International Maritime Pilots Assoication
Association Internationale des Pilotes Maritimes
Asociascisn Internacional de Practicos Maritime-portuarios

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE
ORGANIZACION MARITIME INTERNACIONAL

A960

Estuary navigation, manoeuvring in confined waters ports or canals, demands great nautical skill. Merchant vessels with ever larger dimensions have to be safely guided through narrow waterways, often in heavy traffic. The pilot acts as the partner of the captain coping with this demanding role, which requires long experience as well as specific knowledge of the vessel and the estuary.

Within a very short period of the time pilots have to acquaint themselves with the characteristics and manoeuvring of an unfamiliar vessel, while taking weather conditions, currents and tides into account, before setting course and giving instructions to sail.

January 2004

IMO RESOLUCIÓN A.960

RECOMENDACIONES SOBRE LA FORMACIÓN Y TITULACIÓN DE PRÁCTICOS QUE NO SEAN DE ALTURA Y PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA PRÁCTICOS QUE NO SEAN DE ALTURA

RECOMENDACIONES SOBRE LA FORMACIÓN Y TITULACIÓN DE PRÁCTICOS QUE NO SEAN DE ALTURA Y PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA PRÁCTICOS QUE NO SEAN DE ALTURA

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECONOCIENDO que los prácticos desempeñan un papel importante en el fomento de la seguridad marítima y en la protección del medio marino,

ESTIMANDO que una adecuada relación de trabajo entre el práctico, el capitán y, cuando proceda, el oficial encargado de la guardia de navegación, es importante para mantener la seguridad de la navegación,

OBSERVANDO que, puesto que cada zona de practicaje exige por parte del práctico experiencia muy especializada y conocimiento de las condiciones locales, la OMI no tiene previsto intervenir en la titulación o habilitación de prácticos ni en los sistemas de practicaje aplicados en los diversos Estados,

RECONOCIENDO ADEMÁS las elevadas normas establecidas ya en muchos Estados para los servicios de practicaje y la necesidad de que se mantengan esas normas,

CONSIDERANDO que, en los Estados que estén creando servicios de practicaje, el establecimiento de normas prácticas de formación mínimas, de requisitos de titulación y de procedimientos operacionales que permitan una coordinación efectiva entre los prácticos y el personal del buque, teniendo en cuenta los procedimientos del puente y el equipo del buque, contribuiría a la seguridad marítima,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 75º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las siguientes Recomendaciones:

   a) Recomendación sobre la formación y titulación de prácticos que no sean de altura, que figura en el Anexo 1 de la presente resolución;

   b) Recomendación sobre procedimientos operacionales para prácticos que no sean de altura, que figura en el Anexo 2 de la presente resolución;

2. INSTA a los Gobiernos a que hagan efectivas estas Recomendaciones lo antes posible;

3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima a que mantenga estas recomendaciones sometidas a examen y que las enmiende según sea necesario a la luz de la experiencia adquirida gracias a su implantación;

4. REVOCA la resolución A. 485(XII).

ANEXO 1

RECOMENDACIÓN SOBRE LA FORMACIÓN Y TITULACIÓN
DE PRÁCTICOS QUE NO SEAN DE ALTURA

1 ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1 Se reconoce que el practicaje requiere conocimientos especializados y experiencia respecto de una zona en concreto y que los Estados con muchas y diversas vías de navegación y puertos han llegado a la conclusión de que conviene administrar el practicaje a nivel regional o local.

1.2 Entre los prácticos a que se hace referencia en la presente recomendación no figuran los prácticos de altura, los capitanes de buque ni los tripulantes titulados o habilitados para desempeñar funciones de practicaje en determinadas zonas.

1.3 Los Gobiernos deberán fomentar el establecimiento o la continuidad de autoridades competentes de practicaje que administren sistemas de practicaje seguros y eficaces.

2 AUTORIDAD COMPETENTE DE PRACTICAJE

2.1 Por "autoridad competente de practicaje" se entienden los gobiernos nacionales o regionales y los grupos o las organizaciones regionales o locales que, por ley o tradición, administran u ofrecen un servicio de practicaje. Los Gobiernos deberán notificar a las autoridades competentes de practicaje lo dispuesto en el presente documento y fomentar su implantación.

2.2 La evaluación de la experiencia, cualificaciones e idoneidad del aspirante al título o licencia de práctico incumbe a cada autoridad competente de practicaje.

