

# INFORME TÉCNICO DE SEGURIDAD PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN EL MAR Y RÍO

NO. 002 A 05 DE JULIO DE 2024



## LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL SEGUNDO PILOTO EN DÁRSENAS RESTRINGIDAS

### Introducción:

La navegación y el practicaje de buques en puertos y terminales marítimos son operaciones complejas que requieren precisión extrema y conocimiento profundo de las condiciones locales. La Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia (ANPRA) ha identificado una problemática en algunos puertos que no están cumpliendo la resolución obligatoria del uso de un segundo piloto durante las maniobras de practicaje en buques con eslora mayor a 290 metros y manga mayor a 32 metros o en las circunstancias en que sea requerido por la restricción de dársenas o por condiciones meteomarinadas.

La importancia del segundo piloto radica en su capacidad para asistir en la toma de decisiones críticas y coordinar aspectos esenciales de la maniobra, como la comunicación y el monitoreo de instrumentos. En escenarios donde se maniobran buques de gran tamaño en dársenas restringidas, la ausencia de un segundo piloto aumenta el riesgo de errores humanos que pueden llevar a colisiones, encallamientos y otros incidentes graves.

## Casos Anónimos de Incidentes por Falta de Segundo Piloto

**Caso 1: Maniobra de Atraque Fallida** En una operación de atraque, un buque de gran eslora se encontraba navegando hacia un muelle en un puerto con condiciones de dársena restringida. La complejidad de la maniobra y la falta de visibilidad adecuada desde el puente del buque llevaron a una colisión leve con el muelle. Aunque no hubo daños mayores, el incidente puso en evidencia la necesidad de un segundo piloto para coordinar mejor las acciones y evitar riesgos innecesarios.



**Caso 2: Pérdida de Control en Condiciones Adversas** Durante una maniobra de zarpe en condiciones meteorológicas adversas, un buque tuvo dificultades para mantener el curso debido a las fuertes corrientes y vientos. La presencia de un solo piloto en el puente limitó la capacidad de respuesta rápida y efectiva. Como resultado, el buque estuvo a punto de encallar en una zona rocosa cercana, lo que hubiera producido un desastre ambiental y económico.

**Caso 3: Fallo en la Coordinación con Remolcadores** En una maniobra de cambio de muelle, la falta de un segundo piloto dificultó la coordinación con los remolcadores, esenciales para el desplazamiento seguro del buque. El piloto, ocupado atendiendo equipos y monitoreando distancias, no pudo comunicarse de manera oportuna con los remolcadores. La comunicación deficiente y la falta de monitoreo adecuado de los instrumentos llevaron a una maniobra desordenada que casi resultó en un abordaje con otro buque atracado. Este incidente subraya la necesidad crítica de un segundo piloto para gestionar eficientemente los recursos y asegurar una maniobra segura.

## LEGISLACIÓN QUE EXIGE EL USO DE SEGUNDO PILOTO

La Dirección General Marítima (DIMAR) de Colombia, consciente de los riesgos inherentes a las maniobras de buques en dársenas restringidas y bajo condiciones meteorológicas adversas, promulgó la Resolución 0952-2019. Esta resolución adiciona el Capítulo 7 al Título 1 de la parte 3 del REMAC 3, estableciendo las instrucciones y recomendaciones para garantizar la prestación del servicio público de practicaje.

**Artículo 3.3.1.7.1:** Segundo Piloto para Maniobras de Practicaje Este artículo estipula la obligatoriedad de contar con dos pilotos prácticos para maniobras de atraque, zarpe, cambio de muelle, cambio de costado y fondeo en dársenas restringidas de buques portacontenedores y gaseros con eslora superior o igual a 290 metros y manga igual o superior a 32 metros. Una dársena restringida se define como aquella cuyo diámetro nominal es igual o inferior a 1.5 esloras del buque a maniobrar.

**Artículo 3.3.1.7.2:** Segundo Piloto para Condiciones Especiales En condiciones meteorológicas especiales o cuando las características técnicas del puerto o del buque lo requieran, el capitán de puerto de la jurisdicción determinará si es necesario contar con dos pilotos prácticos para las maniobras. Esta decisión se tomará tras una reunión técnica con el piloto designado, la agencia marítima y el jefe de operaciones de la instalación portuaria.

Es importante resaltar que la normativa no deja espacio para dudas o interpretaciones en cuanto a la obligatoriedad del segundo piloto, en situaciones que excedan las condiciones mínimas establecidas. La normativa es el respaldo para solicitar su aplicación adicional. Si por razones económicas o cualquier otra no se autoriza el uso de un segundo piloto, la responsabilidad recae en la Capitanía de Puerto, el armador, el agente marítimo y el terminal portuario. En caso de incidentes, estos actores pueden ser considerados responsables por omisiones o negativas al uso del segundo piloto, es decir a violar las normas establecidas de Marina Mercante.

## Recomendaciones

- **Cumplimiento Estricto de la Normativa:** Todas las entidades portuarias y marítimas deben asegurar el cumplimiento de la Resolución 0952-2019, garantizando la presencia de un segundo piloto en todas las maniobras de practica que lo requieran. La adherencia a esta normativa es crucial para minimizar riesgos y evitar sanciones.
- **Capacitación Continua:** Es vital que tanto los pilotos prácticos, capitanes de remolcadores, capitanes de puerto como el personal de las instalaciones portuarias reciban capacitación continua sobre la importancia del segundo piloto y las mejores prácticas para su implementación efectiva durante las maniobras de practica.
- **Auditorías Regulares:** La realización de auditorías y revisiones periódicas por parte de la autoridad marítima puede ayudar a identificar y corregir deficiencias en la implementación de la normativa, asegurando que todas las operaciones se lleven a cabo con los más altos estándares de seguridad.
- **Comunicación y Coordinación Eficiente:** Mejorar los canales de comunicación y coordinación entre los pilotos prácticos, las agencias marítimas y los operadores portuarios es esencial para garantizar que las maniobras se realicen de manera segura y eficiente, especialmente en condiciones adversas.

## Conclusión

La obligatoriedad del uso de un segundo piloto en maniobras de practica, como lo establece la Resolución 0952-2019, es una medida acertada y necesaria para garantizar la seguridad en los puertos colombianos. La presencia de un segundo piloto no solo mejora la capacidad de respuesta y coordinación durante las maniobras, sino que también reduce significativamente los riesgos de accidentes graves.

Los supuestos ahorros derivados de no utilizar un segundo piloto pueden llevar a responsabilidades legales y financieras para las autoridades portuarias, las compañías de seguros y los operadores de puertos que no cumplan con esta normativa. Los beneficios de implementar esta medida superan con creces los costos, promoviendo una operación más segura y eficiente que protege la vida humana, el medio ambiente y las infraestructuras portuarias.

La implementación rigurosa de esta normativa debe ser una prioridad en todos los puertos del país, asegurando que las lecciones aprendidas de incidentes pasados se traduzcan en prácticas que fortalezcan la seguridad y la eficiencia del transporte marítimo en Colombia.

