



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

#ConProaAlFuturo



CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN,
TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR

ITP 010

Bogotá, abril 2023



Elaborado por

Andrés Puentes

Área de Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP)

Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia- ANPRA

Marzo 2023

Revisado por

Valm. (R) Juan Manuel Soltau Ospina

Dra. Deysi Rincón

Abril 2023

Revisión final y aprobación

Junta Directiva de ANPRA

Abril 2023



INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE
ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA
ITP 010
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN,
TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	- 4 -
1. DEFINICIÓN	- 5 -
2. MARCO NORMATIVO INTERNACIONAL Y NACIONAL	- 5 -
2.1. MARCO NORMATIVO INTERNACIONAL	- 5 -
2.2. MARCO NORMATIVO NACIONAL	- 8 -
3. APLICACIÓN EN EL PRACTICAJE	- 10 -
4. CONCLUSIONES	- 11 -
5. REFERENCIAS	- 11 -



INTRODUCCIÓN

Las actividades marítimas y fluviales de transporte son de reconocida importancia por las consecuencias socioeconómicas que tienen a través de la interconexión de rutas comerciales, la implementación de controles de seguridad, el tránsito de personas y poseer un flujo comercial del 80% de las mercancías en el planeta, además de la responsabilidad de transportar el 75% de los insumos energéticos y de hidrocarburos del mundo (según cifras estadísticas comerciales de la OMC y de la OMI), lo anterior, hace de vital importancia la participación e idoneidad del Piloto Practico en la ejecución de maniobras en los terminales marítimos, gracias al rol que desempeñan se logra la minimización de los riesgos y salvaguarda de la seguridad en el mar, facilitando el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales.

Los tipos de cargamentos más conocidos son:

- Carga básica: consiste en transportar herramientas de todo tipo de infraestructuras pesadas y de contenedores.
- Transporte de graneles o Bulk Carrier: de los más utilizados, satisfacen una fracción de la demanda alimentaria del mundo; se estima aproximadamente un total de 5500 buques Bulk Carrier activos en servicio en todo el mundo, según INTERCARGO (Agenciamiento de carga internacional aérea, marítima y OTM).
- Cargamentos de roll on – roll off: lleva cargamento pesado de referencia automovilística, maquinarias industriales, entre otros, además el sistema de cargamento roll on-off cuenta con un mecanismo eficiente para la logística al momento de desembarcar los productos en los puertos.
- Transporte de ganado: El transporte de ganado vivo y de producto alimentario, es un sistema que cubre las reglamentaciones para mantener en sanas condiciones el animal y el producto alimentario.
- Cargamento de transporte en materias energéticas, gas licuado y de hidrocarburos: Esta clase de cargamento en buques es uno de los más importantes en el comercio internacional y para el cuidado del medio ambiente marítimo, estos buques cumplen con la responsabilidad de cubrir la demanda energética de algunos países que son dependientes de estas energías, también ayudan a prevenir contaminación tóxica en los mares.
- Transporte de personas: El medio de transporte para personas es una actividad marítima y fluvial de las más usadas en el mundo, según la OMC; esto es debido por su facilidad y comodidad de transporte para llegar a destinos lejanos costeros, dentro de este medio de transporte encontramos actividades frecuentes como los cruceros, el transporte civil y militar, entre otras.

Por lo tanto, la labor de tripular estos distintos tipos de barco la deben ejercer personas que cuenten con una formación especial y la titulación, el conocimiento y la rigurosidad requeridas para tan alta responsabilidad. Mediante de la ITP 010 sobre el Convenio



Internacional en Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) se tiene como objetivo detallar y poner en primera línea la importancia y aplicación de esta norma como uno de los pilares sobre los cuales se sustenta la seguridad integral marítima en el mundo. Ese pilar es el de la Gente de Mar.

Para los efectos de la formación del Piloto Práctico es preciso remitirlo a la resolución A-960(23) del 5 de diciembre de 2003 Anexos I y II, donde se establecen las "Recomendaciones sobre formación, titulación y procedimientos operacionales para prácticos que no sean de altura", donde se desglosa el papel de relevancia del Piloto Práctico en la promoción de la seguridad de la navegación y en la protección del ambiente marino, en la medida en que éste, se une al "Bridge Team" al momento del ejercicio de una maniobra, con el fin de mitigar y minimizar posibles accidentes.