2.3 La autoridad competente de practicaje, junto con las asociaciones nacionales y locales de prácticos:

.1 establecerá los requisitos de admisión y fijará las normas necesarias para la obtención de títulos o licencias que habiliten para realizar servicios de practicaje en la zona bajo su jurisdicción;

.2 se asegurará de que se mantengan las normas fijadas;

.3 especificará los requisitos, la experiencia o los exámenes necesarios para garantizar que los aspirantes al título o licencia de práctico posean la formación y la competencia adecuadas; y

.4 dispondrá lo necesario para que los informes de las investigaciones de sucesos relacionados con el practicaje se tengan en cuenta al elaborar los programas de formación de los prácticos.

3 TÍTULO O LICENCIA DE PRACTICAJE

Todo práctico deberá tener un título o una licencia apropiados, expedidos por la autoridad competente de practicaje. En tal título o licencia figurará no sólo la zona de practicaje para la cual fueron expedidos, sino también cualesquiera prescripciones o limitaciones locales que la autoridad competente de practicaje pueda estipular, tales como dimensiones máximas, calado o arqueo de los buques para los que esté habilitado el titular.

4 APTITUD MÉDICA

4.1 Todo práctico deberá también demostrar ante la autoridad competente de practicaje que su estado de salud, sobre todo por lo que atañe a la vista, al oído y a la aptitud física, satisface las normas establecidas para la titulación de capitanes y oficiales encargados de la guardia de navegación en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado, o cualquiera otra norma que la autoridad competente de practicaje considere adecuada.

4.2 Si un práctico ha sufrido lesiones o enfermedades graves, se procederá a evaluar de nuevo su aptitud médica antes de que se reincorpore a sus funciones.

5 NORMAS PARA LA FORMACIÓN Y OBTENCIÓN DE TÍTULOS O LICENCIAS

5.1 La autoridad competente de practicaje es responsable de la formación y titulación o la habilitación mediante licencia. No obstante, tales normas tendrán el rigor necesario para que los prácticos puedan desempeñar sus funciones de un modo seguro y eficaz.

5.2 Las normas para la formación inicial se proyectarán de forma que permitan al alumno desarrollar las aptitudes y los conocimientos que, a juicio de la autoridad competente de practicaje, son necesarios para obtener el título o licencia de práctico. La formación incluirá la adquisición de experiencia en condiciones reales bajo la estrecha supervisión de prácticos experimentados. Esta experiencia, adquirida a bordo de buques y en un medio de practicaje auténtico, podrá completarse con ejercicios de simulación, tanto con modelos informáticos como con dotación real, clases u otros métodos de formación.

5.3 Todos los pilotos recibirán formación sobre gestión de los recursos del puente en la cual se pondrá énfasis en el intercambio de la información que resulta indispensable para realizar un tránsito sin riesgos. Esta formación requerirá que el práctico evalúe una determinada situación y entable un intercambio de información con el capitán o con el oficial encargado de la guardia de navegación. Se incluirá asimismo un requisito relativo al mantenimiento de una relación de trabajo eficaz entre el práctico y el equipo del puente en situaciones normales y de emergencia. Las situaciones de emergencia abarcarán pérdida de gobierno, pérdida de propulsión y averías del radar, de los sistemas esenciales y de la automatización en un canal o paso estrechos.

5.4 La formación inicial y continua en materia de intercambio de información entre el capitán y el práctico abarcará además:

.1 los requisitos de carácter reglamentario que rigen el intercambio;

.2 el reconocimiento de los impedimentos para la comunicación e interacción eficaces planteados por el idioma y por aspectos culturales, sicológicos y fisiológicos y los medios para superar estos impedimentos; y

.3 las mejores prácticas en la zona de practicaje de que se trate.

5.5 Se alentará a las autoridades competentes de practicaje a que impartan formación de perfeccionamiento y actualización a prácticos titulados o habilitados con objeto de garantizar la continuidad de su competencia y la actualización de sus conocimientos. Tal enseñanza podría incluir:

.1 cursos para mejorar los conocimientos de la lengua inglesa, cuando proceda;

.2 sesiones para mejorar la aptitud de comunicación con las autoridades locales y con otros buques de la zona;

.3 reuniones con las autoridades locales y otros organismos responsables para prever situaciones de emergencia y planes para contingencias;

.4 cursos de actualización y de perfeccionamiento para prácticos sobre gestión de los recursos del puente a fin de facilitar la comunicación y el intercambio de información entre el práctico y el capitán de buque y mejorar la eficiencia en el puente;

.5 ejercicios de simulación, que podrán incluir la formación en radar y procedimientos de gobierno del buque en caso de emergencia;

.6 cursos en centros de formación en gobierno del buque utilizando modelos con dotación;

.7 seminarios sobre nuevos equipos de puente, especialmente en lo que se refiere a ayudas a la navegación;

.8 sesiones para debatir temas de importancia relativos al servicio de practicaje, entre ellos, leyes, reglas y reglamentos específicos de la zona de practicaje;

.9 formación en seguridad personal;

.10 técnicas de supervivencia personal en el mar; y

.11 primeros auxilios, tales como la reanimación cardiopulmonar (CPR) y la atención en caso de hipotermia.

