

Boletín No.

42

Enero 2026



De Prácticos y **MANIOBRAS**

Con proa al futuro



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION



De Prácticos y MANIOBRAS

Con proa al futuro



Créditos



Presidente:

Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau Ospina



Vicepresidente y vocal:

Capitán William Elías Bustillo



Asesora Jurídica:

Doctora Deisy Rincón

Vocales:

Santa Marta: Capitán José Luis Lara Parra;

Barranquilla: Capitán Gustavo Adolfo Espinosa Redondo, Capitán Óscar Manuel Flórez Rodríguez;

Cartagena: Capitán Edgar Alejandro Zabala Angarita, Capitán Carlos Jorge Dahl Pareja;

Buenaventura: Capitán Roberto Bustamante Gómez, Capitán Luis Hernando Martínez Azcarate;

Turbo: Capitán Jaime Alberto García Pulido

Coordinación de comunicaciones :

Laura Barajas

Diseño:

Julio Alfonso Vásquez

Foto portada y contenido:

Capitán Manuel Fernando Gil Martínez

En esta edición:

4

Saludo del presidente

6

Navegación Amazónica:

Oportunidades y la Necesidad de Recuperar el Practicaje Fluvial en Colombia

10

Entre maniobras y decisiones:

el legado marítimo del Capitán Enrique Martínez Pizarro

14

Lecciones recientes que nos recuerdan la importancia de la formación en control de incendios a bordo



16

Memoria de Conferencia:

Pilotaje en la Gran Barrera de Coral -
Capitán Bernardo Obando

19

ITP 030

Riesgos laborales e indemnización del
piloto práctico

20

**Recomendaciones defensa jurídica
en procesos de siniestros**

21

Agenda ANPRA

Calendario de eventos, conferencias y
actividades de interés

ANPRA en Internet:

anpracolombia.org

ANPRA correo:

anpra2011@yahoo.com

infoanpra@yahoo.com.co

Teléfono:

+57 601 785 6556

Celular:

+57 350 534 4523

Presidencia

+57 315 638 4454

Secretaria

En ANPRA Colombia, fomentamos la libre expresión de nuestros afiliados y de los actores marítimos interesados en contribuir a nuestro boletín. Es importante destacar que los artículos escritos por colaboradores externos no necesariamente reflejan los intereses o posiciones oficiales de la Asociación, sino las opiniones de los propios autores.

SALUDO DEL PRESIDENTE DE ANPRA



La Asociación Nacional de Pilotos Prácticos – ANPRA extiende un cordial y respetuoso saludo a los pilotos prácticos, autoridades marítimas y portuarias, operadores, tripulaciones, armadores, gente de mar y tierra de los remolcadores y a todos los actores que intervienen en la maniobra y en la seguridad de la navegación marítima y fluvial, tanto a nivel nacional como internacional. Este mensaje se dirige a una comunidad amplia y diversa que comparte un propósito común: prevenir accidentes e incidentes, proteger la vida humana y fortalecer la seguridad de la navegación.

El balance del año 2025 permite reafirmar que ANPRA ha avanzado de manera responsable, técnica y estratégica, sustentada en una administración sólida, una gestión transparente de los recursos y una visión de largo plazo centrada en la seguridad operacional, la capacitación continua y el intercambio de conocimientos. Las acciones desarrolladas durante el período evaluado responden a la convicción de que la seguridad es un objetivo colectivo que se construye a partir del trabajo coordinado, la confianza interorganizacional y el aprendizaje permanente.

Durante el año 2025, ANPRA fortaleció su capacidad de interlocución técnica e institucional con autoridades marítimas y portuarias, contribuyendo a la revisión y atención de asuntos regulatorios que inciden directamente en la seguridad de las maniobras. Este ejercicio permitió avanzar en la solución de puntos críticos de la agenda conjunta con la Dirección General Marítima y en la promoción de disposiciones orientadas a reforzar el practica y elevar los estándares de seguridad operacional en los distintos puertos, con un impacto directo en la mitigación de riesgos y en la prevención de eventos no deseados.

Las reuniones periódicas y los espacios de diálogo técnico sostenidos con las capitanías de puerto y otros actores del sector se concibieron como escenarios de cooperación, orientados a fortalecer la comprensión compartida de los riesgos operacionales y a promover medidas preventivas que benefician al conjunto del sistema marítimo y fluvial, reconociendo la interdependencia de todos los actores que participan en la maniobra.

La gestión administrativa y financiera desarrollada durante 2025 permitió consolidar una estructura organizacional ordenada y sostenible, con procesos documentales fortalecidos y una planificación estratégica alineada con las necesidades del sistema marítimo y fluvial nacional. El

manejo prudente y transparente de los recursos constituye un soporte esencial para garantizar la continuidad de las actividades técnicas, académicas y jurídicas orientadas a la prevención de accidentes, al fortalecimiento de capacidades y a la mejora continua de la gestión institucional.

En el ámbito internacional, 2025 representó un avance relevante en la articulación regional de ANPRA. La participación en congresos y foros especializados facilitó el intercambio de experiencias, la identificación de buenas prácticas y la construcción de redes de cooperación técnica, reafirmando que los desafíos en materia de seguridad de la navegación y de prevención de siniestros trascienden fronteras y requieren enfoques compartidos, consistentes con los estándares internacionales.

La capacitación continuó siendo un eje estratégico fundamental. A través de programas de formación en seguridad y salvamento, control de incendios e inundaciones, así como de cursos especializados en investigación de accidentes e incidentes marítimos, se promovió el fortalecimiento de competencias técnicas, operacionales y jurídicas. Estas iniciativas parten del entendimiento de que una adecuada preparación del factor humano es determinante para la toma de decisiones seguras, tanto durante la maniobra como en escenarios de emergencia.