1. DEFINICIÓN

La OMI (Organización Marítima Internacional) define el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, (STCW) como un manual instructivo de reglamentaciones básicas para la navegación, donde establece normas de cualificación para los patrones como los estándares en la competencia de embarcaciones, medir y calificar el rendimiento de los profesionales marítimos, mejorar la protección humana en el mar y preservar el medio ambiente marino.

2. MARCO NORMATIVO INTERNACIONAL Y NACIONAL

2.1. Marco normativo internacional

Con la Resolución 1 de la conferencia de las partes en el Convenio, convocada por la Organización Marítima Internacional, se definió que el Código de Formación consta de: Parte A: Disposiciones obligatorias a las que se hace específicamente referencia en el Anexo del Convenio de Formación y que establecen de manera pormenorizada las normas mínimas que las Partes habrán de mantener a fin de dar plena y cabal efectividad a las disposiciones del Convenio de Formación; y Parte B: Orientaciones con carácter de recomendación destinadas a ayudar a las Partes en el Convenio de Formación y a los encargados de implantar, aplicar o asegurar el cumplimiento de sus disposiciones, a fin de dar al Convenio de Formación plena y cabal efectividad de manera uniforme.- OMI.

En respuesta a las necesidades básicas normativas en temas de formación y de certificación exigidas para la gente de mar, años siguientes se realizaron dos enmiendas,



la primera fue en el año de 1995 y la enmienda más reciente es la del año 2010. La primera enmienda se caracterizó por una exhaustiva revisión en la mayoría de sus párrafos normativos, entre los que destacan:

- Mejoramiento del servicio para el proceso de formación para la gente de mar.
- Inclusión de nuevos códigos de aplicación en las reglamentaciones técnicas.
- Mejoramiento del control de estado de los puertos.
- Mejora en los mecanismos de comunicación de la información a la OMI, para que de esta manera se agilicen condiciones óptimas para la supervisión mutua.
- Aplicación de uso correcto para mejorar los sentidos en el sistema de normas de calidad, la supervisión de los procedimientos de formación evaluación y certificación para la gente de mar.
- Aumento de control de requisitos en los periodos de descanso para el personal de guardia.
- Aplicación de normas de sentido de calidad.
- Mejorar los sistemas de relación con estados de abanderamiento

Por otra parte, la del año 2010, es conocida como la enmienda de Manila, donde se destacan la:

- Revisión de los requisitos sobre las horas de trabajo y los periodos de descanso, establecimiento de requisitos nuevos relativos a la prevención del uso indebido de drogas y alcohol, así como actualización de las normas de aptitud física para la gente de mar.
- Requisitos nuevos de certificación para los marineros de primera.
- Requisitos nuevos relativos a la formación en tecnologías modernas, tales como las cartas electrónicas y los sistemas de información (SIVCE).
- Nuevos requisitos relativos a la concienciación del medio marino, las cualidades del liderazgo y el trabajo en equipo.
- Nuevos requisitos y metodologías de formación y titulación para los oficiales electrotécnicos.
- Actualización de los requisitos de competencia para el personal de todo tipo de buques tanque, incluidos requisitos nuevos para el personal de los buques tanque para el transporte de gas licuado.
- Requisitos nuevos relativos a la protección marítimas, así como disposiciones que garanticen que la gente de mar reciba la debida formación para hacer frente a la situación en caso de que su buque sea atacado por piratas.
- Introducción de metodología moderna de formación, incluidos el aprendizaje a distancia y el aprendizaje en la red.
- Nuevas orientaciones sobre la formación del personal de a bordo de buques que navegan a aguas polares.



- Nuevas orientaciones sobre la formación del personal que maneja sistemas de posicionamiento dinámico.
- Mejora de medidas a fin de prevenir prácticas fraudulentas asociadas a los certificados de competencia y consolidación del proceso de evaluación.