6 CONTINUIDAD DE LA COMPETENCIA

6.1 Para garantizar en todo momento la competencia de los prácticos y la actualización de sus conocimientos, la autoridad competente de practicaje se cerciorará, a intervalos regulares que no excedan de cinco años, de que todos los prácticos sometidos a su jurisdicción:

.1 siguen teniendo un conocimiento de adquisición reciente por lo que respecta a la navegación en la zona local para la cual el título o la licencia sean válidos;

.2 satisfacen las normas de salud citadas en el párrafo 4 *supra;* y

.3 conocen las leyes, reglamentos y otras prescripciones de carácter internacional, nacional y local en vigor y las disposiciones aplicables a la zona de practicaje y a las funciones de los prácticos.

6.2 Se podrá comprobar si los interesados poseen los conocimientos prescritos en los apartados 6.1.1 y 6.1.3 utilizando un medio adecuado, como la consulta del expediente personal, la comprobación de la asistencia a cursos de perfeccionamiento profesional o la realización de un examen.

6.3 Cuando un práctico, por las razones que sean, haya estado ausente de su puesto de trabajo y carezca de experiencia reciente respecto de la zona de practicaje, la autoridad competente de practicaje se asegurará de que cuando se reincorpore al servicio vuelva a familiarizarse con dicha zona.

7 PLAN DE ESTUDIOS PARA LA OBTENCIÓN DE TÍTULO O LICENCIA DE PRÁCTICO

7.1 En el plan de estudios, por "zona" se entenderán las aguas para las cuales el aspirante intenta obtener el título o la licencia. Todo aspirante a un título o licencia de práctico deberá demostrar que conoce suficientemente los puntos indicados a continuación:

.1 los límites de las zonas de practicaje local;

.2 el Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972, enmendado, y cualesquiera otras reglamentaciones nacionales y locales relacionadas con la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación que puedan regir sean aplicables a esa zona;

.3 los sistemas de balizamiento empleados en la zona;

.4 las características de las luces y sus ángulos de visibilidad, señales de niebla, balizas radar y radiobalizas y otras ayudas electrónicas que se empleen en la zona;

.5 los nombres, situaciones y características de los buques faro, boyas, balizas, estructuras y otras marcas de la zona;

.6 los nombres y características de los canales, bajos, promontorios y puntas de la zona;

.7 el puente y otras limitaciones de obstrucción, incluida la altura de la obra muerta;

.8 las profundidades del agua en toda la zona, incluidas las debidas a efectos de las mareas y a otros factores análogos;

.9 la dirección general, velocidad, altura y duración de las mareas y utilización de las tablas de mareas y de los sistemas de datos en tiempo real y vigentes, si los hubiere, de la zona;

.10 los rumbos y distancias adecuados para la zona;

.11 los fondeaderos de la zona;

.12 el gobierno del buque para practicaje, fondeo, atraque y desatraque, maniobra con y sin remolcadores y situaciones de emergencia;

.13 las comunicaciones y disponibilidad de información sobre la navegación;

.14 los sistemas de radioavisos náuticos de la zona y tipo de información que puedan incluir;

.15 los dispositivos de separación del tráfico, servicios de tráfico marítimo y sistemas análogos de regulación del tráfico marítimo establecidos en la zona;

.16 el equipo de puente y ayudas a la navegación;

.17 el uso de radar y otros dispositivos electrónicos y sus posibilidades y limitaciones como ayudas náuticas y para evitar abordajes;

.18 el comportamiento en la maniobra de los tipos de buque en que el practicaje será necesario y las limitaciones impuestas por determinados sistemas de propulsión y gobierno**;**

.19 los factores que afectan al funcionamiento del buque, tales como vientos, corrientes, mareas, configuración de los canales, profundidad del agua, fondo y acción recíproca entre el buque y la orilla, incluido el empopamiento;

.20 el empleo y las limitaciones de diversos tipos de remolcadores;

.21 un conocimiento de la lengua inglesa a un nivel que permita expresarse con claridad en las comunicaciones;

.22 las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas;

.23 el Código de la OMI para la investigación de siniestros y sucesos marítimos;

.24 la relación entre el práctico y el capitán, tablilla de practicaje, procedimientos de utilización;

.25 la prevención de la contaminación;

.26 los planes de emergencia y para contingencias para la zona; y

.27 los procedimientos seguros de embarque y desembarque; y

.28 otros aspectos que se juzguen necesarios.