En este mismo contexto, se elaboró la guía para afrontar las investigaciones de accidentes e incidentes marítimos y fluviales, desarrollada con base en estándares internacionales —en particular las directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI)— y en la normativa colombiana vigente. Este documento integra elementos operacionales, jurídicos y procedimentales, con el propósito de facilitar la correcta interpretación de los eventos, promover el uso adecuado del PILREP, orientar la actuación frente a eventuales investigaciones jurisdiccionales y establecer buenas prácticas orientadas a la prevención de siniestros. La guía incorpora consideraciones técnicas, operacionales, legales, de factores humanos y de gestión del riesgo, y está concebida como una referencia accesible y confiable para apoyar la toma de decisiones en escenarios complejos.

De manera complementaria, el acompañamiento jurídico institucional, la actualización de relatorías y la elaboración de lecciones aprendidas derivadas de accidentes e incidentes marítimos y fluviales aportaron insumos relevantes para el análisis de los eventos, la identificación de causas concurrentes y la adopción de medidas preventivas, reforzando una cultura de aprendizaje y mejora continua.

El año 2026 se proyecta como una etapa de consolidación y continuidad, en la que ANPRA reafirma su disposición de seguir trabajando de manera articulada, técnica y colaborativa con autoridades, asociaciones, operadores y demás actores del sector, en beneficio de la seguridad de la navegación y del sistema marítimo y fluvial en su conjunto. Finalmente, se expresa un reconocimiento sincero a los pilotos prácticos, cuyo profesionalismo, experiencia y compromiso cotidiano constituyen un aporte fundamental a la seguridad de las maniobras y a la protección de la vida humana, como parte de un esfuerzo colectivo que se construye día a día con responsabilidad y vocación de servicio.

Cordial saludo,

VALM. (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA
Presidente



Navegación Amazónica

Oportunidades y la necesidad de recuperar el Practicaje Fluvial en Colombia

Por: Santiago Parada Pinilla

La navegación fluvial ha sido, desde los orígenes de nuestra historia, una puerta fundamental para la integración, el comercio y el desarrollo territorial. Sin embargo, en Colombia este potencial ha permanecido relegado por largos años, condicionado por la priorización del transporte terrestre y por la falta de una estrategia clara que reconozca la importancia de los ríos como corredores logísticos de alcance nacional e internacional. Hoy, en un momento en que el continente experimenta una reconfiguración del transporte amazónico, especialmente entre Brasil y Perú, nuestro país enfrenta una oportunidad histórica para recuperar su presencia en los sistemas de navegación continental. En ese esfuerzo, la figura del piloto práctico fluvial, ausente en la estructura operativa actual, emerge como un componente indispensable para garantizar una navegación segura, eficiente y alineada con los estándares internacionales.

La reciente visita técnica del presidente de ANPRA a Leticia permitió observar con claridad la magnitud del desafío, pero también el enorme potencial que se abre para Colombia. Leticia no es solamente una ciudad fronteriza: es un punto neurálgico de la cuenca amazónica, una bisagra entre tres países y un nodo donde convergen intereses turísticos, comerciales y logísticos. Durante la visita se constató un crecimiento sostenido en el tráfico de embarcaciones que conectan Tabatinga y Santa Rosa, así como rutas que prolongan su alcance hacia Iquitos y Manaus, integrando un corredor fluvial internacional cada vez más dinámico. Cruceros turísticos de gran calado, convoyes de carga, lanchas rápidas, barcos pesqueros y embarcaciones de transporte de mercancías circulan diariamente por este corredor, lo que revela que la región está viviendo una transformación acelerada.



 *Visita al muelle y zonas de maniobra*

Leticia como nodo estratégico del sistema amazónico

En este contexto, la comparación con los sistemas de navegación de Brasil y Perú es inevitable. Ambos países cuentan con servicios regulados de practicaaje, protocolos estandarizados para la navegación, infraestructura operativa adecuada y mecanismos institucionales de control.



>> Visita a zonas portuarias de Tabatinga (Brasil)

Leticia, por el contrario, muestra una brecha significativa: no existe un modelo de practicaaje fluvial, la infraestructura portuaria es limitada, no hay un sistema moderno de control de tráfico y la coordinación institucional se encuentra fragmentada. Esto genera riesgos directos para la seguridad de la navegación y coloca a Colombia en una situación de desventaja frente a sus vecinos, justo en el momento en que el comercio amazónico se expande y adquiere relevancia estratégica.

A esta realidad se suma un elemento esencial: el marco jurídico colombiano exige la existencia de un sistema de practicaaje fluvial. La soberanía consagrada en el Tratado Salomón–Lozano, la obligatoriedad establecida

en la Ley 658 de 2001 para embarcaciones de cierto tonelaje y las competencias definidas entre el Ministerio de Transporte y DIMAR evidencian que el país tiene la responsabilidad legal de garantizar un servicio técnico especializado que asegure la navegación en los ríos amazónicos. Sin embargo, en la práctica, esta obligación ha sido desatendida, generando un vacío crítico en zonas donde el tránsito fluvial no solo es frecuente, sino además internacional y estratégico.

La ausencia de un sistema de practicaaje en Leticia también se traduce en riesgos que afectan tanto la seguridad operacional como la estabilidad regional.

