ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

#ConProaAlFuturo

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR (SOLAS)

ITP 011

Bogotá, Octubre 2025

Elaborado por

Nicolás Gutiérrez Bayona

Marzo 2023

Actualizado por

Santiago Parada Pinilla

Octubre de 2025

Revisado por

Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau

Marzo 2023 - Octubre 2025

Revisión final y aprobación

Junta Directiva

Marzo 2023 - Octubre de 2025

Este documento ha sido realizado por profesionales de varias áreas del saber, pilotos prácticos, oficiales navales y mercantes, abogados, internacionalistas, entre otros, con una trayectoria de más de 15 años de experiencia, además de haber tenido una minuciosa revisión bibliográfica que permite tener la información más actualizada y veraz de manera rigurosa.

Así mismo, se contó con un comité revisor en el cual están involucrados diferentes expertos sobre la temática a tratar en cada Instrucción Técnica de Practicaje para un mayor detalle de supervisión respecto a lo aquí escrito. Por ello, toda la información presentada a continuación es un conglomerado de experiencias, investigaciones y datos precisos que servirán como guía de instrucción y actualización para la labor del practicaje en los mares y ríos.

INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE

ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

ITP 011

CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO OIT

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....5
2. MARCO NORMATIVO NACIONAL 5
3. CONCEPTOS Y DEFINICIONES 6
4. APLICACIÓN EN EL PRACTICAJE 7
5. EXPERIENCIAS.....8
6. CONCLUSIONES 9
7. REFERENCIAS.....10

1. INTRODUCCIÓN

El convenio del trabajo marítimo fue adoptado desde febrero del 2006 por la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Es un documento especial para describir los diferentes puntos del trabajo marítimo con el fin de asegurar las condiciones mínimas de trabajo y vida en el mar. La aplicabilidad de las disposiciones contenidas en el convenio internacional presenta un gran desafío en la medida que deben adecuarse a las normativas vigentes en los países que la han suscrito. Tal es el caso de Colombia donde no se ha ratificado este convenio.

El documento contempla reglas equitativas de aplicación internacional beneficiando a los trabajadores, pero también a los gobiernos que deseen hacer parte del convenio, estandarizando las reglas laborales para aquellos trabajadores del mar, establece además una cláusula de trato de no favorabilidad de manera que sin importar la bandera que portan los buques y que este país haya o no ratificado el convenio sus trabajadores estén bajo el rigor del convenio.

2. MARCO NORMATIVO NACIONAL E INTERNACIONAL

Las leyes nacionales poco mencionan el MLC-2006, por cuanto no se encuentra ratificado, sin embargo, las normas laborales en Colombia son extensas y buscan principalmente la protección del trabajador. En el decreto 1072 de 2015 libro 2 parte 2 titulo 4 capítulo 6, se implementaron las políticas de protección en el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG-SST), el cual debe ser implementado por todos los empleadores y consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua, con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y salud en el trabajo.

La DIMAR, en el REMAC No. 3 reglamenta temas de seguridad y salud en el trabajo de la gente de mar y de tierra y adopta o desarrolla algunas normas de competencias, titulación y certificación con el Decreto 1597 de 1988.

Por ejemplo, se lee: Título 3: PROTECCIÓN DE LA SALUD Y SEGURIDAD DE LA GENTE DE MAR. **ARTÍCULO 3.2.3.1**. Con el objeto de su aplicación al ámbito nacional, se adoptan las directrices que han sido refrendadas por el Consejo de Administración de la OIT y el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, a fin de suministrar asesoramiento complementario a las autoridades competentes, médicos

y todas las partes interesadas del sector del transporte marítimo, acerca de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (Convenio MLC, 2006) y el Convenio STCW-1978, en su forma enmendada, con respecto a la protección de la salud de la gente de mar y el fomento de la seguridad en el mar, la cual forma parte integral del presente reglamento.

Por lo que es necesario que los empleadores (armadores) y los trabajadores (gente de mar), que estén afiliados al sistema de seguridad social integral (salud, pensión y riesgos laborales) que tenga contacto con los buques mercantes internacionales y nacionales, estén protegidos por el sistema de seguridad social integral, para no vulnerar ninguno de los derechos que por norma interna los protegen, independientemente que Colombia se encuentra ratificada a la norma internacional, es deber de la autoridad marítima DIMAR, verificar el cumplimiento de la norma nacional tanto en buques mercantes nacionales como internacionales.

3. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC 2006): instrumento internacional adoptado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 2006, que establece los derechos y condiciones laborales mínimos para la gente de mar, consolidando más de 60 convenios y recomendaciones previas.

Gente de mar: toda persona empleada, contratada o que trabaje en cualquier capacidad a bordo de un buque al que se aplique el MLC 2006.

Estado del pabellón: país bajo cuya bandera navega un buque y que tiene la responsabilidad de garantizar que las disposiciones del MLC 2006 se cumplan a bordo.

Estado rector del puerto: autoridad de un Estado que inspecciona los buques extranjeros que arriban a sus puertos, verificando el cumplimiento de los convenios internacionales, incluido el MLC 2006.

Certificado de trabajo marítimo: documento emitido por el Estado del pabellón que acredita que un buque cumple con las disposiciones del MLC 2006 sobre condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar.

Declaración de conformidad laboral marítima: documento que detalla las medidas adoptadas por el armador para cumplir las normas del MLC 2006 y la forma en que se mantiene la conformidad a bordo del buque.

Bienestar de la gente de mar: conjunto de medidas dirigidas a proteger la salud física y mental de las tripulaciones, incluyendo atención médica, instalaciones recreativas y protección social.

Piloto práctico: profesional marítimo certificado por la autoridad competente, cuya función es asesorar al capitán del buque durante la maniobra en aguas restringidas. Aunque no está comprendido dentro del concepto de “gente de mar” del MLC 2006, interactúa directamente con las tripulaciones y puede observar condiciones que sugieran incumplimientos de este convenio.

4. APLICACIÓN EN EL PRACTICAJE

El MLC-2006, no tiene aplicación práctica para aquellos que no sean gente de mar, pero se vuelve importante hacer la comparabilidad a la que invita o hace referencia el mismo MLC- 2006: “El Convenio otorga a la gente de mar importantes derechos y prestaciones referentes a sus condiciones de vida y de trabajo, a los cuales es posible que no siempre tengan acceso en sus países de origen. En consecuencia, al resolver las dudas acerca de si personas concretas se consideran o no gente de mar, también debería tomarse en consideración la medida en que su régimen jurídico y social nacional ofrece, desde el punto de vista de las normas laborales, una protección comparable con la prevista por el Convenio.”

Los pilotos prácticos en la regulación colombiana son del grupo de “Apoyo en Tierra” y con regulación especial provista por la DIMAR debido a la variabilidad de sus horarios laborales, dependientes enteramente de las maniobras que realicen; aun así, el piloto práctico es el primer contacto que tiene la tripulación del buque al arribar a puerto de un estado ribereño.

Así mismo, es aquel que puede experimentar de primera mano cualquier irregularidad del barco con respecto a la tripulación, en caso de que este ondee una bandera que esté incluida en dicho acuerdo, por tanto, tiene la posibilidad de informar en caso de que se presente una novedad al interior.

Las funciones de los Pilotos Prácticos se encuentran estrictamente establecidas en la ley 658 de 2001, si bien se les considera apoyo en tierra, se debe brindar claridad que los mismos no hacen parte de la tripulación, ni se encuentran regidos por la normativa derivada de la aplicación del convenio de trabajo marítimo, como ocurre con los anteriormente citados, respecto a lo anterior, es preciso aclarar que no le corresponde al práctico determinar la existencia o no de irregularidades en el barco, respecto a la normativa MLC-2006, toda vez que se le estaría imponiendo al práctico una obligación que no está en el deber de soportar, ni dicha responsabilidad se encuentra conferida en la normativa colombiana vigente, pues dicha función le corresponde al inspector del Estado Rector del Puerto cuando realiza la visita al buque de bandera extranjera.

5. EXPERIENCIAS

Desde su entrada en vigor en 2013, el MLC 2006 ha transformado la supervisión de las condiciones laborales a bordo de los buques mercantes. La aplicación del convenio ha sido ampliamente documentada por los Estados rectores de puerto, quienes han realizado inspecciones basadas en sus disposiciones para garantizar la protección de la gente de mar.

En 2022, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) reportó que más de 90 % de la flota mercante mundial operaba bajo banderas de Estados que habían ratificado el MLC 2006, lo que permitió una reducción significativa de las quejas relacionadas con salarios impagos, falta de repatriación y condiciones inadecuadas de alojamiento o seguridad laboral. Sin embargo, también se registraron más de 4 000 casos de detención de buques por incumplimiento grave del convenio, lo que demuestra la necesidad de mantener un control permanente.

El Tokyo MoU sobre control por el Estado rector del puerto informó en 2023 que las deficiencias más frecuentes en las inspecciones relacionadas con el MLC 2006 correspondían a falta de contratos laborales claros, deficiencias en los seguros de repatriación y carencias en los equipos médicos de a bordo. Estos hallazgos evidencian la importancia de contar con mecanismos de inspección coordinados entre las autoridades marítimas nacionales y los organismos internacionales.

En el contexto colombiano, la Dirección General Marítima (DIMAR) ha incorporado en el *Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 3)* directrices alineadas con el MLC 2006 en materia de salud y seguridad de la gente de mar. Aunque Colombia aún no ha ratificado formalmente el convenio, las disposiciones nacionales en seguridad

social, salud ocupacional y prevención de riesgos laborales buscan garantizar un nivel de protección equivalente.

Estas experiencias reflejan la relevancia del MLC 2006 como pilar normativo del trabajo marítimo digno. Para el practicaje, aunque los pilotos prácticos no sean considerados gente de mar, su conocimiento del convenio es fundamental para identificar situaciones irregulares a bordo y comunicar posibles incumplimientos a la autoridad marítima competente, fortaleciendo así la cultura de seguridad y bienestar en el entorno portuario.

6. CONCLUSIONES

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006) constituye uno de los pilares normativos fundamentales del derecho marítimo internacional contemporáneo, al consolidar en un solo instrumento los estándares mínimos que garantizan condiciones dignas y seguras de trabajo para la gente de mar. Su aplicación, supervisada por los Estados del pabellón y los Estados rectores del puerto, ha permitido fortalecer la protección social, la salud ocupacional y el bienestar a bordo de los buques, contribuyendo a la profesionalización y sostenibilidad del sector marítimo global.

En el ámbito colombiano, aunque el país no ha ratificado formalmente el MLC 2006, la Dirección General Marítima (DIMAR) ha adoptado disposiciones alineadas con sus principios a través del *Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 3)*, que regula aspectos relacionados con la gente de mar, la seguridad a bordo y las responsabilidades de las empresas marítimas. Estas medidas reflejan el compromiso nacional con la promoción de estándares internacionales de trabajo seguro y decente en el entorno marítimo.

Para el **piloto práctico**, comprender los alcances del MLC 2006 es fundamental, ya que su labor lo ubica en una posición privilegiada para observar las condiciones laborales y de seguridad a bordo de las embarcaciones. Aunque no forma parte de la tripulación, su conocimiento del convenio y su capacidad de comunicar a la autoridad marítima cualquier situación irregular contribuyen de manera directa al fortalecimiento de la seguridad marítima integral.

Finalmente, la interacción entre las normas internacionales de la OIT, las disposiciones de la OMI y los reglamentos nacionales evidencia la necesidad de una formación continua para todos los actores del sector marítimo, incluyendo a los

pilotos prácticos. Solo a través de la actualización constante, el cumplimiento normativo y la cooperación institucional es posible mantener los más altos estándares de seguridad, bienestar y profesionalismo en las operaciones marítimas, reafirmando el papel del practicaje como elemento esencial de la seguridad en la navegación y del respeto a la dignidad humana en el mar.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Dirección General Marítima – DIMAR. (2018). *REMAC 3: Reglamento Marítimo Colombiano (Gente de mar, apoyo en tierra y empresas)*. DIMAR. https://www.dimar.mil.co

International Labour Organization. (2006). *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006)*. ILO. https://www.ilo.org/international-labour-standards/maritime-labour-convention-2006

International Maritime Organization. (2003, diciembre 5). *Resolution A.960 (23): Recommendations on training and certification and operational procedures for maritime pilots other than deep-sea pilots*. IMO. https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/A-Res/A.960(23).pdf

Rodríguez, J. L., & de la Campa Portela, R. M. (2006). *Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC, 2006) de la Organización Internacional del Trabajo: análisis y aplicación*. Madrid: Editorial Marítima Española.

Tokyo Memorandum of Understanding on Port State Control. (2024). *Annual Report on Port State Control in the Asia-Pacific Region 2024*. Tokyo MoU Secretariat. https://www.tokyo-mou.org/wp/wp-content/uploads/ANN24.pdf

Uğurlu, Ö., Kaptan, M., Kum, S., & Yildiz, S. (2017). Pilotage services in Turkey: Key issues and ideal pilotage. *Journal of Marine Engineering & Technology, 16*(2), 51–60. https://doi.org/10.1080/20464177.2016.1176739

INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE
ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

ITP 011

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.

Cartagena:
Manga, Cra 27 No. 27-05, Centro empresarial Seaport, piso 3

ANPRA Colombia

anpracolombia.org

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

ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

INTERNATIONAL MARITIME PILOTS' ASSOCIATION

#ConProaAlFuturo