Las siguientes normas de obligación dentro del convenio son:

- Resolución MSC.21(59): para personal de radiocomunicaciones de los buques que operen en el sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)), según estipula el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada”- Ámbito de aplicación, Resolución MSC.21(59).
- Resolución MSC.33 (63): Los oficiales y marineros que vayan a tener deberes concretos y responsabilidades relacionadas con esos deberes, concernientes a la carga y el equipo de carga en buques.
- Resolución MSC.66 (68) Enmiendas de 1997 al Convenio y a la parte A del Código: Normas de formación del personal en buques de pasaje y transbordadores de pasajeros y vehículos, Aprobación en vigor el 1° de enero/1999.
- Resolución MSC.67 (68) Enmiendas de 1997 al Convenio y a la parte A del Código: Normas de formación del personal en buques de pasaje y transbordadores de pasajeros y vehículos, aprobación en vigor el 1° de enero/1999.
- Resolución MSC. 78(70) Enmiendas de 1998 a la parte A del Código: Competencia intensificada para la manipulación y estiba de la carga, particularmente con respecto a las cargas a granel, Aprobación en vigor el 1° de enero/2003.
- Resolución MSC. 156(78) Enmiendas de mayo de 2004 a la parte A del Código: Certificados y refrendos, Aprobación en vigor el 1° de Julio de 2006.
- Resolución MSC. 180(79) Enmiendas de diciembre de 2004 a la parte A del Código: Normas mínimas de competencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate que no sean botes de rescate rápidos, Aprobación en vigor el 1° de Julio de 2006.
- Resolución MSC. 209 (81) Enmiendas de mayo de 2006 a la parte A del Código: Nuevas medidas para los Oficiales de protección del buque, Aprobación en vigor el 1° de enero de 2008.
- Enmiendas de 2010 (las Enmiendas de Manila): Actualizan las normas de competencia requeridas, en particular a la luz de nuevas tecnologías, introducen nuevos requisitos y metodologías de formación y titulación, mejoran los mecanismos de aplicación de sus disposiciones, y especifican los requisitos sobre las horas de trabajo y los períodos de descanso, la prevención del uso indebido de drogas y alcohol y las normas de aptitud física para la gente de mar, Aprobación en la (Conferencia de formación de 2010), celebrada en Manila (Filipinas) del 21 al 25 de junio de 2010.
- Circulares STCW: 6/Circ. 3(1998), Circ.4 (1998), Circ.5 (2000), Circ.6 (2003), Circ.7 (2005), Circ.8 a 10 (2006) Enmiendas a la parte B del Código: Incluyen los siguientes textos: El Acta final de la Conferencia de Formación de 2010 - El articulado del



Convenio de Formación 1978 - La Resolución 1 de la Conferencia de Formación de 2010 y, anexas, las enmiendas de 2010, que sustituyen completamente el Anexo del Convenio de Formación 1978 y a sus enmiendas, y - Las Resoluciones 3 a 19 de la Conferencia de Formación de 2010.

- Resolución MSC.373(93) Enmienda el CAPÍTULO I Disposiciones Generales, añadiendo al final de la regla I/1.36: los numerales 37 a 40.
- Resolución MSC.397(95) Formación de personal que opera buques del Código IGF.
- Resolución MSC.416(97) Enmienda. Código Polar.
- Resolución MSC. 417(97) Enmienda la Parte A del Código de Formación debido al Código Polar.

2.2. Marco normativo nacional

El Estado colombiano ratificó el convenio internacional STCW, a través de la aprobación de la Ley 35 del 23/03/1981 que fue reglamentada por el Decreto 1597 del 05/08/1988 y parcialmente por el Decreto Ley 2324 de 1984.

El Decreto STCW, fue inmerso en el Decreto Único Reglamentario del Ministerio de Defensa 1070 de 2015, donde se establecen las normas y los requisitos para la formación, titulación y ejercicio profesional de la gente de mar, compuesto por las tripulaciones de los buques de la Marina Mercante Colombiana dedicados al transporte marítimo, la pesca y las actividades de recreo. A partir de allí, también se han incorporado normativas específicas en el REMAC para regular adicionalmente temas en la materia. Es así como en el REMAC 3 se contempla la PARTE 1: Definiciones generales; la PARTE 2: Gente de mar, TÍTULO 1: Formación, titulación y ejercicio de la gente de mar. – Capítulo 1. De la formación de quienes se desempeñen como oficiales de protección de buques, oficiales de las compañías navieras para la protección marítima y tripulación de buques. – Capítulo 2. De los grados de educación que deben acreditarse para la expedición de unas licencias de navegación; y TÍTULO 2: Centros de capacitación y entrenamiento de la gente de mar. – Capítulo 1. De los requisitos para el reconocimiento de los centros de capacitación y entrenamiento de la gente de mar, y sus programas de estudios y prácticas. – Capítulo 2. Del uso de simuladores en la formación y/o capacitación náutica.

