capitán de la Nave. Inicia al momento de su llegada al Puente de Mando para realizar maniobras tales como: arribo o al zarpe de la nave, tránsito de entrada o salida respectivamente, atraques, desatraques, fondeos, entre otras; y concluye al momento de abandonar la nave.
2. Solicitar al Capitán de la Nave la información general (*Pilot Card*) relacionada a las

- características principales del buque, calados, sistemas de propulsión principal, maquinaria auxiliar, elementos de fondeo y equipos de navegación y de cualquier inconveniente o impedimento en los equipos del buque que pudiere afectar la segura navegación y las maniobras de atraque.
3. Solicitar el o los remolcadores y demás artefactos de apoyo necesarios para la maniobra, de acuerdo a las regulaciones emitidas por la Entidad Portuaria o Terminal Petrolero y/o Gasero de la jurisdicción respectiva, así como lo determinado en las respectivas matrices de seguridad.
 4. Realizar las maniobras de fondeo y/o de atraque de acuerdo al lugar y circunstancias, pero tendrá presente las disposiciones especiales que haya dictado para estos efectos la Autoridad Portuaria local. Si el Capitán de la Nave solicitare que se aumente el número de elementos de apoyo para mayor seguridad, el práctico procederá de acuerdo con tal solicitud e informará de ello al Departamento de Operaciones de la Autoridad Portuaria o al Terminal Petrolero de la jurisdicción respectiva, o su equivalente.
 5. Descansar y estar mentalmente alerta para dedicar su atención a todas las funciones de practica durante la totalidad de la travesía, conforme a las Normas obligatorias relacionadas con las disposiciones del Anexo del Convenio de Formación STCW 78 enmendado establecidas en la Sección A-VIII/1 sobre la "Aptitud para el servicio".
 6. Informar al Capitán de la Nave sobre lo siguiente:
 - a. Procedimientos y reglas de navegación.
 - b. Condiciones meteorológicas o relacionadas con la profundidad de las aguas, las corrientes de marea y sus variantes, el tráfico marítimo que habrá durante la travesía.
 - c. Las ayudas a la navegación existente en el canal y sectores donde existen aguas profundas, así como las áreas donde existen bajos y riesgos para la navegación.
 - d. Los sectores donde están establecidas preferencias de derecho de paso del buque, en consideración al calado, mareas y corrientes imperantes.
 - e. Las velocidades permitidas en el canal de navegación o en áreas restringidas.
 - f. La clase y potencia de los remolcadores que asisten a los buques en sus maniobras de atraque y desatraque.
 - g. Las condiciones del muelle asignado a la nave para su atraque.
 - h. Transmitir un mensaje de seguridad en radio de canal 16 de VHF con respecto al inicio y fin de una maniobra.
 - i. Entrenar obligatoriamente a los Aspirantes a Prácticos. En tal virtud, registrar y legalizar las prácticas en el formato establecido por la SPTMF.
 - j. Cuando cumpla el rol de Practico Examinador designado por la SPTMF, evaluar a los Prácticos Aspirantes que han culminado el entrenamiento; y remitir a la SPTMF el formato legalizado con la calificación final.
 - k. Mantener una comunicación coordinada y permanente con el Capitán de la nave y la tripulación.

Art. 25.- Para el servicio de practicaje de entrada de una nave a un Terminal Portuario, el Práctico se presentará en la estación correspondiente por lo menos una hora antes de la señalada para el arribo de la nave.

Para el zarpe y maniobras en el Terminal Portuario, el Práctico se embarcará por lo menos treinta minutos antes de la hora señalada para las maniobras que la Entidad Portuaria, Terminal Petrolero o Gasero y/o Terminal Portuario habilitado lo consideren pertinente.

Art. 26.- Cuando el práctico considere que en el transcurso de una navegación o maniobra pudiera el buque estar expuesto a un suceso o siniestro susceptible de causar daños al medio ambiente, instalaciones o poner en riesgo la seguridad del buque o su tripulación, motivado por cualquier circunstancia propia del buque, de su tripulación o causada por un agente externo, deberá informar al Capitán de la Nave asistido; de surgir alguna consecuencia, la reportará inmediatamente a la autoridad competente, y presentará dentro de las veinticuatro horas siguientes al término de la maniobra, un informe escrito, detallando lo sucedido.