Las maniobras fluviales se realizan sin parámetros técnicos uniformes, lo que incrementa la posibilidad de incidentes en un ecosistema extremadamente sensible como lo es la Amazonía. La falta de controles adecuados facilita la persistencia de economías ilícitas, especialmente en áreas como Caballo Cocha o en las rutas que conectan con el río Putumayo, donde ya se reportan casos de extorsión y cobros



SAS
Servicios Técnicos Marítimos

Servicio de
Practicaaje en
Santa Marta & Riohacha

Experiencia | Seguridad | Compromiso

+57 310 363 1312 asistente@stmpilotos.com



37 años
Experiencia



 *Vista Panorámica de Leticia, Amazonas*

irregulares a embarcaciones. A esto se suma la carencia de información hidrográfica actualizada y la insuficiencia de infraestructura portuaria formal para soportar el crecimiento del tráfico internacional.

Cada uno de estos elementos reafirma que la presencia del piloto práctico fluvial no es un accesorio operativo, sino un componente esencial para establecer orden, seguridad y control en la región.

Oportunidades estratégicas para Colombia

Sin embargo, lejos de ser un escenario únicamente desafiante, la situación de Leticia abre una ventana de oportunidades que Colombia puede aprovechar para integrarse de manera más sólida al sistema amazónico y potenciar su desarrollo fluvial. La presencia del piloto práctico permitiría fortalecer la seguridad de la navegación, convirtiéndose en un aliado fundamental para la detección temprana de maniobras riesgosas, la prevención de accidentes, el control ambiental y el reporte de actividades ilícitas. En regiones donde el Estado ha tenido históricamente una presencia limitada, la actividad del piloto práctico aporta una capa adicional de monitoreo técnico y territorial que contribuye al ordenamiento y a la protección de la soberanía.

La reactivación del practicaje fluvial también tendría un impacto directo en la competitividad internacional de Colombia. Si el país aspira a integrarse efectivamente al corredor amazónico que conecta Brasil y Perú con los mercados globales, debe ofrecer un servicio de navegación seguro, confiable y profesional. El piloto práctico es la pieza que permitiría homologar los estándares nacionales con los de los países vecinos, elevando la reputación del corredor colombiano y atrayendo más rutas turísticas, comerciales y logísticas. Este fortalecimiento, a su vez, impulsaría el desarrollo económico de la región, generando más oportunidades para el turismo, la carga internacional y los servicios asociados a la industria fluvial.

Otro de los elementos clave identificados en la visita es la necesidad de formar talento humano local. La Amazonía colombiana tiene el potencial para convertirse en un centro de capacitación fluvial, especialmente si se logra articular una alianza estratégica entre ANPRA y el SENA para desarrollar programas de formación en maniobras fluviales, operaciones portuarias y servicios complementarios. La

creación de empleo especializado no sólo impactaría de manera positiva a la comunidad local, sino que también contribuiría a profesionalizar la industria de la navegación y a consolidar una oferta de servicios competitiva y sostenible.

Con base en los hallazgos de la visita técnica, ANPRA plantea una hoja de ruta concreta para materializar la recuperación del practicaje fluvial en Colombia. Esta propuesta incluye la creación de una empresa de practicaje con presencia estable en Leticia, el envío de pilotos prácticos en comisión como representación técnica permanente del Estado, el trabajo conjunto con el SENA para el desarrollo de programas de formación, la evaluación operativa del muelle de Nazareth y la construcción de una visión regional que articule a Colombia con Tabatinga, Santa Rosa e Iquitos dentro de un mismo sistema de navegación amazónica.



➤ *Hanseatic Inspiration, el crucero europeo que arribó a Leticia (Colombia)*
- Fuente Dimar

Con estas acciones, el país podría dar un paso firme hacia su integración en el circuito fluvial continental.

Recuperar el practicaje fluvial como apuesta estratégica de país

En definitiva, Colombia se encuentra frente a una coyuntura decisiva. El crecimiento del tráfico internacional en la cuenca amazónica, sumado al interés creciente de actores regionales y globales por las rutas fluviales, exige que el país fortalezca sus capacidades técnicas e institucionales para garantizar una navegación segura, ordenada y competitiva. Recuperar el practicaje fluvial no es simplemente mejorar un servicio; es consolidar una estrategia de largo plazo que favorece la soberanía, dinamiza la economía local, fortalece el desarrollo sostenible y posiciona a Colombia como un actor relevante dentro de la integración amazónica. Leticia es el punto de partida ideal para este proceso. Es aquí donde el país tiene la oportunidad de demostrar que puede modernizar su navegación, ordenar sus rutas y recuperar un rol protagónico en el transporte continental. ANPRA, con su experiencia y visión técnica, está preparada para acompañar esta transformación. La reactivación del practicaje fluvial no solo es necesaria: es, sobre todo, una oportunidad histórica que Colombia no puede permitirse perder.



PACIFIC PILOT S.A.S.
PILOTOS PRÁCTICOS DEL PACÍFICO
BUENAVENTURA

Q www.pilotosdelpacifico.com

✉ informacion@pilotosdelpacifico.com

☎ (+57)(602) 2411509 | (+57)(602) 2411953



Entre maniobras y decisiones: el legado marítimo del Piloto Maestro Capitán Enrique Martínez Pizarro



La entrevista

Desde una vocación que nació de la curiosidad y se consolidó con los años de mar, la trayectoria del Capitán refleja la esencia del practicaaje como un oficio que se aprende en la experiencia, en la calma bajo presión y en el respeto por cada maniobra. Su paso por distintas jurisdicciones, los retos operativos enfrentados y las decisiones tomadas en momentos críticos dan cuenta de una vida profesional marcada por el compromiso con la seguridad, el aprendizaje constante y el profundo vínculo con el mar.



> Capitán de abarloadamiento de un gasero en el puerto El Cayao (Cartagena)

Laura Barajas: Para comenzar, Capitán ¿Podría contarnos cómo inició su Trayectoria en el mundo del Practicaaje y que lo motivó a dedicarse a esta profesión?