ANEXO 2

RECOMENDACIÓN SOBRE PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES
PARA PRÁCTICOS QUE NO SEAN DE ALTURA

1 GENERALIDADES

1 El practicaje eficaz depende, entre otras cosas, de la eficacia de las comunicaciones y de los intercambios de información entre el práctico, el capitán y el personal del puente, y de la comprensión recíproca que haya entre los citados en cuanto a las funciones y los deberes de cada uno. El establecimiento de una coordinación eficaz entre el práctico, el capitán y el personal del puente, teniendo en cuenta los sistemas y el equipo del buque que haya a disposición del práctico, ayudará a que la travesía sea segura y rápida.

2 DEBERES DEL CAPITÁN, DE LOS OFICIALES DEL PUENTE Y DEL PRÁCTICO

2.1 No obstante los deberes y obligaciones del práctico, la presencia de éste a bordo no exime al capitán, u oficial a cargo de la guardia de navegación, de sus deberes y obligaciones por lo que respecta a la seguridad del buque. Una vez que el práctico esté a bordo, y antes de que comience el practicaje, es importante que el práctico, el capitán y el personal del puente sean conscientes de sus respectivos papeles para garantizar la seguridad de la navegación.

2.2 El capitán, los oficiales del puente y el práctico comparten la responsabilidad de mantener buenas comunicaciones y entender las funciones de cada uno, a fin de garantizar la seguridad del buque en la zona de practicaje.

2.3 El capitán y los oficiales de puente tienen el deber de ayudar al práctico y de garantizar que se está atento a su actuación en todo momento.

3 PUNTO DE EMBARCO DEL PRÁCTICO

3.1 La autoridad competente de practicaje[*] establecerá y promulgará la ubicación de los puntos de embarco y desembarco del práctico, atendiendo a su seguridad.

3.2 El punto de embarco del práctico estará a una distancia suficiente del comienzo del practicaje para garantizar que las condiciones de embarco son seguras.

3.3 El punto de embarco del práctico estará situado asimismo en un lugar en que se disponga del tiempo y mar libre suficientes para cumplir con las prescripciones sobre el intercambio de información entre el capitán y el práctico (véanse los párrafos 5.1 a 5.6).

4 PROCEDIMIENTOS PARA SOLICITAR UN PRÁCTICO

4.1 La oportuna autoridad competente de practicaje establecerá, promulgará y observará los procedimientos de solicitud de práctico para todo buque que entre o salga, o para operaciones de desplazamiento de buques.

---

[*] "Autoridad competente de practicaje" tiene el mismo significado que en el anexo 1.

4.2 Dado que los recursos humanos y los medios técnicos deben planificarse con bastante antelación, el practicaje eficaz requiere que el buque facilite lo antes posible la hora estimada de llegada o de salida, actualizando la información siempre que sea posible.

4.3 Deberán establecerse comunicaciones en ondas métricas u otros medios especializados lo antes posible, a fin de permitir que el capitán confirme la hora estimada de llegada y que la estación de prácticos pueda facilitar la información pertinente sobre el embarco del práctico.

4.4 El intercambio inicial de información con la estación de prácticos deberá incluir todos los datos exigidos por la reglamentación local, entre ellos:

.1 el nombre del buque, distintivo de llamada, agente del buque;

.2 características del buque: eslora, manga, calado, altura de la obra muerta (si procede), velocidad, impulsor(es);

.3 fecha y hora previstas en el punto de embarco del práctico;

.4 destino, atracadero (si es necesario, abarloado); y

.5 otros requisitos e información pertinentes.

5 INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ENTRE CAPITÁN Y PRÁCTICO

5.1 El capitán y el práctico deben intercambiar información relativa a los procedimientos de navegación, las reglas y condiciones locales y las características del buque. Este intercambio debe ser un proceso permanente, que por lo general continúa a medida que se lleva a cabo el practicaje.

5.2 Toda operación de practicaje comenzará con un intercambio de información entre el práctico y el capitán. El tipo y cantidad de información que se intercambie vendrán dados por las características específicas de navegación de la operación de practicaje. Durante la operación se podrá intercambiar información adicional.

5.3 Cada autoridad competente de practicaje elaborará sus propias normas de intercambio de información teniendo en cuenta las prescripciones reglamentarias y las prácticas recomendables para la zona de practicaje. Los prácticos deberán considerar la conveniencia de utilizar tablillas de información, impresos, listas de comprobaciones u otros recursos mnemotécnicos a fin de asegurarse de que no olvidan ningún punto esencial del intercambio de información. Si localmente los prácticos utilizan un impreso o una tablilla de información, relativas a la travesía prevista, su contenido será fácil de entender y servirá también de complemento y ayuda para el intercambio verbal de información, aunque no lo sustituirá en ningún caso.

5.4 El intercambio de información incluirá, como mínimo, lo siguiente:

.1 presentación de una tablilla de practicaje cumplimentada. También se facilitará información adicional sobre la velocidad de giro a distintas velocidades, las curvas de evolución, las distancias de parada y otros datos pertinentes;

.2 un acuerdo general sobre los planes y procedimientos, incluidos los planes de emergencia para la travesía proyectada;

.3 consideración de cualesquiera condiciones especiales de carácter meteorológico o relacionadas con la profundidad del agua, las corrientes de marea o el tráfico marítimo que puedan darse durante la travesía;

.4 consideración de cualesquiera características no habituales de gobierno del buque, dificultades con las máquinas, problemas relacionados con el equipo de navegación o limitaciones de la tripulación que puedan afectar al funcionamiento, al gobierno o a la seguridad de las maniobras del buque;

.5 información sobre los medios de atraque, su uso, características y número de remolcadores, barcazas de amarre y otras instalaciones exteriores;

.6 información sobre los medios de amarre; y

.7 confirmación del idioma que se usará en el puente para las comunicaciones con el exterior.

5.5 Debe quedar perfectamente claro que cualquier plan de travesía constituye sólo una indicación básica de una intención preferente, y tanto el práctico como el capitán deben estar preparados para efectuar cambios cuando las circunstancias lo exijan.

5.6 Los prácticos y las autoridades competentes de practicaje deben estar al corriente de las responsabilidades del capitán respecto de la planificación de la travesía con arreglo a los instrumentos aplicables de la OMI[*].

6 IDIOMA UTILIZADO PARA LAS COMUNICACIONES

6.1 Los prácticos estarán familiarizados con las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas y las emplearán en las ocasiones apropiadas durante las radiocomunicaciones, así como para el intercambio verbal de información en el puente. Esto permitirá al capitán y al oficial encargado de la guardia de navegación entender mejor las comunicaciones y el propósito de éstas.

6.2 Las comunicaciones de a bordo entre el práctico y el personal de guardia en el puente se llevarán a cabo en inglés, o en un idioma distinto de éste que sea común a todas las personas que intervienen en la operación.

6.3 Cuando un práctico se comunique con el exterior, por ejemplo con los servicios de tráfico marítimo, remolcadores o amarradores, y no pueda comunicarse en inglés o en un idioma que se entienda en el puente, dicho práctico deberá, tan pronto como sea posible, explicar la conversación a fin de que el personal de puente esté atento a cualesquiera medidas posteriores que se adopten en el exterior.

---

[*] Véanse la regla V/34 del Convenio SOLAS y la resolución A.893(21), Directrices para la planificación del viaje y el Código de Formación, sección A-VIII/2, parte 2.

7 NOTIFICACIÓN DE SUCESOS Y ACCIDENTES

Cuando esté desempeñando funciones de practicaje, el práctico informará, o hará que se informe, a la autoridad competente de cualquier cosa que observe que pueda afectar la seguridad de la navegación o la prevención de la contaminación. En particular, el práctico informará, tan pronto sea posible, de todo accidente que pueda haber sufrido el buque en el que él esté prestando servicio y de cualesquiera irregularidades que haya en las luces, marcas y señales para la navegación.

8 DENEGACIÓN DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

El práctico tendrá derecho a negarse a realizar un servicio de practicaje cuando el buque en que vaya a actuar constituya un peligro para la seguridad de la navegación o para el medio ambiente. De toda negativa de este tipo y de las razones que la motiven se informará en el acto a la autoridad responsable para que ésta adopte las medidas oportunas.

9 APTITUD PARA LAS FUNCIONES

Los prácticos habrán tenido el necesario descanso y estarán mentalmente alerta para poder dedicar toda su atención a las funciones del practicaje durante la totalidad de la travesía.

***

REQUIRED BOARDING ARRANGEMENTS FOR PILOT

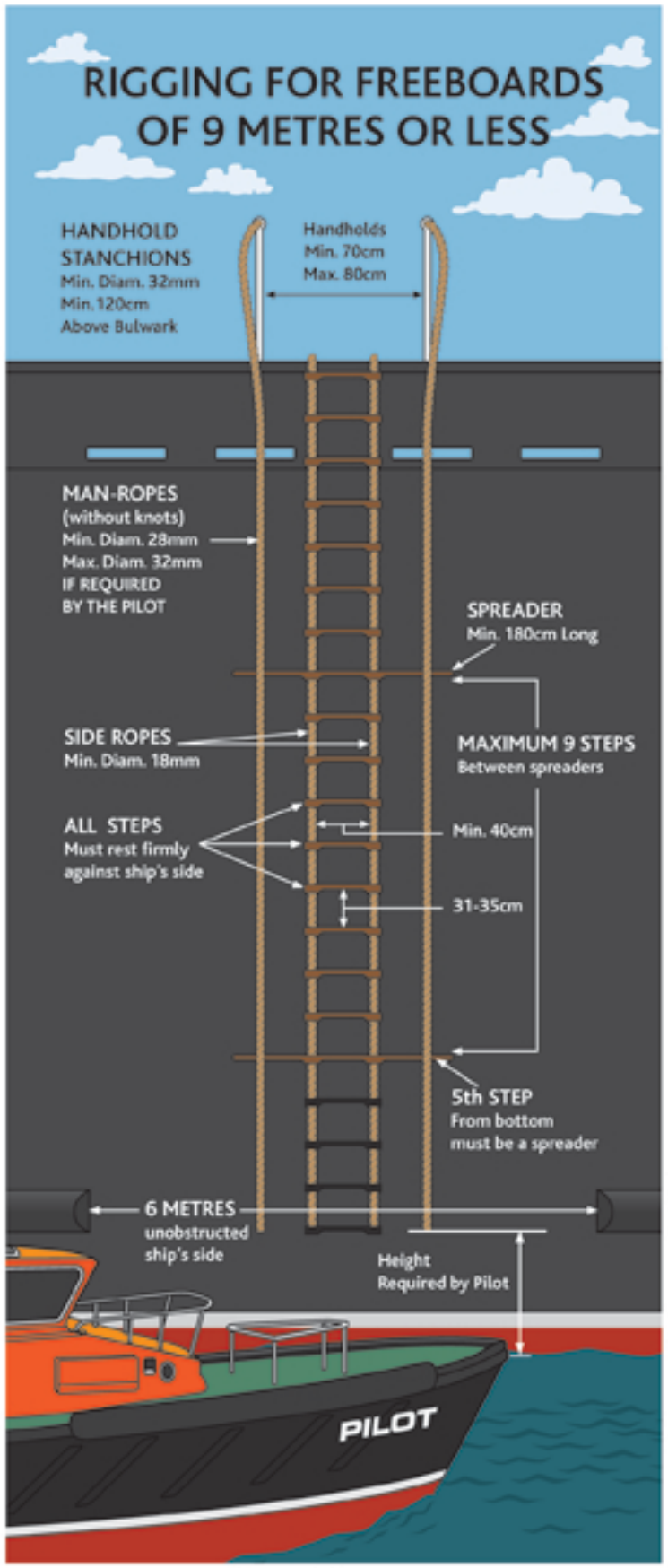
IMO INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

In accordance with SOLAS Regulation V/23 & IMO Resolution A.1045(27)

INTERNATIONAL MARITIME PILOTS' ASSOCIATION
H.Q.S. "Wellington" Temple Stairs, Victoria Embankment, London WC2R 2PN Tel: +44 (0)20 7240 3973 Fax: +44 (0)20 7210 3518 Email: office@impahq.org

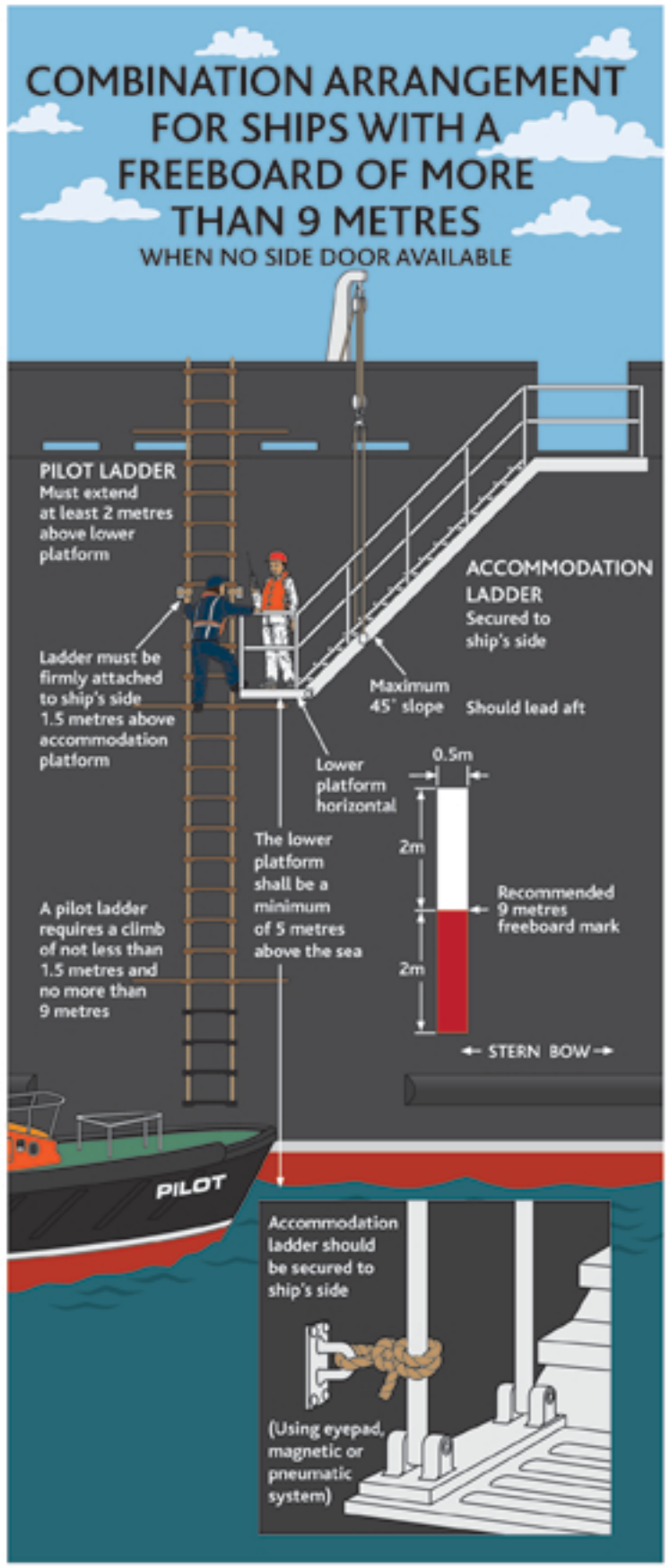
This document and all IMO Pilot-related documents are available for download at: http://www.impahq.org

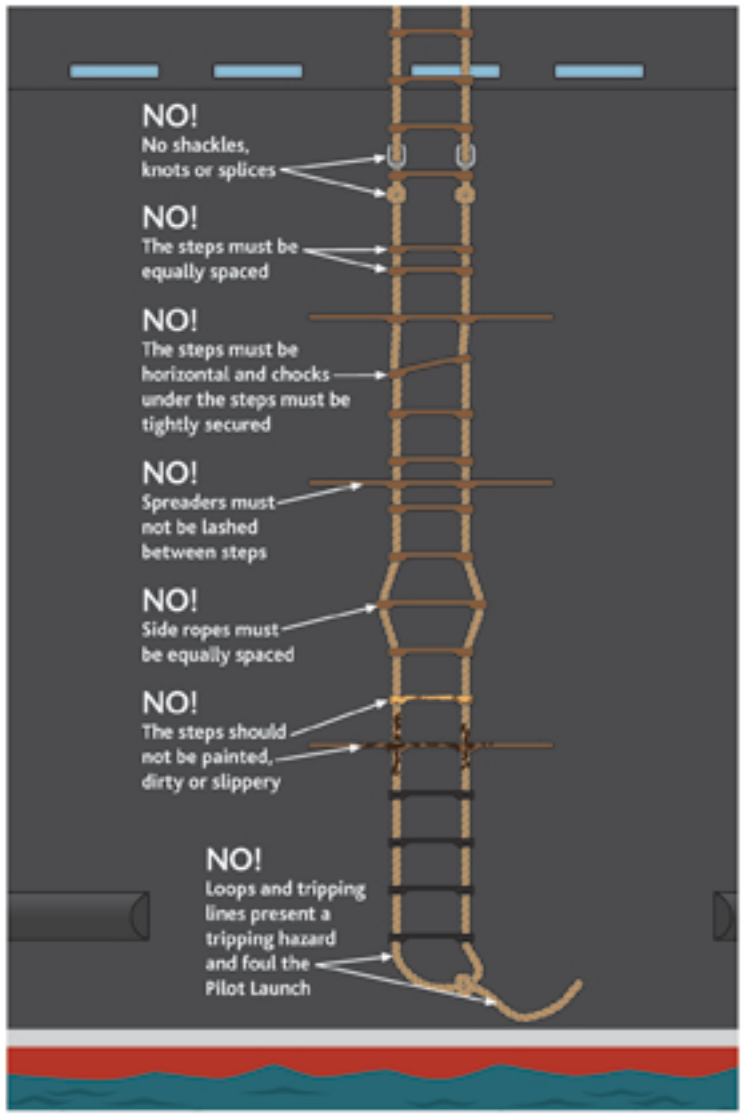
RIGGING FOR FREEBOARDS OF 9 METRES OR LESS

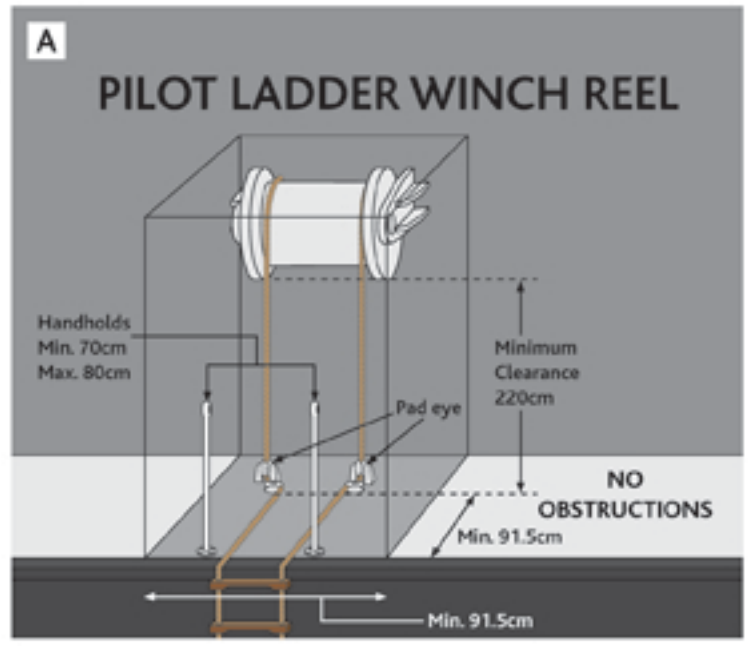


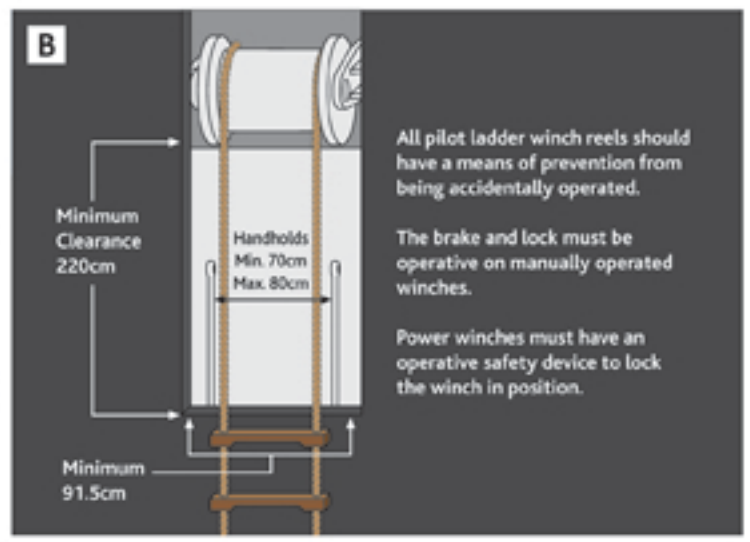
COMBINATION ARRANGEMENT FOR SHIPS WITH A FREEBOARD OF MORE THAN 9 METRES

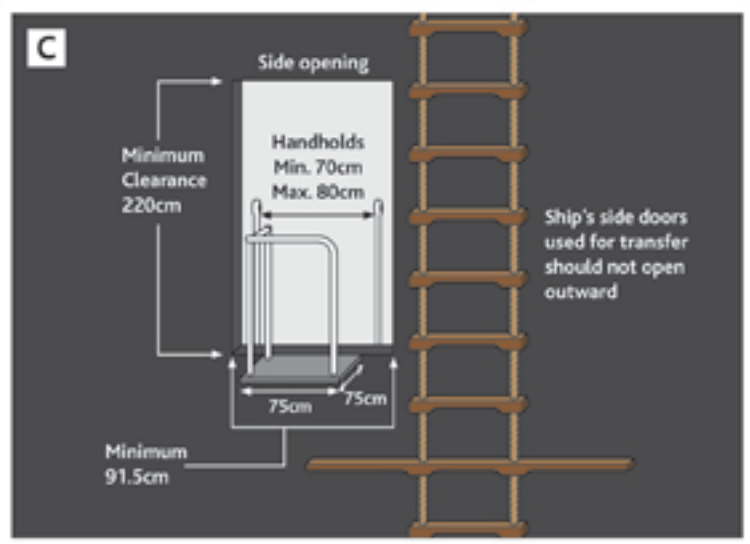
WHEN NO SIDE DOOR AVAILABLE

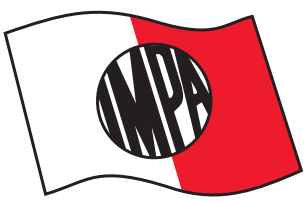












International Maritime Pilots Assoication

HQS Wellington, Temple Stairs,
Victoria Embankment,
London WC2R 2PN
Tel: +44 20 7240 3973
Fax: +44 20 7240 3518

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611