Art. 27.- Deberes del Práctico.- Son deberes de todo Práctico los siguientes. –

1. Mantener vigente la matrícula de Práctico.
2. Presentar a la ACP la ficha médica debidamente actualizada, conforme lo establecido en el artículo 21 de la presente Resolución.
3. Cumplir con las normas nacionales e internacionales que regulan el servicio de practicaje en general, así como las que regulan la navegación y la seguridad marítima.
4. Cumplir con las disposiciones ordenadas por la ACP, tales como el entrenamiento o la evaluación del Aspirante a Práctico.
5. Permanecer en el Puente de Mando durante el tiempo que dure la navegación y la maniobra.
6. Permanecer a bordo de la nave en caso de siniestros hasta ser legalmente reemplazado por otro práctico o cuando la autoridad competente haya dispuesto que abandone la nave.
7. Mantener contacto de radio permanente durante el tiempo que está a bordo vía VHF en los canales establecidos con las Estaciones de Prácticos de la jurisdicción de la Autoridad Portuaria Local o Terminal Petrolero.
8. Reportar a las autoridades correspondientes las novedades relacionadas con:
 - a. Boyas o faros apagados, boyas fuera de su posición o con características cambiadas.
 - b. Sitios del canal de navegación donde se hubiere registrado profundidades menores que las indicadas en las cartas náuticas de navegación.
 - c. Accidentes ocurridos a la nave o a cualquier otra embarcación.

- d. Nombre de cualquier nave que haya interceptado su derecho de vía.
- e. Nombre de las naves, con Práctico o sin él, sus características principales, cuando no respeten el derecho de preferencia de paso del buque en un sector del canal.
- f. Cualquier otra situación o hecho que ponga en peligro la seguridad de la navegación y la maniobra.

Art. 28.- Si el Práctico ha tomado la decisión de no prestar sus servicios o de suspender la navegación o maniobras deberá informar de inmediato por radio, las razones por las cuales tomó esa decisión, a las siguientes personas: a la Autoridad Portuaria de la jurisdicción, a la Agencia Naviera que asiste a la nave y al Jefe del Departamento de Operaciones de la Entidad Portuaria local o Terminal Petrolero o Gasero o su equivalente.

Este informe deberá ratificarlo por escrito en las próximas veinticuatro (24) horas, sólo en los siguientes casos. –

1. Si las condiciones de seguridad de las escalas de acceso de Prácticos son deficientes, y si no se cumplen las reglas del SOLAS y considere que su integridad física está en peligro.
2. Si las condiciones del sistema de gobierno o máquinas no son apropiadas.
3. Si el calado de la nave es mayor que el permitido para navegar en la jurisdicción correspondiente.
4. Cuando los equipos de navegación no funcionen con eficiencia, a tal punto que puedan poner en peligro a la nave durante la navegación.
5. Cuando las tiras de amarre no son las suficientes o las condiciones de éstas no son las apropiadas.
6. Cuando el Capitán se negare a cumplir con las leyes y regulaciones marítimas.
7. Si no se cumplen las reglas del MARPOL vigente.
8. Si el Capitán ha proporcionado información incorrecta con relación a su calado y condiciones de estabilidad que pudieren poner en peligro la seguridad de la nave.

Capítulo V

DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

Art. 29.- Naturaleza del servicio de practicaaje.- El practicaaje es un servicio público de carácter obligatorio en todo el territorio nacional. Su prestación se efectuará a través de las OPB debidamente habilitadas por la ACP, las cuales deberán mantener vigente el respectivo permiso de operación otorgado por la autoridad correspondiente.

Art. 30.- Para la aplicación de la presente normativa, se considerarán las siguientes zonas

de practicaje:

PROVINCIA DE ESMERALDAS

1. Jurisdicción Puerto Marítimo de Esmeraldas.
2. Jurisdicción Terminal Petrolero de Balao.

PROVINCIA DE MANABI

1. Jurisdicción Puerto Marítimo de Manta

PROVINCIA DE SANTA ELENA

1. Jurisdicción Terminal Petrolero de La Libertad y Terminal Gasero de Monteverde.

PROVINCIA DEL GUAYAS

1. Puerto Marítimo de Guayaquil que comprende:
 1. Puerto Marítimo de Guayaquil y de la Perimetral Marítima (Zona A)
 2. Rio Guayas-Cascajal (Zona B)
 3. Puerto de Aguas Profundas de Posorja (Zona C)
2. Jurisdicción Terminal Petrolero de El Salitral.

PROVINCIA DE EL ORO

1. Jurisdicción Puerto Marítimo de Puerto Bolívar

PROVINCIA INSULAR DE GALÁPAGOS

1. Baltra (Prácticos)
2. San Cristóbal (Capitanes Autorizados)
3. Santa Cruz (Capitanes Autorizados)

PROVINCIAS DE LA REGIÓN AMAZÓNICA

1. Capitanes Autorizados

La ACP podrá establecer otras zonas de practicaje dentro de la jurisdicción continental e insular, de acuerdo a las necesidades.

Art. 31.- Permanencia del servicio.- El practicaje es ejercido las veinticuatro horas del día, ininterrumpidamente, en todos los puertos que proporcionen servicios públicos continuos, considerando las características y facilidades de los Puertos Especiales donde arriban buques que transportan carga peligrosa, lo cual deberá ser normado en su Reglamento de Operaciones o su equivalente.

Art. 32.- Sin perjuicio de lo establecido en la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos y su Reglamento, el servicio de practica es obligatorio durante la ejecución de las siguientes maniobras. –

1. Entradas y salidas por los canales y ríos navegables, dársenas y estuarios de los puertos y terminales de la República determinados por la ACP.
2. Atraques y desatraques de muelles públicos y privados.
3. Amarres o desamarres de boyas.
4. Cambio de muelle que por su naturaleza no pueda ser ejecutado con los equipos de maniobras del buque.
5. Fondeo (de acuerdo a lo establecido por la Entidad Portuaria o Terminal Portuario habilitado en su reglamento de operaciones o su equivalente).
6. Zarpe.
7. Abarloamiento y desabarloamiento.
8. Remolcaje.
9. Entradas y salidas de diques para buques de más de 500 TRB.
10. Movimientos adicionales que por razones operacionales deban realizarse.
11. Cualquier otra maniobra que según la ACP requiera de la asistencia de prácticos.

Art. 33.- El servicio de practica es obligatorio para todas las naves nacionales o extranjeras que operen en aguas jurisdiccionales del Ecuador. Las excepciones a la obligatoriedad del servicio de practica estarán previstas en la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos y su Reglamento.

Art. 34.- Todas las naves que por recalada forzosa deban arribar a un Puerto o Terminal Petrolero y/o Gasero, solicitarán el servicio de practica obligatorio.

Art. 35.- El servicio de Practica comienza en el punto de embarque del práctico establecido en la Carta Náutica de aproximación respectiva.

Art. 36.- Las comunicaciones a bordo, entre el Práctico, el Capitán de la Nave y el personal de guardia en el puente y/o externamente, se llevarán a cabo en español o en otro idioma que sea común a todas las personas que intervengan en la maniobra.

Art. 37.- Cualquier plan de travesía constituye solo una indicación básica de una intención preferente y, tanto el Práctico como el Capitán de la Nave, deben estar preparados para efectuar cambios cuando las circunstancias lo exijan.

Art. 38.- Las maniobras de practica pueden ser ejecutadas por dos o más Prácticos, en los siguientes casos. –

1. Cuando la Entidad Portuaria o Superintendencia de Terminal Petrolero y/o Gasero lo requiera, de acuerdo a las condiciones previstas en las matrices de seguridad de los terminales portuarios.
2. A petición de los usuarios.
3. Cuando la extensión de la maniobra sea superior a seis (6) horas, sin que hubiere suficiente descanso de por medio.
4. En maniobras de remolque.
5. Cuando la ACP así lo disponga.

Art. 39.- El practicaaje de las naves con remolque se ceñirá a las disposiciones de la normativa legal vigente.

Art. 40.- En la prestación de servicios de practicaaje, para cumplir con la hora de solicitud de servicio, los Prácticos tomarán las debidas precauciones para abordar el buque en el punto designado, sea en muelle o fondeadero; siendo responsabilidad del Practico, y de la OPB a la que pertenece, tomar las previsiones del caso para no retrasar el servicio, tomando en consideración que:

1. Para las maniobras en los terminales y fondeaderos, la hora de solicitud de servicio es la hora de Práctico a bordo (POB).
2. En los casos de arribo a la estación de Prácticos, la hora de solicitud de servicio es la hora estimada de arribo (ETA). Para abordar la nave a la hora señalada, el Práctico estará disponible en la estación de embarque con la anticipación necesaria, tomando en consideración el tiempo de movilización entre este punto y la estación de prácticos.

Art. 41.- Los armadores y sus representantes, las agencias navieras, deberán respetar la tarifa oficial aprobada por la Autoridad Portuaria o Superintendencias de Terminales Petroleros. En caso no cumplan con el pago del servicio de practicaaje, respetando la tarifa oficial y en un plazo no mayor a 30 días, suspenderán el mencionado servicio.

Capítulo VI

DEL CAPITÁN DE LA NAVE Y DEL PERSONAL DEL PUENTE

Art. 42.- El Capitán de la Nave y toda la tripulación de la nave están obligados a prestar al Práctico la colaboración necesaria para el desempeño de sus funciones.

Art. 43.- El Capitán de la Nave a la que se prestará el servicio de practicaaje, observará las siguientes normas, respecto al embarque y/o desembarque de los Prácticos. –

1. Que las escalas de Prácticos se encuentren en buen estado, que cumplan con las prescripciones del Convenio SOLAS y que estén listas para uso cuando el Práctico lo requiera.
2. Que un oficial de puente espere al Practico en el sitio de embarque - desembarque (área de acceso del Practico), de día o de noche, con equipo de radiocomunicaciones de enlace oficial-capitán (cubierta-puente), provisto además de elementos de auxilio indispensables para asistirlo con seguridad oportuna y eficaz en su embarque o desembarque.
3. Que durante la noche haya iluminación adecuada en el área de acceso del Práctico, así como en la cubierta, pasillo y costado (casco) en la banda por la que esté arriada la escala de Prácticos.

Art. 44.- El Capitán de la Nave, de tráfico internacional, proporcionará al Práctico la habitación y la alimentación adecuada conforme a su rango de capitán de la marina mercante, al fondear en espera de marea, durante su tránsito de o hacia la Boya de Mar o cuando permanezca a bordo más de lo requerido a causa de una emergencia o reparación de la nave.

Art. 45.- La presencia del Práctico a bordo no exime al Capitán de la Nave de su responsabilidad sobre el mando y la seguridad de la nave. El Práctico actúa en calidad de asesor técnico del Capitán de la Nave.

Capítulo VII

RÉGIMEN DISCIPLINARIO EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

Art. 46.- Constituyen infracciones administrativas las acciones u omisiones que contravengan las disposiciones del presente Reglamento. Se clasifican en leves, graves y muy graves, con sujeción a los principios de tipicidad, proporcionalidad y razonabilidad.

Art. 47.- Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave, por su trascendencia o por la importancia de los daños ocasionados, estén tipificadas en alguno de los siguientes supuestos:

1. El incumplimiento de la obligación de contar con una ficha médica actualizada.
2. Falta de notificación a la ACP sobre cualquier detrimento de la condición de salud física del práctico, suscitada durante la vigencia de su matrícula, que impida el ejercicio de su actividad, sea temporal o definitiva.
3. Incumplimiento de las demás obligaciones establecidas en el presente Reglamento,

que no se hayan tipificado como infracciones graves o muy graves.

Art. 48.- Constituirán infracciones graves las siguientes:

1. Incumplir con las responsabilidades y deberes de los prácticos establecidos en el Capítulo IV de esta normativa.
2. Prestar servicio en una jurisdicción/ zona diferente a la calificada y autorizada.
3. No presentarse o abandono injustificado de la maniobra que le fue previamente asignada por la entidad competente.
4. Incumplimiento de las disposiciones establecidas en las matrices de seguridad, Reglamentos de Operaciones o sus equivalentes, así como las emitidas por la Autoridad Jurisdiccional.
5. Por negarse a proporcionar el entrenamiento a los aspirantes a prácticos y/o negarse a firmar el registro de entrenamiento correspondiente.
6. No brindar a la ACP las facilidades e información que sean necesarias para el esclarecimiento de hechos materia de alguna investigación.
7. Realizar funciones de Capitán de Altura de manera simultánea, conforme la prohibición prevista en el segundo inciso del artículo 15 del presente Reglamento.
8. Realizar funciones de Capitán de Amarre y Control de Carga durante la vigencia de la matrícula de práctico.
9. Operar con matrícula caducada.
10. Reincidencia dentro del período de un año calendario en las infracciones tipificadas como leves.

Art. 49.- Constituirán infracciones muy graves las siguientes:

1. Por prestar servicios cuando la ficha médica se encuentre caducada. Se entenderá que ha prestado sus servicios cuando exista registro o informe de la Autoridad Portuaria o de la Superintendencia correspondiente, o cualquier otro documento oficial que evidencie el embarque efectivo del Práctico en una embarcación para la ejecución de una maniobra de practicaje.
2. Por sentencia ejecutoriada por delito de narcotráfico, terrorismo, trata de personas y tráfico ilícito de migrantes.
3. Prestar el servicio bajo los efectos del alcohol o sustancias psicotrópicas.
4. Reincidencia en las infracciones tipificadas como graves, dentro del período de un año calendario.

Art. 50.- Las infracciones se sancionarán acorde el grado de infracción (leves, graves y muy graves).

Las infracciones leves serán sancionadas con un llamado de atención por parte de la ACP.

Las infracciones graves serán sancionadas con la suspensión de hasta un año, considerando los siguientes criterios:

1. Por la acción u omisión directa o indirecta del presunto infractor.
2. Por la gravedad de la acción u omisión del presunto infractor.
3. Por haber incurrido en el hecho por primera vez o en forma reiterada.

Las infracciones muy graves serán sancionadas con la suspensión de hasta dos años, o con la revocatoria de la matrícula de Práctico.

La ACP ejercerá la potestad sancionadora únicamente dentro del ámbito de sus competencias, previa sustanciación del procedimiento administrativo sancionador conforme al Código Orgánico Administrativo, garantizando el debido proceso y el derecho a la defensa.

Art. 51.- La ACP podrá suspender o revocar la matrícula de Práctico de oficio, o a petición de parte de las siguientes autoridades.-

1. Capitán de Puerto de una determinada jurisdicción, posterior resolución
2. Autoridad Portuaria de una determinada jurisdicción.
3. Superintendencias de Terminales Petroleros y/o Gaseros de una determinada jurisdicción.

Tales autoridades deberán remitir la solicitud formal de inicio de procedimiento administrativo sancionador, adjuntando los informes técnicos y jurídicos que sustenten de manera motivada la existencia de la presunta infracción administrativa.

La ACP procederá a la suspensión o revocatoria de la matrícula de Práctico, cuando, de conformidad con las infracciones establecidas en la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de La Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, el Capitán de Puerto, el Jurado de Capitanes o la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA), según sea la instancia y naturaleza de la infracción, haya declarado mediante resolución firme, responsable de un siniestro marítimo a un práctico y sancionado con suspensión o revocatoria de la respectiva matrícula.

Art. 52.- Por oficio o por denuncia de las infracciones mencionadas en artículos anteriores, la autoridad competente iniciará el debido procedimiento administrativo sancionador según las reglas del Código Orgánico Administrativo (COA), y garantizará el debido proceso y el derecho a la defensa a todas las partes involucradas en el mismo. Posteriormente a la finalización de la etapa de instrucción, se deberá remitir el expediente a la máxima autoridad de la ACP para que en mérito de lo expuesto resuelva y determine la sanción. Dichas sanciones serán sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que sean del caso y de las facultades sancionadoras de otras autoridades competentes.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Las matrículas expedidas con anterioridad a la vigencia del presente Reglamento conservarán su validez y eficacia hasta la fecha de caducidad consignada en el respectivo documento. Una vez cumplido dicho término, todo proceso de renovación o nueva emisión deberá sustanciarse obligatoriamente bajo los requisitos, procedimientos y condiciones establecidos en esta normativa.

SEGUNDA.- Los Prácticos cuya matrícula para el Puerto Marítimo de Guayaquil haya sido expedida con anterioridad a la vigencia del presente Reglamento, deberán someterse obligatoriamente al proceso de regularización para la Zona A (comprendida por el Puerto Marítimo de Guayaquil y la Perimetral Marítima), en los siguientes casos. –

1. **Renovación:** Al solicitar la renovación de su matrícula de práctico vigente;
2. **Ampliación de Habilitación:** Cuando opten por habilitarse para operar en la zona de la Perimetral Marítima.

Para el efecto, el proceso de regularización requerirá el cumplimiento de los siguientes requisitos. -

1. Carta formulada por la OPB legalmente habilitada, suscrita junto con el Práctico
2. Matrícula de práctico del Puerto Marítimo de Guayaquil.
3. Certificado de Aptitud Médica otorgado por un Centro de Salud autorizado por la ACP mediante Acta o acuerdo de Cooperación con la SPTMF.
4. Curso de Actualización y Recalificación de Prácticos dictado por la autoridad competente.
5. Certificado de haber aprobado el entrenamiento en simulación del escenario de la Perimetral Marítima, (atraques, entradas y salidas diurnas y nocturnas), emitido por la autoridad competente.
6. Certificado de acreditar mínimo dos años de experiencia en maniobras de practicaje en buques de tráfico internacional, emitido por APG, o realizar el entrenamiento a bordo en la jurisdicción solicitada, dentro de un período no mayor de ciento ochenta días, supervisado por el Práctico a cargo de una maniobra y certificado por la Entidad Portuaria (EP) respectiva en las hojas de registro correspondientes bajo las siguientes condiciones:
 1. Realizar quince entradas y quince salidas de las cuales el cincuenta por ciento serán nocturnas, que incluyen maniobras de atraque y desatraque, o cualquier otra maniobra requerida en la Perimetral Marítima.
 2. El Práctico aspirante deberá rendir un examen final ante un práctico calificador que designará la ACP. La ACP podrá eventualmente designar a un funcionario

de esta entidad o de la Autoridad Portuaria de Guayaquil para acompañar en la rendición del examen final.

Los formatos de evaluaciones del entrenamiento deberán ser remitidas a la SPTMF legalizadas (firma manual o electrónica) por la operadora portuaria auspiciante, dentro del plazo de 8 días de la fecha de culminación del último entrenamiento, para la emisión del respectivo Certificado del Título de Práctico.

TERCERA: Los Prácticos que, en aplicación de la Disposición Transitoria Segunda de la Resolución Nro. MTOP-SPTM-2024-0037-R, obtuvieron la renovación de su matrícula por un término inferior a cinco años, tendrán derecho a la extensión de dicha vigencia hasta completar el periodo quinquenal ordinario.

Para tal efecto, la ACP procederá a petición de parte al canje administrativo o emisión de la matrícula habilitante por el tiempo remanente, sin requerir la sustanciación de un nuevo proceso, siempre que el interesado mantenga el cumplimiento de los requisitos legales y técnicos previstos en la normativa legal vigente.

DISPOSICIÓN REFORMATORIA

ÚNICA.- Agréguese en el artículo 2 que trata de Definiciones, las Normas Que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador, la siguiente definición. –

Permiso de operación.- Acto administrativo mediante el cual las Autoridades Portuarias, sus delegatorios o concesionarios, Puertos Especiales, Terminales Portuarias Habilitados y/o Facilidades Portuarias Privadas, autorizan a un Operador Portuario debidamente habilitado por la Autoridad Portuaria Nacional para prestar uno o varios servicios portuarios específicos dentro de su jurisdicción, área de influencia o instalación portuaria, bajo las condiciones técnicas, operativas y de seguridad establecidas en el respectivo título habilitante y la normativa sectorial aplicable.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA. - Deróguese la Resolución Nro. MTOP-SPTM-2014-0122-R, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial Nro. 301 del 31 de julio 2014, junto con todas sus reformas, y cualquier otra norma, de igual o menor jerarquía, que se contraponga a lo señalado en la presente.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA. - De la ejecución de la presente resolución, se encargarán las Direcciones de Puertos y de Transporte Marítimo y Fluvial, las Autoridades Portuarias de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar, y las Superintendencias de los Terminales Petrolero de Balao, La Libertad y El Salitral, en lo que corresponda al ámbito de su competencia.

SEGUNDA. - La presente resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en Registro Oficial.

Dada y firmada en la ciudad de Guayaquil, en el despacho del señor Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Documento firmado electrónicamente

Abg. Bryan Andrade Alvarez

SUBSECRETARIO DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL

Referencias:

- MIT-DTMF-2026-55-ME

Anexos:

- anexo_1_formato_de_entrenamiento_prÁcticos_sptmf0615046001770237660.pdf

jr/lc/xa



ANEXO 1

DOCUMENTO 1: REGISTRO DE ENTRENAMIENTO

1. Para uso de los ASPIRANTES A PRACTICO

A. NOMBRE DEL ASPIRANTE:.....

B. PERIODO DE ENTRENAMIENTO: Del..... al.....
Corresponde al tiempo que el ASPIRANTE A PRACTICO permanece en entrenamiento.

C. AREA DE ENTRENAMIENTO:.....

S A L I D A S D I U R N A S					
SALIDA No	HORA	FECHA	MANIOBRA REALIZADA	NOMBRE SR. PRACTICO	FIRMA
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

S A L I D A S N O C T U R N A S					
SALIDA No	HORA	FECHA	MANIOBRA REALIZADA	NOMBRE SR. PRACTICO	FIRMA
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

E N T R A D A S D I U R N A S					
ENTRADA No	HORA	FECHA	MANIOBRA REALIZADA	NOMBRE SR. PRACTICO	FIRMA
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

ENTRADAS NOCTURNAS					
ENTRADA No	HORA	FECHA	MANIOBRA REALIZADA	NOMBRE SR. PRACTICO	FIRMA
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

D. OBSERVACIONES:

1. Señalar las maniobras realizadas (desatraque, atraque, fondeo o amarre a las boyas). Al término de cada ejercicio, el ASPIRANTE deberá anotar el nombre del señor PRACTICO al que acompañó, haciéndole firmar en el casillero correspondiente.

**DOCUMENTO 2: EXAMEN FINAL DE ASPIRANTE A PRACTICO
MANIOBRA DE ATRAQUE DIURNA**

NOMBRE DEL ASPIRANTE:

FECHA DE CALIFICACION:

LUGAR:

HORA DE INCIO:

HORA DE TERMINO:

BUQUE:

APTITUDES	20	19	18	17	16	15-13	12-0
GRADO DE SEGURIDAD QUE DEMUESTRE							
RESISTENCIA FISICA OBSERVADA							
OBSERVADOR DE RADAR							
COMUNICACIONES EN INGLES CON EL CAPITAN, TIMONEL Y TELEGRAFO							
CONTROL DELO BUQUE EN SITUACION DE EMERGENCIA (OPCIONAL)							
CONTROL DE REMOLCADORES							
COMUNICACIÓN CON OPERACIONES DEL PUERTO							
CONTROL DE LAS TIRAS DE AMARRE							
ORDENES AL TIMONEL							
ORDENES AL TELEGRAFO							
CONOCIMIENTO DE LAS CARACTERISTICAS DEL BUQUE PARA GOBERNAR							
CONOCIMIENTO DE LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS							
CONOCIMIENTO DE LAS CONDICIONES OCEANOGRAFICAS							

CALIFICACION EN LA MANIOBRA.....

PUNTAJE:

- 20 = EXCELENTE
- 19 – 18 = MUY BUENO
- 17 – 16 = BUENO
- 15 – 13 = REGULAR
- 12 – 0 = DEFICIENTE

• **NOTA:**

Una D impuesta en cualquiera de las aptitudes de algunas de las maniobras reprueban la calificación del ASPIRANTE.

**DOCUMENTO 3: EXAMEN FINAL DE ASPIRANTE A PRACTICO
MANIOBRA DE ATRAQUE NOCTURNO**

NOMBRE DEL ASPIRANTE:**FECHA DE CALIFICACION:****LUGAR:****HORA DE INCIO:****HORA DE TERMINO:****BUQUE:**

APTITUDES	20	19	18	17	16	15-13	12-0
GRADO DE SEGURIDAD QUE DEMUESTRE							
RESISTENCIA FISICA OBSERVADA							
OBSERVADOR DE RADAR							
COMUNICACIONES EN INGLES CON EL CAPITAN, TIMONEL Y TELEGRAFO							
CONTROL DELO BUQUE EN SITUACION DE EMERGENCIA (OPCIONAL)							
CONTROL DE REMOLCADORES							
COMUNICACIÓN CON OPERACIONES DEL PUERTO							
CONTROL DE LAS TIRAS DE AMARRE							
ORDENES AL TIMONEL							
ORDENES AL TELEGRAFO							
CONOCIMIENTO DE LAS CARACTERISTICAS DEL BUQUE PARA GOBERNAR							
CONOCIMIENTO DE LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS							
CONOCIMIENTO DE LAS CONDICIONES OCEANOGRAFICAS							

CALIFICACION EN LA MANIOBRA.....**PUNTAJE:**

- 20 = EXCELENTE
 19 – 18 = MUY BUENO
 17 – 16 = BUENO
 15 – 13 = REGULAR
 12 – 0 = DEFICIENTE

- NOTA:**

Una D impuesta en cualquiera de las aptitudes de algunas de las maniobras reprueban la calificación del ASPIRANTE.

**DOCUMENTO 4: EXAMEN FINAL DE ASPIRANTE A PRACTICO
MANIOBRA DE DESATRAQUE DIURNA**

NOMBRE DEL ASPIRANTE:

FECHA DE CALIFICACION:

LUGAR:

HORA DE INCIO:

HORA DE TERMINO:

BUQUE:

APTITUDES	20	19	18	17	16	15-13	12-0
GRADO DE SEGURIDAD QUE DEMUESTRE							
RESISTENCIA FISICA OBSERVADA							
OBSERVADOR DE RADAR							
COMUNICACIONES EN INGLES CON EL CAPITAN, TIMONEL Y TELEGRAFO							
CONTROL DELO BUQUE EN SITUACION DE EMERGENCIA (OPCIONAL)							
CONTROL DE REMOLCADORES							
COMUNICACIÓN CON OPERACIONES DEL PUERTO							
CONTROL DE LAS TIRAS DE AMARRE							
ORDENES AL TIMONEL							
ORDENES AL TELEGRAFO							
CONOCIMIENTO DE LAS CARACTERISTICAS DEL BUQUE PARA GOBERNAR							
CONOCIMIENTO DE LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS							
CONOCIMIENTO DE LAS CONDICIONES OCEANOGRAFICAS							

CALIFICACION EN LA MANIOBRA.....

PUNTAJE:

- 20 = EXCELENTE
- 19 – 18 = MUY BUENO
- 17 – 16 = BUENO
- 15 – 13 = REGULAR
- 12 – 0 = DEFICIENTE

- **NOTA:**
Una D impuesta en cualquiera de las aptitudes de algunas de las maniobras reprobaban la calificación del ASPIRANTE.

**DOCUMENTO 5: EXAMEN FINAL DE ASPIRANTE A PRACTICO
MANIOBRA DE DESATRAQUE NOCTURNO**

NOMBRE DEL ASPIRANTE:**FECHA DE CALIFICACION:****LUGAR:****HORA DE INCIO:****HORA DE TERMINO:****BUQUE:**

APTITUDES	20	19	18	17	16	15-13	12-0
GRADO DE SEGURIDAD QUE DEMUESTRE							
RESISTENCIA FISICA OBSERVADA							
OBSERVADOR DE RADAR							
COMUNICACIONES EN INGLES CON EL CAPITAN, TIMONEL Y TELEGRAFO							
CONTROL DELO BUQUE EN SITUACION DE EMERGENCIA (OPCIONAL)							
CONTROL DE REMOLCADORES							
COMUNICACIÓN CON OPERACIONES DEL PUERTO							
CONTROL DE LAS TIRAS DE AMARRE							
ORDENES AL TIMONEL							
ORDENES AL TELEGRAFO							
CONOCIMIENTO DE LAS CARACTERISTICAS DEL BUQUE PARA GOBERNAR							
CONOCIMIENTO DE LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS							
CONOCIMIENTO DE LAS CONDICIONES OCEANOGRAFICAS							

CALIFICACION EN LA MANIOBRA.....

PUNTAJE:

20	=	EXCELENTE
19 – 18	=	MUY BUENO
17 – 16	=	BUENO
15 – 13	=	REGULAR
12 – 0	=	DEFICIENTE

- NOTA:**

Una D impuesta en cualquiera de las aptitudes de algunas de las maniobras reprueban la calificación del ASPIRANTE.

DOCUMENTO 6: PROMEDIO

PROMEDIO DE CALIFICACION FINAL:

ATRAQUE DIURNO:.....

ATRAQUE NOCTURNO:.....

DESATRAQUE DIURNO:.....

DESATRAQUE NOCTURNO:.....

PROMEDIO FINAL:

OBSERVACIONES:

.....

.....

NOMBRES Y APELLIDOS DEL SR. PRACTICO EXAMINADOR

.....

(f) SR. PRACTICO EXAMINADOR

APTO:

NO APTO:

VISTO BUENO

SUBSECRETARIO DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO FLUVIAL

NOTA: Las presentes hojas de apreciación, sirven para fines de calificación, por tanto la información que contienen, es de carácter confidencial.

DISTRIBUCIÓN DE ORIGINAL Y COPIA: 1. SPTMF, 2 EL INTERESADO