Capitán Enrique: En realidad nunca pensé que iba a tener una trayectoria en el mundo del pilotaje; después de mi retiro de la Armada cuando llegaba de navegar a Cartagena, no tenía donde quedarme y le pedía posada a mi gran amigo José Gabriel López (PEPO), en el yate escuela de buceo El Caracol donde él vivía en ese entonces.

En esa época el hoy piloto Maestro J.G. López, estaba comenzando su formación como piloto de segunda y la lancha lo recogía en el mismo yate El Caracol. Al ver el entusiasmo y la alegría de mi amigo Pepo con que él abordaba la lancha para salir a maniobrar, despertó mi curiosidad y sin pensarlo dos veces comencé a averiguar los requisitos para solicitar mi entrenamiento.

LB: A partir de esa experiencia inicial y con una carrera desarrollada en distintos momentos del sector, usted ha sido testigo de grandes transformaciones en la navegación y en el mismo sistema portuario colombiano ¿Qué cambios considera significativos y cómo los ha vivido en su ejercicio profesional?

CE: Adicional a los “nuevos” equipos, entre comillas porque algunos tienen muchos años de estar

funcionando, por ejemplo, el ROT, que aprendí a utilizar en Puerto Bolívar (Cerrejón) por los fuertes vientos (de 30 a 35 nudos) excelente herramienta ya que los grados de abatimiento podían llegar entre 15 y 20 grados y otros equipos de navegación que son usados ahora por la mayoría de los pilotos. Me parece importante aclarar que pienso que son herramientas digitales y definitivamente no se debe depender de ellas. El otro cambio significativo fue el tamaño de los buques, cuando era piloto de segunda los buques de segunda podrían ser más del 50% de los buques que arribaban a los puertos Colombianos, hoy en día es totalmente lo contrario.

LB: *En coherencia con esa evolución profesional y su amplio recorrido operativo, sabemos que ha tenido oportunidad de desempeñarse en diferentes jurisdicciones ¿Podría contarnos sobre esas experiencias y qué particularidades o retos encontró en cada una de ellas?*

CE: He tenido la oportunidad de desempeñarme en cuatro (4) jurisdicciones (Cartagena, Tumaco, Puerto Bolívar y Coveñas). Fuera de Colombia trabajé en Moin, **Puerto Limón (Costa Rica)**; en este puerto realicé mi entrenamiento en un solo día desde una oficina donde se alcanzaba a apreciar todos los muelles y con una carta de navegación sobre la mesa. Fue todo un reto, tenía disponible solo un remolcador (Titania), en la primera semana de trabajo realice 48 maniobras y con los buques que no tenían Bow Thruster utilizaba el ancla para poder realizar el zarpe después del cargue y con los buques tanques usaba el remolcador asegurado en proa estribor con la ayuda de un bote zodiac para pasar los cabos.


Mi experiencia en **Cartagena** fue un excelente puerto para realizar la labor de Pilotaje, solo algunos terminales con cierto grado de dificultad (poca profundidad, canales estrechos).

En **Tumaco** las condiciones de cambio de marea (corriente) y el canal de acceso a la SPRT estrecho con cambios de profundidad que no dan aviso, era lo más retador. La maniobra de **Ecopetrol** (multiboyas-6) donde se utilizan las dos anclas utilizando prácticamente el total de los grilletes (10-11) hace que esta maniobra sea muy marinera e interesante.

En **Puerto Bolívar** (Cerrejón) fue toda una aventura, primero tuve la oportunidad de trabajar 12 años de Capitán de Remolcador que fueron de gran ayuda para conocer las condiciones extremas de este puerto (30 a 35 nudos de viento), en parte saber de antemano qué órdenes le podía dar al capitán del remolcador para que él pudiera realizar sin ningún problema, todo esto y de acuerdo a las condiciones extremas del puerto fueron de gran ayuda para mi desempeño como Piloto Maestro.

Finalmente en **Coveñas**, el Canal de Clima o estación meteorológica ha sido de gran ayuda para estar alertas con los famosos “Culo de Pollo” que aparecen en cualquier momento y pueden complicar la maniobra.




 Capitán con su esposa en turno de trabajo (Cerrejón)

LB: Considerando la complejidad inherente a la labor del practicaje y la toma constante de decisiones críticas ¿nos podría contar esa maniobra o situación que recuerde con especial orgullo o satisfacción?

CE: La que más recuerdo (piloto de primera) fue entrando por el canal de Bocachica (LOA 210) pasando las boyas 3-4 el buque sufrió Blackout total, mostrándole total calma y control de la situación al Capitán porque estaba alterado y muy nervioso, solo podía correr de un lado a otro, a pesar de tener el timón todo babor y con 6,5 nudos de velocidad la proa siguió cayendo a estribor, le dije al Capitán que preparara las dos anclas en especial la de babor por la tendencia de caer a estribor.



 Buque containerero saliendo de Cartagena

Cuando ya perdí el control de la proa que seguía cayendo a estribor, le di la orden de fondo ancla de babor un grillete y medio en el agua, al agarrar el ancla el buque comenzó a girar (viento por popa) y a medida que la popa se acercaba a la boya verde le daba más cadena al ancla tratando de esquivar pero “afortunadamente” por el poco espacio que tenía la boya verde se enganchó en el timón y la arrastró hasta el eje de canal que ayudó a que la popa no siguiera virando hasta llegar a las boyas rojas, el buque quedó en todo el centro del canal y en posición de salida.. dirección contraria a la que traía. Minutos después del “corre-corre”, el buque recuperó la máquina, pero tenía que esperar dos remolcadores para liberar la boya que tenía en el timón y poder dar la máquina.

LB: A partir de situaciones tan exigentes como la que acaba de describir, el practicaje es una labor que combina técnica, conocimiento y vocación ¿Qué valores considera esenciales para ejercer esta profesión con excelencia?

PROFESORA:
“Cuando digo
“el hombre está
feliz” ¿dónde
está el sujeto?
el alumno
responde:
NAVEGANDO”

CE: En realidad son muchos los valores esenciales, entre los que considero más importantes: el profesionalismo, la seguridad de lo que se está haciendo, ser consciente de la responsabilidad que asume, saber tomar decisiones bajo presión, es una profesión en la que cada día y con cada maniobra se aprende algo nuevo.

LB: Más allá de la técnica y los valores que exige el ejercicio del practicaje, después de tantos años en el mar ¿Qué aprendizajes personales y profesionales le ha dejado esta trayectoria?

CE: Mi labor en el mar me ha enseñado que la vida no es un destino, sino un viaje continuo, cada puerto una parada y cada tormenta una enseñanza, el mar pone a prueba tanto tus límites como tus fortalezas, en resumen, el mar me ha enseñado autodisciplina, desapego, se adquiere paciencia, paz interior y aprecio por la naturaleza.

LB: Con esa trayectoria y aprendizajes acumulados a lo largo de los años, muchos pilotos jóvenes te pueden ver como referente ¿Qué consejo les daría a los que hoy inician su camino en el practicaje?

CE: A los pilotos en entrenamiento que he tenido la oportunidad de llevar a mis maniobras, siempre les doy “tips” o consejos basados en mi experiencia, por ejemplo les voy explicando el porqué de la próxima orden que voy a dar y ser conscientes de que todos los buques reaccionan diferente, de acuerdo a su tamaño, curvas de giro, condiciones viento-corriente, conocer la teoría es importante pero en muchos casos y por las condiciones que tenga en ese momento el buque no va a reaccionar de acuerdo a la teoría, en esos momentos es de vital importancia mantener la calma y si es el caso utilizar la técnica STOP (Respira, observe, evalúa riesgos y tome la mejor decisión).

LB: Detrás de una carrera tan demandante y de alta responsabilidad, suele implicar ausencias y sacrificios ¿cómo ha influido su familia en su trayectoria y qué papel han jugado en los momentos más importantes de su vida profesional?

CE: Definitivamente si es una carrera que implica ausencias y sacrificios ya que el piloto práctico debe estar disponible las 24 horas del día durante su turno.

Sin embargo, he contado con el apoyo de mi esposa y mi familia y eso es lo más importante para mí, ellos son parte fundamental de mi vida y gracias al pilotaje hemos obtenido también muchos logros a nivel personal y profesional que nos han permitido sacar a nuestras hijas adelante y obtener muchas satisfacciones y recompensas.

LB: En ese recorrido profesional y personal que nos ha compartido, ¿Qué representa para usted pertenecer a ANPRA y ser parte del legado de pilotos que han construido la historia marítima del país?

CE: ANPRA es una asociación que ha aportado de manera significativa a la formación, la unión y la mejora de las condiciones de los pilotos. Me alegra profundamente formar parte de esta organización ya que valora la opinión de quienes estamos al frente de la operación y nos brinda el soporte necesario en caso de algún incidente o siniestro marítimo. Adicionalmente, podemos acceder a eventos de gran valor como “Lecciones Aprendidas”, y cursos de actualización, que nos permiten reflexionar sobre la labor y su mejora continua.

LB: Finalmente Capitán, si pudiera resumir en unas palabras lo que significa para usted el mar y la profesión de práctico, ¿qué diría?

CE: Para mí, el mar es sinónimo de libertad, desafío y aprendizaje constante. La profesión de práctico es una mezcla de ciencia y arte, donde la técnica, la experiencia y el instinto se combinan para garantizar la seguridad y el éxito de cada maniobra. Es una profesión que exige respeto y pasión por el mar y sus misterios.



>> Esposa e hijas del Capitán Enrique



Lecciones recientes que nos recuerdan la importancia de la formación en control de incendios a bordo

Por: Valeria Mahecha



 Buque incendiado tras impacto en el Golfo de Adén. Fuente: Marine Insight, 2025

Los incendios en buques y astilleros continúan siendo una de las principales amenazas para la seguridad marítima a nivel mundial. Casos registrados en medios especializados como *Marine Insight* han evidenciado el alto riesgo que representan las operaciones con combustibles, soldaduras y materiales inflamables en espacios confinados.

Entre ellos se destacan el incendio ocurrido en un buque tanque en el Golfo de Adén, tras ser alcanzado por un proyectil, y el siniestro en un astillero de Goa (India), durante trabajos de soldadura, que cobró la vida de dos trabajadores y dejó a otros cuatro gravemente heridos. Estos sucesos muestran que, aunque la tecnología y los protocolos han avanzado, la preparación humana sigue siendo el factor determinante para enfrentar con éxito una emergencia a bordo.

La formación: la herramienta más efectiva para salvar vidas

Conscientes de esta realidad, ANPRA desarrolló el Curso “Manejo de Emergencias y Control de Incendios”, en alianza con la Escuela de Superficies (ESUP), que opera en las instalaciones de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” en Cartagena.

Este programa está diseñado para dotar a los pilotos prácticos, personal marítimo y operativo portuario de los conocimientos y habilidades necesarios para prevenir, controlar y mitigar incendios a bordo, integrando teoría, simulación y práctica en escenarios reales.

Durante el curso, los participantes aprenden a:

- Identificar y evaluar riesgos de incendio en diferentes espacios de la embarcación.
- Aplicar técnicas efectivas de control y extinción.
- Utilizar correctamente equipos de protección y extinción.
- Coordinar la respuesta ante emergencias, liderando equipos de manera segura.
- Ejecutar procedimientos de evacuación y primeros auxilios básicos.



>> Incendio del portacontenedores MV Wan Hai 503. Mundo Marino

El entrenamiento combina clases teóricas con prácticas en simuladores de incendios, donde los participantes enfrentan situaciones controladas que producen incendios eléctricos, por combustibles o en áreas de cocina y máquinas. Estos ejercicios fortalecen la capacidad de respuesta, la comunicación y el trabajo en equipo, factores esenciales en cualquier emergencia real.

Compromiso con la seguridad marítima y fluvial

Los recientes accidentes internacionales sirven como recordatorio de que la seguridad a bordo depende de una preparación constante y especializada.

ANPRA reafirma su compromiso con la formación continua de los profesionales del mar, contribuyendo al fortalecimiento de la cultura de seguridad, la protección de la vida humana y la preservación del medio ambiente marino.

A través de la ESUP, el área de Instrucción y Capacitación sigue ampliando su oferta formativa para que cada curso sea una oportunidad de mejorar las prácticas operativas, elevar los estándares de prevención y proteger aquello que más valoramos: la vida en el mar.



MARITIMA DEL CARIBE
OPERADOR PORTUARIO

Expertos en

- Transporte Marítimo
- Servicios Portuarios

info@maritimadc.com
(+57) 5 421-2847

www.maritimadc.com

Santa Marta Riohacha Cartagena Coveñas



Pilotaje en la Gran Barrera de Coral (GBC): Una Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES)

Por: Capitán Bernardo Obando



Introducción:

La Gran Barrera de Coral (GBC), ubicada frente a la costa de Queensland, Australia, es un ecosistema marino único reconocido como Patrimonio de la Humanidad desde 1981 y la primera Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES) designada por la OMI en 1990. Conformada por 2,900 arrecifes y 940 islas a lo largo de 2,300 km, alberga una extraordinaria biodiversidad: más de 400 tipos de coral, 1,500 especies de peces y 4,000 variedades de moluscos, representando el hábitat de una cuarta parte de la vida marina global. Su relevancia económica es notable, generando \$6.4 billones AUD y 64,000 empleos, principalmente en los sectores de turismo (\$2.9 billones AUD) y pesca (\$200 millones AUD). Además, tiene un profundo valor cultural e histórico para más de 70 pueblos indígenas australianos. En 2024, alrededor de 11,000 buques transitaron por sus aguas, incluyendo 5,300 con piloto a bordo, bajo estrictas regulaciones para proteger este ecosistema de posibles daños ambientales.

Descripción Detallada:

La protección de la Gran Barrera de Coral (GBC) está respaldada por un sólido marco regulatorio establecido por el gobierno federal de Australia, el estado de Queensland, la OMI y la UNESCO. En 1975, Australia declaró a la GBC como parque marítimo nacional, estableciendo que todo buque mayor a 70 metros de eslora (LOA), así como aquellos que transporten petróleo, químicos o gas, deben contar con piloto a bordo al transitar por zonas designadas.

En 1981, la UNESCO la declaró Patrimonio de la Humanidad. Posteriormente, en 1990, la Organización Marítima Internacional (OMI) la designó como la primera Zona Marítima Especialmente Sensible (ZMES) del mundo. Esta designación se amplió al estrecho de Torres en 2005 y al mar de Coral en 2015, permitiendo implementar medidas de protección asociadas (APM), tales como:

- Pilotaje obligatorio en la ruta interna de la GBC, Hydrographers Passage y el estrecho de Torres.
- Establecimiento de zonas delimitadas para navegación y zonas a evitar.

Otras medidas implementadas por Australia, aunque no clasificadas como APM, incluyen:

- Delimitación de rutas de tráfico marítimo y rutas recomendadas.
- Balizaje visual y electrónico en la GBC.
- Sistema REEFVTS de control y monitoreo del tráfico marítimo.



- Sistema de respuesta a incidentes (remolcadores, aeronaves, control de contaminación, etc.).

Desde 1992, la Australian Maritime Safety Agency (AMSA), autoridad marítima federal, regula el pilotaje en la GBC. Entre sus funciones están:

- Definir y verificar los estándares gubernamentales para proveedores de pilotaje.
- Establecer estándares y competencias de los pilotos.
- Administrar el Sistema de Gestión de Agua Bajo la Quilla (UKC), operativo desde 2011.

A nivel estatal, Marine Safety Queensland (MSQ) tiene jurisdicción sobre toda la GBC y se encarga de la seguridad marítima y regulación del pilotaje.

Gracias a estas regulaciones estrictas y su vigilancia constante, los accidentes en la GBC se han reducido significativamente. Sin embargo, la eliminación total del riesgo es imposible, y la estrategia del gobierno se centra en reducir la probabilidad de siniestros y sus impactos al mínimo. Los efectos de un encallamiento pueden ser devastadores: destrucción del coral, contaminación por combustibles o pinturas de casco, y daños ecológicos que pueden perdurar por décadas.

Acciones Preventivas:

Uno de los principales objetivos de la gestión de riesgos en el pilotaje de la Gran Barrera de Coral (GBC) es reducir los riesgos a un nivel tan bajo como sea razonablemente posible (ALARP). Para ello, se implementó una estrategia basada en seis pilares, con la participación de entidades federales y estatales.



 Imagen recuperada de: www.bbva.com/es/sostenibilidad/la-gran-barrera-de-coral-historia-de-una-maravilla-natural/

A continuación, se presenta un resumen de cada uno:

1. Pilotaje

- Pilotaje obligatorio en cinco áreas clave de la GBC.
- Estándares rigurosos para pilotos y compañías: licencias, competencias, auditorías y gestión de fatiga.

2. Control del tráfico marítimo

- REEFVTS operativo 24/7 para monitoreo, reportes y respuesta en emergencias.
- Servicios VTS locales en los principales puertos de la GBC.