En esos artículos, se determinan las competencias mínimas que debe incluir la formación de todo personal de mar, a partir de las siguientes tareas específicas de protección:

- Conocimiento de amenazas actuales y recurrentes para la protección.
- Detección e identificación de armas y otras sustancias o artefactos peligrosos.
- Reconocimiento de las características y el comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque.



- Técnicas que se utilizan para eludir las medidas de protección.
- Técnicas de gestión y control de multitudes.
- Comunicación sobre protección.
- Conocimiento de los procedimientos de emergencia y los planes para atención de contingencias.
- Funcionamiento del equipo y de los sistemas de protección.
- Verificación, mantenimiento y prueba de los equipos abordo y de sus sistemas de protección.
- Técnicas de inspección, control y vigilancia.
- Métodos para efectuar registros de personas, efectos personales, equipajes, carga y provisiones del buque.

También se establecen las competencias mínimas que debe incluir la formación de todo el personal de tripulación, como las siguientes:

- Significado de cada nivel de protección y las medidas que procede a adoptar.
- Conocimiento de los procedimientos de emergencia y los planes para la atención de contingencias.
- Detección e identificación de armas y otras sustancias o artefactos peligrosos.
- Reconocimientos con carácter no discriminatorio de las características y el comportamiento de las personas que pueden suponer amenaza para la protección del buque.
- Técnicas que se utilizan para eludir las medidas de protección.

Los centros de capacitación y entrenamiento de la gente de mar, para que sean reconocidos por la Autoridad Marítima Nacional, deberán acreditar los siguientes requerimientos:

Prueba de que los instructores, supervisores y evaluadores, han adquirido formación en técnicas de pedagogía, de acuerdo con la Regla I/6 del Convenio STCW-1978, enmendado. En el caso de que se imparta formación con simuladores, se deberá demostrar que se ha recibido formación en cuanto a lo siguiente:

- Técnicas de instrucción basadas en simuladores de Radar.
- Ayudas de punteo radar automáticas (APRA).
- Curso de operador general o restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).
- Simuladores de Puente.
- Simuladores de Sala de Máquinas y otros equipos.
- Experiencia práctica en la utilización de los mismos.



3. APLICACIÓN EN EL PRACTICAJE

STCW es de suma importancia para los pilotos prácticos en cuanto a su proceso de exigencia de titulación profesional para incursionar en las actividades de practica. Además, el STCW permite el conocimiento de los estándares internacionales en reglamentaciones para buques mercantes, la implementación de códigos pertinentes para la gente de mar, funciones de formación en temas de seguridad marítima y supervivencia, entre otras normatividades.

Tomando en cuenta que el Decreto Ley 2324 de 1984 en su art. 124, establece para el practica que “constituyen un servicio público regulado y controlado por la autoridad marítima para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad, seguridad”, lo que además se encuentra apoyado en los mandatos de la Ley 658 de 2001, razón por la cual es necesario que las personas que ejerzan como pilotos prácticos sean conscientes en el desarrollo profesional para la seguridad de los buques, de las cargas y de las personas y que se desempeñen no solo en los estándares internacional, sino también dentro de la normatividad nacional vigente.

La ley 658 de 2001, señala que para ser aspirante al título o licencia de piloto practico, debe cumplir con los siguientes requisitos: (i) ser Oficial Naval en Retiro, (ii) Oficial de la Armada Nacional del cuerpo ejecutivo, en las especialidades de superficie o submarinos en servicio activo y (iii) Oficiales mercantes, o el Oficial de Puesto de Altura Categoría A o su equivalente, o el profesional particular con conocimientos y práctica en navegación y maniobras de practica, licenciado por la Autoridad Marítima Nacional, ser nacido en Colombia,, recibir formación sobre gestión de los recursos del puesto, adquirir la experiencia práctica a bordo, bajo la supervisión de un practico experimentado en maniobras en buques nacionales y extranjeros, dentro de las diferentes zonas portuarias y canales, dominio del idioma inglés y en especial de las frases normalizadas por la OMI, conocimiento de las instalaciones portuarias, reglas del camino, conocimiento de señalización, evolución de maniobras, hidrografía, entrenamiento de uso con los faros y boyas. Si bien no es obligado por ley si es deseable contar con entrenamientos en simuladores de última tecnología, entre otras.

En materia de formación del Piloto Práctico, se encuentra como marco normativo la resolución A.960(23) del 5 de diciembre de 2003 de la OMI, Anexos I y II, donde se establecen las "Recomendaciones sobre formación, titulación y procedimientos operacionales para prácticos que no sean de altura" en esta disposición, se consagran los requisitos establecidos en las normas de formación para la admisión, con el fin de lograr la prestación de un servicio seguro y eficiente, recomendando a los gobiernos y en especial a las autoridades competentes para la implementación de los normas sobre la materia.

El Piloto Práctico hace parte del equipo de puesto (Bridge Team) en calidad de asesor al momento de ejecutar una maniobra. En este orden de ideas, no se le considera al PP parte de la tripulación de la embarcación, pues este es el encargado de prestar el servicio de



practicaje en la terminal marítima, lo anterior debe ser contrastado con la normativa laboral vigente, en la que se desprenden obligaciones de patrono y trabajador a bordo de embarcaciones marítimas respecto a los tripulantes, en este escenario el práctico no es considerado parte de la tripulación, debido a que su participación se sitúa durante la ejecución de la maniobra, no se aplicaría la normativa laboral vigente respecto al contrato de trabajo, jornada ordinaria y derechos laborales que se desprenden de estas.

4. CONCLUSIONES

Las normativas y reglamentaciones del convenio internacional STCW están diseñadas para la Gente de Mar y también para instituciones en las actividades jurisdiccionales. En el practica je son el antecedente de formación y entrenamiento mínimo de un profesional que aspira a ser piloto práctico.

La importancia del conocimiento que un piloto práctico debe tener sobre el convenio internacional STCW, sobre la gente de mar y demás convenios internacionales sobre la actividad de practica je en Colombia, es definitiva, porque Colombia como país marítimo, necesita a través de la autoridad marítima, certificar y evaluar a las personas, entidades académicas, y controlar el cumplimiento de la normatividad vigente en embarcaciones que surcan el territorio marítimo de nuestro país.

El PP no es parte de la tripulación y presta el servicio asesorando el Bridge Team en los términos de la resolución A.960 del 5 de diciembre de 2003 Anexos I y II.

5. REFERENCIAS

Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. (2020).

Decreto Ley 2324 de 1984.

Ley 658 de 2001.

Guía STCW para la gente de mar- federación internacional de los trabajadores del transporte. (2010).

Adopción de enmiendas al convenio STCW/78- DIMAR. (2014).

Decreto Ley 35 de 1984.

Propuesta actualización requisitos y entrenamiento en el practica je STCW-ANPRA. (2022)

Organización mundial del comercio. (2021).



REMAC 3 Reglamento marítimo colombiano (Gente de mar, apoyo en tierra y empresas).
(2018).

Resolución A.960 del 5 de diciembre de 2003 Anexos I y II.

INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE
ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA
ITP 010

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y
GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR

Bogotá, abril de 2023

Bogotá:

Tequendama Suites. Carrera 10 #27 - 51, Oficina 2803.

Barranquilla:

Centro Empresarial Torres del Atlántico. Carrera 57 #99a - 65.

Buenaventura:

Edificio Nápoles. Carrera 1° #2A - 19, Piso 2.

Edificio Pacific Trade Center. Carrera 3 #7 - 32, Piso 20, Oficina 2003.

Santa Marta:

Carrera 2 #170 - 276. Km 14 Vía SMR - CIÉNAGA detrás EDS Don Jaca.

Troncal del Caribe, Carretera 90 #Km 9 - 350, Sector Bomba Zuca.

Turbo:

Carrera 12 #96A - 45.

 ANPRA Colombia

anpracolombia.org

anpra2011@yahoo.com
infoanpra@yahoo.com.co

#ConProaAlFuturo



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA