



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, Octubre 2025



Elaborado por

Andrés Puentes

Mayo 2023

Actualizado por

Santiago Parada Pinilla

Octubre de 2025

Revisado por

Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau

Dra. Deysi Rincón

Abril 2023 - Octubre 2025

**Revisión final y
aprobación**

Junta Directiva

Abril 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 practicante en los mares y ríos.



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

1. INTRODUCCIÓN.....	5
2. MARCO NORMATIVO NACIONAL	6
3. CONCEPTOS Y DEFINICIONES	11
4. APLICACIÓN EN EL PRACTICAJE	12
5. EXPERIENCIAS.....	14
6. CONCLUSIONES	14
7. REFERENCIAS.....	15



1. 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 Práctico 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 buenas 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 remitirse 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.

2. MARCO NORMATIVO NACIONAL E INTERNACIONAL

En lo que respecta al 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.

En cuanto al 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 a bordo 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. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Convenio STCW: tratado internacional adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1978, que establece los estándares mínimos de competencia, formación, titulación y guardia para la gente de mar a nivel mundial, con el fin de garantizar la seguridad marítima y la protección del medio marino.

Código STCW: conjunto complementario al Convenio, dividido en dos partes: la Parte A, de carácter obligatorio, que establece los requisitos mínimos de formación y competencia; y la Parte B, de naturaleza orientativa, que proporciona directrices para la aplicación uniforme del Convenio.

Competencia profesional: nivel de conocimientos, habilidades y aptitudes que debe demostrar la gente de mar, incluidos los pilotos prácticos, para desempeñar con seguridad las funciones asignadas a bordo o durante las maniobras portuarias.

Certificación y titulación marítima: proceso mediante el cual una autoridad marítima competente acredita que un miembro de la gente de mar cumple con los



requisitos de formación, experiencia y evaluación exigidos por el Convenio STCW y su Código.

Formación continua: conjunto de programas de capacitación, actualización y entrenamiento que deben realizar los profesionales marítimos para mantener la vigencia de sus competencias, de acuerdo con los estándares de la OMI y la autoridad marítima nacional.

Guardia de navegación: servicio operativo continuó durante el cual se supervisa el gobierno del buque, la vigilancia del tráfico marítimo y las condiciones de seguridad a bordo, conforme a las disposiciones del Capítulo VIII del Convenio STCW.

Piloto práctico: oficial con competencia certificada por la autoridad marítima, responsable de asesorar al capitán en la maniobra segura del buque en aguas restringidas o dentro de los límites portuarios, contribuyendo a la seguridad de la navegación y a la protección del medio ambiente marino.

4. 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 practicaaje. 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 practicaaje 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 práctico, 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 Puente de Altura Categoría A o su equivalente, o el profesional particular con conocimientos y práctica en navegación y maniobras de practicaje, licenciado por la Autoridad Marítima Nacional, ser nacido en Colombia,, recibir formación sobre gestión de los recursos del puente, adquirir la experiencia práctica a bordo, bajo la supervisión de un práctico 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 puente (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.



5. EXPERIENCIAS

La aplicación del Convenio STCW ha demostrado ser un factor decisivo en la mejora de la seguridad marítima mundial. Sin embargo, los reportes internacionales muestran que los incidentes relacionados con deficiencias en la formación o en la gestión de la fatiga continúan siendo un desafío.

Un estudio del Marine Accident Investigation Branch (MAIB) del Reino Unido evidenció que, en múltiples accidentes de navegación ocurridos entre 2018 y 2022, los errores humanos atribuibles a una formación insuficiente o a la falta de descanso adecuado fueron causas recurrentes. En varios de estos casos, se concluyó que la carencia de entrenamiento práctico y la no observancia de las normas del STCW sobre guardias contribuyeron de manera directa a los siniestros.

Asimismo, el Transportation Safety Board of Canadá reportó un incidente en el que un buque perdió el control durante una maniobra nocturna, tras comprobarse que la tripulación no cumplía los tiempos mínimos de descanso exigidos por el Capítulo VIII del STCW. El informe destacó la necesidad de fortalecer los programas de formación y control del cumplimiento de los periodos de guardia.

En el contexto latinoamericano, la Dirección General Marítima (DIMAR) ha avanzado en la implementación del STCW a través del Centro de Formación Marítima (CFM), logrando mejorar los procesos de certificación de oficiales y prácticos. Sin embargo, aún se presentan desafíos asociados a la estandarización de la capacitación práctica y a la actualización de los simuladores utilizados para la instrucción y evaluación de competencias.

Estas experiencias refuerzan la importancia del STCW como instrumento esencial para la profesionalización de la gente de mar y, en particular, para los pilotos prácticos, quienes requieren mantener una formación continua y certificada que les permita garantizar la seguridad de la navegación en los escenarios portuarios y costeros.

6. CONCLUSIONES

El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) constituye uno de los pilares fundamentales de la seguridad marítima mundial. Su aplicación ha permitido establecer estándares uniformes de



competencia y profesionalismo para todos los miembros de la gente de mar, garantizando que la operación de los buques se realice bajo condiciones seguras y con personal debidamente entrenado y certificado.

En el contexto del practicaaje, el STCW representa el punto de partida en la formación del piloto práctico, ya que establece los requisitos mínimos de conocimiento, entrenamiento y experiencia que sustentan su idoneidad profesional. La autoridad marítima nacional, a través de la Dirección General Marítima (DIMAR), desempeña un papel esencial en la verificación, certificación y control del cumplimiento de dichas normas, asegurando que tanto las instituciones de formación marítima como los profesionales del sector cumplan con los estándares internacionales definidos por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Las experiencias internacionales evidencian que los incidentes derivados de la fatiga, la falta de entrenamiento práctico o la inobservancia de los periodos de guardia demuestran la necesidad de mantener programas de capacitación continua y mecanismos de control más rigurosos. En consecuencia, los pilotos prácticos deben incorporar en su formación permanente los principios del STCW, fortaleciendo sus competencias técnicas y humanas para responder adecuadamente ante escenarios de riesgo y garantizar la seguridad de la navegación.

Si bien el piloto práctico no forma parte de la tripulación del buque, su función de asesoría al equipo de puente —en concordancia con la Resolución A.960 (23) de la OMI— lo convierte en un elemento clave dentro del sistema de seguridad marítima. Por tanto, su conocimiento del STCW y su compromiso con los estándares internacionales constituyen factores decisivos para consolidar una cultura marítima segura, eficiente y responsable en las aguas jurisdiccionales colombianas.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia – ANPRA. (2022). *Propuesta de actualización de requisitos y entrenamiento en el practicaaje según el Convenio STCW*. ANPRA.

Dirección General Marítima – DIMAR. (2014). *Adopción de enmiendas al Convenio STCW/78 mediante el Decreto Ley 35 de 1984*. DIMAR.

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



Dirección General Marítima – DIMAR. (2023). *Informe de gestión del Centro de Formación Marítima 2023*. DIMAR. <https://www.dimar.mil.co>

International Maritime Organization. (2011). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended in Manila 2010*. IMO Publishing. <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Convention.aspx>

International Maritime Organization. (2014). *Guidelines on fatigue mitigation and management (MSC/Circ.1014)*. IMO Publishing. <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/HumanElement/Documents/1014.pdf>

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.

International Transport Workers' Federation – ITF. (2010). *Guía STCW para la gente de mar*. ITF Seafarers' Trust.

Ley 658 de 2001. *Por la cual se expiden normas sobre la actividad marítima y se dictan otras disposiciones*. Diario Oficial de la República de Colombia. https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/ley658_2001.pdf

Marine Accident Investigation Branch. (2022). *Annual safety digest: Lessons from marine accident reports 2022*. UK Department for Transport. <https://www.gov.uk/maib-reports>

Organización Mundial del Comercio – OMC. (2021). *Informe sobre comercio y transporte marítimo: Perspectivas globales 2021*. OMC.

República de Colombia. (1984). *Decreto Ley 2324 de 1984: Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima*. Diario Oficial de la República de Colombia. https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/dl2_3241984.pdf

Transportation Safety Board of Canada. (2020). *Marine Investigation Report M18P0087 – Loss of control during night manoeuvre*. TSB Canada. <https://www.tsb.gc.ca/eng/rapports-reports/marine/2018/m18p0087/m18p0087.html>

INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE
ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

ITP 010

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