3. UKC dinámico (DUKC)

- Planificación de tránsito obligatoria basada en datos de estabilidad del buque.
- Supervisión y validación del sistema UKCM por AMSA, con acceso a datos meteo-oceanográficos.

4. Ayudas a la navegación

- Infraestructura física: faros, boyas, balizas.
- Sistemas electrónicos avanzados: AIS virtuales y sensores de condiciones oceánicas.

5. Legislación

- Navigation Act 2012 y Marine Order 54 regulan toda la actividad de pilotaje.
- Revisiones periódicas de seguridad y normativa desde 1993 para ajustar medidas a nuevos riesgos.

6. Respuesta a emergencias

- Remolcadores de emergencia y protocolos de notificación inmediata.
- Plan de contingencia estatal para coordinar recursos ante incidentes.

Conclusiones:

La Gran Barrera de Coral (GBC) es un área de biodiversidad única cuya importancia ha motivado su designación como ZMES, Parque Marítimo Natural y Patrimonio de la Humanidad. La zona alberga 14 puertos y registra alrededor de 11,000 tránsitos marítimos anuales, 5,300 de ellos con piloto a bordo. Su régimen normativo es uno de los más estrictos del mundo, con el pilotaje operado por dos proveedores privados en competencia. Australia ha implementado una estrategia de seguridad marítima basada en seis pilares dinámicos: estándares rigurosos de pilotaje, control de tráfico, calado bajo control dinámico (UKC), ayudas a la navegación, legislación específica y un sistema multidisciplinario de respuesta a emergencias. Estos elementos se ajustan constantemente para enfrentar riesgos emergentes y tecnológicos.

Gracias a este sistema, solo se han registrado seis accidentes desde 1996, con impactos mínimos. La experiencia australiana sirve como modelo para otros países que buscan proteger zonas marinas sensibles mediante sistemas de navegación seguros y eficaces.





ITP 030:

Riesgos laborales e indemnización del piloto práctico



El ejercicio del practicaaje constituye una actividad estratégica para la seguridad marítima, portuaria y ambiental, y al mismo tiempo representa una de las labores con mayor nivel de exposición al riesgo dentro del ámbito marítimo. Las maniobras de embarque y desembarque en buques de gran porte, frecuentemente realizadas bajo condiciones adversas de mar, clima o visibilidad, exigen altos estándares de seguridad y una gestión integral del riesgo que proteja la vida humana y garantice la continuidad segura de las operaciones.

La ITP 030 consolida un marco técnico y normativo orientado a la prevención, atención y cobertura de los riesgos inherentes al practicaaje. En el ámbito internacional, el documento se fundamenta en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y en las Resoluciones

A.1045(27) y A.1108(29) de la Organización Marítima Internacional (OMI), las cuales establecen los requisitos técnicos y operativos para el uso seguro de las escalas de práctico, la supervisión de las maniobras y la responsabilidad de la tripulación en la verificación previa de los equipos. De manera complementaria, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006) de la OIT refuerza la obligación de garantizar condiciones laborales seguras, acceso oportuno a atención médica y medidas preventivas frente a la fatiga y los riesgos psicosociales.

En el contexto nacional, la Dirección General Marítima (DIMAR) y las Capitanías de Puerto ejercen la supervisión de las operaciones de practicaaje, mientras que el Sistema General de Riesgos Laborales (SGRL), regulado por el Decreto 1295 de 1994 y la Ley 1562 de 2012, garantiza la protección jurídica y económica del piloto práctico ante accidentes de trabajo, enfermedades laborales o fallecimiento, independientemente de la modalidad de vinculación contractual.

El documento desarrolla conceptos fundamentales como riesgo laboral, accidente de trabajo, equipos de protección personal e indemnización laboral, aplicándolos directamente a la operación del practicaaje. Se resalta la importancia de una cultura preventiva basada en la identificación temprana de riesgos, la verificación rigurosa de las escalas de práctico, el uso obligatorio de equipos de protección personal, la coordinación efectiva con la tripulación del buque y la suspensión de la maniobra cuando se identifiquen condiciones inseguras.

Asimismo, la ITP 030 incorpora el análisis de la fatiga laboral y los factores de riesgo psicosocial, reconociendo su impacto en la seguridad operacional. Desde un enfoque preventivo e integral, se promueve la implementación de medidas organizacionales y personales orientadas a preservar la salud física y mental del piloto práctico, en concordancia con la normativa colombiana vigente.

Lo invitamos a conocer el documento completo en nuestra página web: www.anpracolombia.org



Recomendaciones de defensa jurídica en procesos de siniestros

Por: Tamara Navarro Balanta

En atención a las normas vigentes en materia de seguridad marítima, recordamos que la actividad de practica está sujeta, entre otras, al régimen de responsabilidad civil extracontractual. Los abogados y jueces pueden querer aplicar la modalidad de culpa presunta, lo cual implica que, ante un siniestro o incidente marítimo, es necesario comprobar que la asesoría del piloto NO condujo al accidente.

Desde la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos, haremos campaña nacional para explicar a los abogados que deben usar la modalidad subjetiva de culpa probada. No obstante, lo anterior recomendamos a los asociados siempre estar preparados desde antes del siniestro así:

1. Conocer, actualizar y aplicar las disposiciones nacionales e internacionales en materia de practica, seguridad marítima y prevención de la contaminación.
2. Mantenerse permanentemente actualizado sobre los manuales, protocolos y lineamientos expedidos por DIMAR y demás autoridades competentes.
3. Dejar constancia clara, precisa y completa en el cuaderno de bitácora o en los registros oficiales de todas las instrucciones, condiciones y observaciones relevantes de la asesoría de la maniobra.
4. Establecer canales de comunicación efectivos con el Capitán y la tripulación, para que todas las instrucciones se comprendan y ejecuten adecuadamente.
5. Reportar las novedades del puerto a la capitanía de puerto, por WhatsApp, en los comités operacionales y/o por escrito para que tengan claridad de los peligros a los que se enfrentan cuando los demás actores no realizan todos los protocolos.
6. Reportar de inmediato a la Estación de VTS, si fuera posible, cualquier situación anómala o riesgo que pueda comprometer la seguridad de la maniobra.
7. Abstenerse de iniciar o continuar maniobras cuando existan condiciones meteorológicas, técnicas o humanas que representen un riesgo grave.
8. Priorizar en todo momento la seguridad de la vida humana en el mar, la protección de la nave, las instalaciones portuarias y el medio ambiente. Conservar copia de todos los informes, comunicaciones y registros que puedan servir de prueba en caso de investigación.
9. Solicitar apoyo legal inmediato, ojalá de un abogado experto en Derecho Marítimo para enfrentar un proceso judicial o administrativo.
10. Mantener un buen nombre, establecer vínculos familiares y de colegaje adecuados.
11. Aportar de manera constructiva en los Comités Técnicos Operacionales. Que se note el profesionalismo y la buena educación.
12. Recuerde siempre que es un asesor del capitán de la nave y que este es el garante de la actividad de navegación; el armador responde por las culpas del piloto práctico.

Reiteramos que, bajo el régimen de responsabilidad subjetiva y la aplicación del régimen de culpa presunta, la prevención, el cumplimiento estricto de la normativa y la adecuada documentación de la labor constituyen la mejor defensa de la actuación profesional de los pilotos prácticos.

Agradecemos su compromiso con la seguridad marítima y los invitamos a seguir fortaleciendo la excelencia en el ejercicio de esta labor estratégica para la navegación y el comercio marítimo del país.



Agenda ANPRA

Reserva en tu calendario las fechas ANPRA!



CURSO DE SEGURIDAD Y SALVAMENTO
para gente de mar y pilotos prácticos
ESCAN Barranquilla
☎ 3156384454
anpra.capacitación@gmail.com
🎓 Diploma ESCAN

¡INSCRIBETE AHORA!



CURSO DE MANEJO DE EMERGENCIAS Y CONTROL DE INCENDIOS
ENAP, Cartagena
Teórico-Práctico
Certificación ESUP
3156384454
anpra.capacitacion@gmail.com

¡INSCRIBETE AHORA!

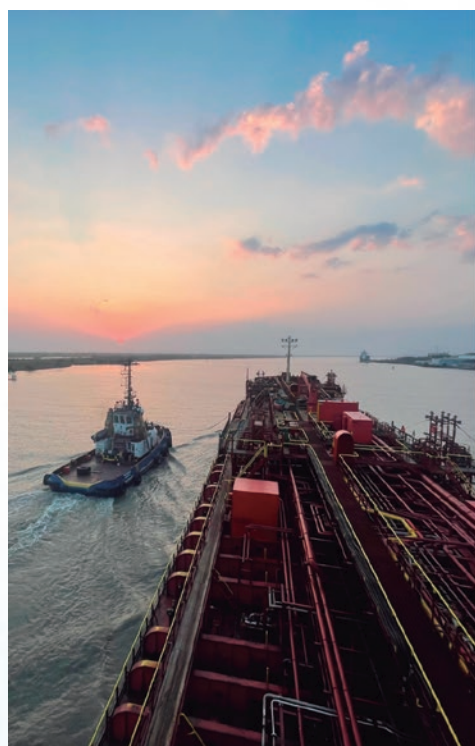


IV CONGRESS OF LESSONS LEARNED

WHERE EXPERIENCE AND KNOWLEDGE COME TOGETHER TO TRANSFORM MARITIME AND PORT SAFETY ACROSS OUR REGION

 MAY 19, 20 AND 21, 2027 Barranquilla, Colombia

CONTACT US
 anpra.capacitacion@gmail.com



Conecte su marca con el sector marítimo-portuario.

Pautar en el Boletín ANPRA le permite posicionar su empresa ante una audiencia especializada, conformada por pilotos prácticos, autoridades marítimas y actores estratégicos de la operación portuaria en Colombia e Iberoamérica.

Visibilidad, credibilidad y alcance en un solo espacio.

CONTACT US
anpracomunicaciones@gmail.com

Cupos limitados

Inscríbete ya

E-mail: anpra.capacitacion@gmail.com | Cel. +57 315 638 4454

¡Sigue preparándote con ANPRA!



Referencias:

- >> ITP 030: www.anpracolombia.org
- >> **Marine Insight**, “Fire Erupts on Vessel Under Repair at Goa Shipyard, 2 Dead & 4 Critically Injured”, octubre de 2025.
- >> **Marine Insight**, “Tanker Catches Fire After Being Hit by Projectile in Gulf of Aden”, octubre de 2025.
- >> **ANPRA**, Propuesta de curso “Manejo de Emergencias y Control de Incendios”, Documento ANP-009-2025, septiembre de 2025.
- >> **Fotografía institucional: ANPRA**, prácticas en el simulador de incendios de la Escuela de Superficies (ESUP) – ENAP, 2025.
- >> **Fotografías: Capitán Manuel Fernando Gil Martínez.**

**Cómo nos
encuentran**



www.anpracolombia.org

De Prácticos y MANIOBRAS

Con proa al futuro



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:

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

Turbo:

Carrera 12 # 96A - 45.

Cartagena:

Manga. Carrera 27 # 27 - 05, Centro Empresarial Seaport, Piso 3



anpracolombia.org

anpra2011@yahoo.com

infoanpra@yahoo.com.co



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION