



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

#ConProaAlFuturo



TRANSFERENCIA Y TRANSPORTE DEL PILOTO

ITP 019

Bogotá, Diciembre 2024



Elaborado por

Santiago Parada Pinilla

Diciembre 2024

Revisado por

Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau

Diciembre 2024

**Revisión final y
aprobación**

Junta Directiva

Diciembre de 2024



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 019

TRANSFERENCIA Y TRANSPORTE DEL PILOTO

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	5
2. MARCO NORMATIVO NACIONAL.....	6
3. CONCEPTOS Y DEFINICIONES.....	7
4. APLICACIÓN EN EL PRACTICAJE.....	9
5. EXPERIENCIAS.....	15
6. CONCLUSIONES.....	16
7. REFERENCIAS.....	17



1. INTRODUCCIÓN

La labor del piloto práctico es una pieza fundamental para garantizar la seguridad marítima y la eficiencia de las operaciones en aguas restringidas, puertos y canales. Como profesionales altamente capacitados, los pilotos prácticos deben ser transportados y transferidos de manera segura y eficiente a las embarcaciones que requieren su asistencia, lo cual representa una de las maniobras más delicadas dentro del proceso de practicaje. La transferencia de pilotos, tanto en condiciones climáticas adversas como en situaciones operativas complejas, demanda la implementación de protocolos rigurosos que prioricen la integridad física del piloto y el cumplimiento de estándares internacionales.

La Asociación Internacional de Pilotos Prácticos (IMPA), por sus siglas en inglés, ha documentado sistemáticamente los riesgos asociados a la transferencia y transporte de pilotos. Según sus informes anuales, una parte significativa de los incidentes se origina en fallas en los equipos de transferencia, procedimientos inadecuados y combinaciones incorrectas de medios de acceso. Estos factores han llevado a accidentes graves e incluso fatales en distintas regiones del mundo. La IMPA subraya que la transferencia segura de pilotos es un componente crítico para la seguridad global de la navegación, ya que cualquier error no solo pone en riesgo la vida del piloto práctico, sino también a la tripulación, el capitán y la embarcación misma. Por ello, recomienda el uso de equipos certificados y la implementación de procedimientos estandarizados que cumplan con las normativas internacionales vigentes.

En el ámbito operacional, las maniobras de transferencia y transporte de pilotos representan desafíos particulares debido a las condiciones climáticas cambiantes, el estado del mar y la aproximación de embarcaciones en movimiento. El uso de equipos defectuosos, la falta de mantenimiento en las escalas de practicaje y los errores en la planificación de la maniobra pueden ocasionar situaciones críticas que comprometen la seguridad de las operaciones. Esta realidad evidencia la necesidad de implementar protocolos precisos y medidas de control más estrictas que minimicen los riesgos durante la transferencia.

En un contexto global donde el tráfico marítimo y las exigencias operativas continúan en aumento, garantizar la seguridad y eficiencia en las maniobras de practicaje es fundamental. La adecuada transferencia y transporte de pilotos prácticos no solo protege vidas humanas, sino que también asegura la continuidad de las operaciones



portuarias y la prevención de incidentes que podrían afectar la cadena logística internacional.

En este documento se abordarán algunas acciones sugeridas y aspectos clave para tener en cuenta para realizar la transferencia y el transporte de pilotos prácticos de manera segura, con el fin de limitar cualquier riesgo de accidentes o fatalidades durante el desarrollo de la labor.

2. MARCO NORMATIVO NACIONAL E INTERNACIONAL

La Ley 658 de 2001, que establece disposiciones generales para la seguridad marítima en el territorio nacional, específicamente en su artículo 57, señala la obligatoriedad de implementar medidas de seguridad y prevención en todas las maniobras de embarque y desembarque de pilotos, asegurando que estas se realicen de acuerdo con los estándares técnicos y operativos establecidos para proteger la integridad de los pilotos y demás actores involucrados en la operación.

Asimismo, en el Artículo 30 del Decreto 1466 de 2004 se regula la prestación del servicio de practica, obligando a que las maniobras de transporte y transferencia de pilotos se realicen cumpliendo las normas técnicas y de seguridad vigentes. Señala la necesidad de que los operadores adopten medidas que mitiguen los riesgos inherentes a estas operaciones, priorizando la seguridad del piloto práctico.

El Decreto 1070 de 2015, por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa, en su Artículo 2.4.1.2.8.2, establece los requisitos mínimos de seguridad para la transferencia y transporte de pilotos en aguas nacionales. Reafirma la obligatoriedad de utilizar equipos certificados y garantizar la idoneidad de las embarcaciones destinadas para el transporte de pilotos, siguiendo las normativas internacionales adoptadas por el país.

El Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 3), en su artículo 3.3.1.5.2, detalla los procedimientos específicos para el embarque y desembarque de pilotos, exigiendo que las maniobras se realicen en condiciones controladas. Incluye especificaciones técnicas sobre el mantenimiento y uso de las escalas de practica, así como protocolos de seguridad operacional que deben seguir las embarcaciones involucradas en el transporte de pilotos.

Por otra parte, la reglamentación SOLAS 23, por sus siglas en inglés Safety of Life at Sea, (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar), en su



capítulo V, regula las condiciones técnicas y operativas para el traslado seguro de pilotos. La regla 23 establece los requisitos mínimos para las escalas de practica, incluyendo su diseño, materiales, mantenimiento y uso. Es obligatorio que las escalas sean inspeccionadas regularmente y cumplan con los estándares de seguridad, asegurando la integridad estructural durante el ascenso y descenso de los pilotos.

De igual manera, la Resolución A.1045(27) de la Organización Marítima Internacional (OMI) detalla las recomendaciones técnicas sobre los equipos utilizados para el transporte y transferencia de pilotos. Establece especificaciones precisas para las escalas combinadas (escaleras y pasarelas) y otros medios de acceso, así como la necesidad de adoptar procedimientos estandarizados. Asimismo, recalca la responsabilidad del operador en garantizar que los medios de transporte, incluidos los botes o lanchas piloto, estén en óptimas condiciones y sean operados por personal competente.

Por último, la Circular MSC.1/Circ.1428 refuerza las disposiciones obligatorias relacionadas con el embarque y desembarque de pilotos, enfatizando la seguridad operativa durante estas maniobras. Establece la necesidad de adoptar medidas precautorias en condiciones adversas, así como la obligatoriedad de que las embarcaciones proporcionen un acceso seguro y sin obstrucciones para el piloto práctico. También se destaca la importancia de realizar pruebas periódicas a los equipos de embarque.

3. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Transferencia de Pilotos: maniobra mediante la cual un piloto práctico aborda o desembarca de una embarcación utilizando medios especializados, tales como escalas de practica, embarcaciones auxiliares o combinaciones de equipos, en condiciones seguras y controladas.

Transporte de Pilotos: acción de trasladar al piloto práctico desde un punto de origen (generalmente en tierra o una estación piloto) hasta la embarcación donde realizará su servicio, o viceversa, mediante el uso de lanchas piloto u otros medios de transporte adecuados.

Escala de Practica: equipo certificado, generalmente elaborado con escalones de madera y materiales antideslizantes, diseñado para el embarque y desembarque



seguro del piloto práctico. Su construcción, mantenimiento y uso deben cumplir con normativas internacionales, como la SOLAS 23.

Escala Combinada: sistema compuesto por una escala de practicaje y una pasarela o escalera fija, utilizado cuando la altura entre el punto de embarque y el nivel del mar excede ciertos límites establecidos en las normativas internacionales.

Lanchas Piloto: embarcaciones especialmente diseñadas y equipadas para el transporte seguro de pilotos prácticos desde la estación piloto o muelle hasta el buque, y viceversa. Estas embarcaciones deben cumplir con especificaciones técnicas que garanticen la estabilidad y maniobrabilidad en condiciones adversas.

Condiciones Meteorológicas Adversas: situaciones climáticas como vientos fuertes, oleaje elevado y baja visibilidad, que representan un desafío adicional para la realización segura de las maniobras de transferencia y transporte de pilotos.

Seguridad Operacional: principio que implica la implementación de medidas preventivas, procedimientos estandarizados y uso de equipos certificados para garantizar la integridad física del piloto práctico y la eficiencia de las maniobras realizadas.

Equipo Certificado: equipos como escalas de practicaje, lanchas piloto y sistemas combinados que cumplen con las normas y estándares internacionales de seguridad, garantizando su fiabilidad en las maniobras de transferencia.

Responsabilidad del Armador y Operador: obligación del armador (propietario del buque) y del operador marítimo de garantizar que los medios y equipos utilizados para la transferencia de pilotos estén en óptimas condiciones operativas y cumplan con las normativas aplicables.

Inspección y Mantenimiento: proceso continuo de evaluación, reparación y conservación de los equipos de transferencia y transporte de pilotos, a fin de garantizar su seguridad y funcionalidad durante las operaciones.

Factores de Riesgo: elementos que pueden comprometer la seguridad de la transferencia y el transporte de pilotos, como el uso de equipos en mal estado, maniobras inadecuadas, condiciones climáticas extremas y falta de procedimientos estandarizados.



4. APLICACIÓN EN EL PRACTICAJE

La transferencia y transporte de pilotos prácticos es una labor crítica en el ámbito del practicaaje que requiere el cumplimiento riguroso de los procedimientos y disposiciones técnicas establecidos en las normativas nacionales e internacionales.

La aplicación de estos procedimientos no solo garantiza la seguridad del piloto práctico, sino que también protege la integridad de las operaciones marítimas en su conjunto, reduciendo el riesgo de accidentes y situaciones fatales. En concordancia con lo anterior, se describe el proceso correcto y seguro de transferencia y transporte de pilotos, de acuerdo con las normativas aplicables.

Preparación y Verificación de Condiciones Previas

Antes de iniciar cualquier operación de transferencia o transporte, es necesario realizar una verificación previa de las condiciones y equipos que se utilizarán:

1.1 Inspección de la lancha piloto: de acuerdo con la Resolución A.1045(27), la embarcación destinada al transporte del piloto debe ser inspeccionada para garantizar que cumpla con los estándares de seguridad, como estabilidad, velocidad adecuada, buena maniobrabilidad y sistemas de comunicación funcionales.

1.2 Estado de la escala de practicaaje: según la Reglamentación 23 de SOLAS, se debe comprobar que la escala esté en perfectas condiciones, libre de daños, correctamente instalada y asegurada para soportar el peso del piloto.

1.3 Evaluación de las condiciones meteorológicas: el capitán del buque y la tripulación de la lancha piloto deben evaluar las condiciones meteorológicas y marítimas, como oleaje, viento y visibilidad, a fin de determinar la viabilidad y seguridad de la operación.

1.4 Comunicación previa: se deben establecer canales de comunicación claros entre la embarcación, la lancha piloto y el piloto práctico para coordinar la maniobra.

Adicionalmente, es necesario implementar protocolos de inspección periódicamente en las embarcaciones y equipos destinados a estas operaciones. Esto garantiza que las herramientas y recursos utilizados estén en óptimas condiciones de funcionamiento, cumpliendo con los estándares técnicos requeridos local e internacionalmente.



APAREJO CUANDO EL PUNTO DE ACCESO SE ENCUENTRA A 9 METROS O MENOS SOBRE EL

PUNTALES DE SOPORTE

AGUA

Los puntales se extenderán como mínimo 120 cm por encima de la barandilla. El diámetro de las puntales será de un mínimo de 32 mm y un máximo de 36 mm. El diámetro del anillo del puntal no será inferior a 60 mm. La distancia entre puntales será de un mínimo de 70 cm y un máximo de 80 cm.

LA ESCALERA PILOTO Y LAS CUERDAS DE SEGURIDAD

se fijarán a puntos resistentes de la cubierta.



LAS ESCALERAS PILOTO DEBERÁN FIJARSE A INTERVALOS REGULARES MEDIANTE UN DISPOSITIVO HOMOLOGADO PARA TAL FIN, QUE IMPIDA CUALQUIER DESLIZAMIENTO DE LAS CUERDAS LATERALES Y TENGA UNA RESISTENCIA A LA ROTURA NO INFERIOR A 48 KN.



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

#ConProaAlFuturo



INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION



Transporte del Piloto Práctico

La llegada del piloto práctico al punto de transferencia debe realizarse en condiciones seguras y controladas:

2.1 Uso de lanchas piloto certificadas: tal como lo establece la Resolución A.1045(27), las lanchas piloto deben estar diseñadas y equipadas específicamente para el transporte seguro de personas, con pasamanos, superficies antideslizantes y condiciones de habitabilidad básicas. El Decreto 1466 de 2004, en su Artículo 30, refuerza la obligación de garantizar que las embarcaciones dedicadas a este servicio cuenten con los permisos y certificaciones técnicas correspondientes.

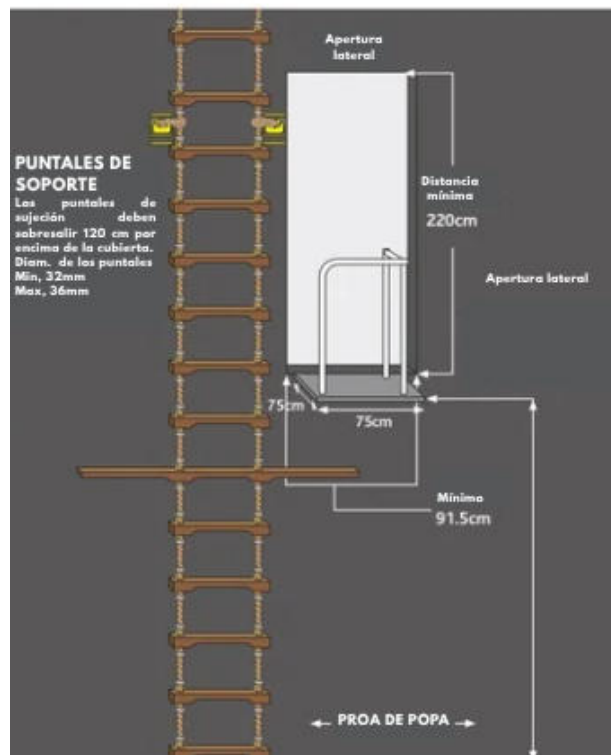
2.2 Aproximación segura: la lancha piloto debe aproximarse al buque a una velocidad controlada, teniendo en cuenta el oleaje y otros factores. Se deben evitar maniobras bruscas que comprometan la estabilidad de la embarcación y pongan en riesgo al piloto.

2.3 Posicionamiento adecuado: la embarcación debe posicionarse en el costado del buque de tal forma que permita al piloto acceder a la escala sin interferencias ni obstáculos. En caso de que la embarcación cuente con características

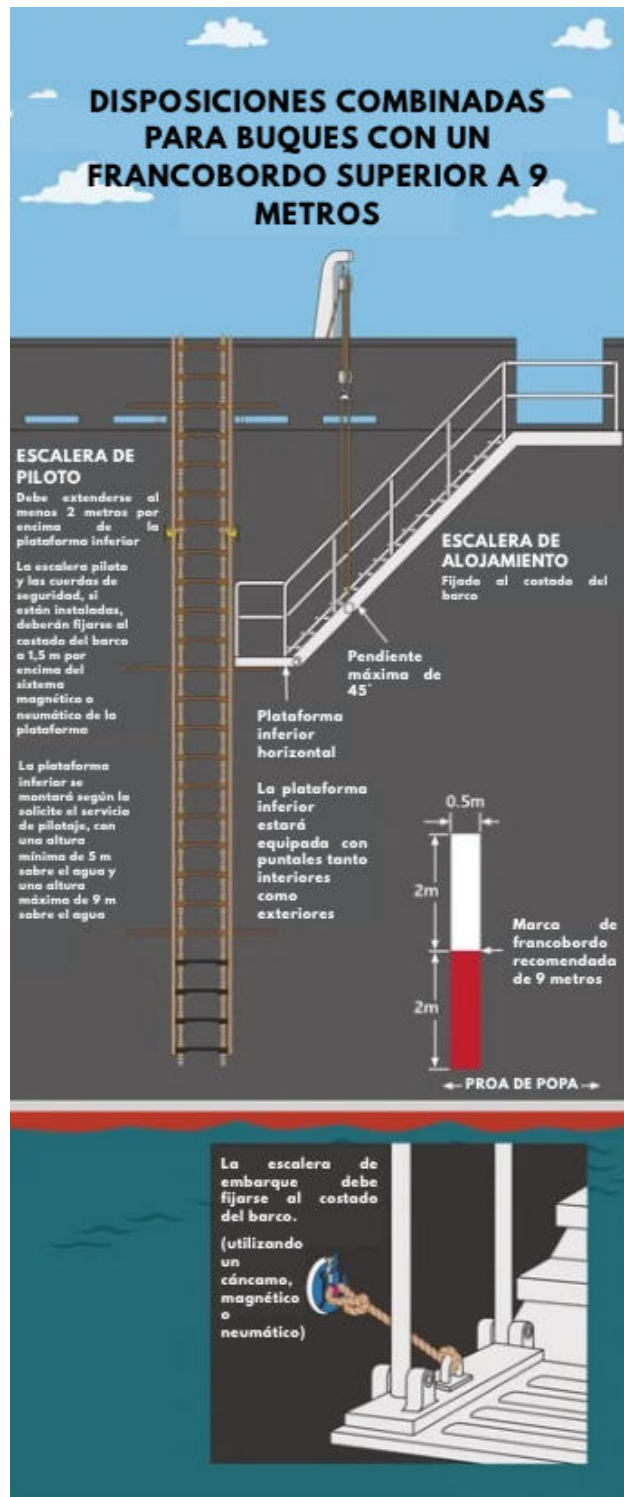
Transferencia Segura del Piloto Práctico

El embarque y desembarque del piloto práctico constituye la etapa más crítica del proceso. Las normativas, especialmente el reglamento 23 de SOLAS, la Circular 1428 y los lineamientos nacionales, establecen procedimientos puntuales para garantizar la seguridad en esta maniobra:

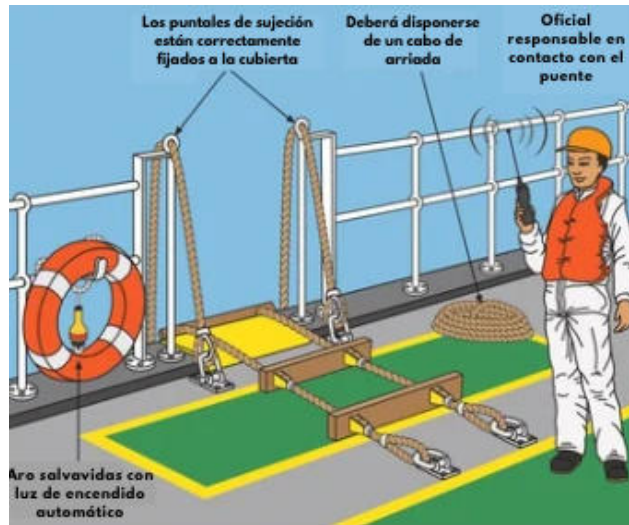
3.1 Uso correcto de la escala de practicaaje: la escala debe estar perfectamente instalada y asegurada a un punto firme del buque. Debe extenderse hasta una altura adecuada que permita al piloto abordar con facilidad y sin riesgos.



3.2 Combinación de equipos: en caso de que la altura sea considerable, se debe utilizar una escala combinada, que incluye la escala de practicaje y una pasarela fija, tal como lo estipula la Resolución A.1045(27).



3.3 Supervisión de la maniobra: la tripulación del buque y de la lancha piloto deben supervisar en todo momento la maniobra, prestando asistencia al piloto si es necesario. Se debe minimizar el tiempo de exposición del piloto en la escala.



FUNCIONES DEL FUNCIONARIO RESPONSABLE

- 1 Conocer el uso correcto de los dispositivos de transferencia
- 2 Establecer comunicación directa con el puente
- 3 Comunicarse con el puente durante el proceso de embarque
- 4 Supervisar/comprobar que la escalera esté correctamente instalada
- 5 Comprobar que el equipo de seguridad esté en su sitio y listo para su uso
- 6 Organizar que los pilotos sean guiados de forma segura hacia/desde el puente a través de una ruta claramente iluminada

Todas las empresas deberán disponer de un sistema de gestión de la seguridad aprobado que incluya procedimientos específicos para cada buque con el fin de garantizar la seguridad de los traslados de prácticos. El Código ISM exige que estos procedimientos cumplan con la regla 23 del capítulo V del Convenio SOLAS y se ajusten a las recomendaciones de la OMI, las normas internacionales y las directrices de las organizaciones del sector marítimo

LOS DIAGRAMAS DE LOS DISPOSITIVOS DE TRANSFERENCIA PILOTO PARA TRAMPILLAS Y PUERTAS LATERALES SE PUEDEN VER ESCANEANDO EL CÓDIGO QR ANTERIOR.

3.4 Equipamiento del piloto: el piloto práctico debe portar chaleco salvavidas certificado y otros elementos de protección personal, así como que garanticen su seguridad en caso de caída al agua.



3.5 Registro y reporte de incidentes: el Decreto 1070 de 2015, en su Artículo 2.4.1.2.8.2, exige que cualquier incidente o situación irregular ocurrida durante la maniobra sea documentada y reportada a las autoridades competentes, con el fin de implementar correctivos.

Procedimientos en Condiciones Adversas

En situaciones donde las condiciones meteorológicas o marítimas sean adversas, las normativas recomiendan medidas adicionales para mitigar los riesgos:

4.1 De acuerdo con la Circular MSC 1/Circ 1428, en caso de oleaje elevado o fuertes vientos, el proceso debe evaluarse minuciosamente y, de ser necesario, posponerse hasta que las condiciones mejoren.

4.2 La tripulación debe estar preparada para realizar maniobras de rescate en caso de emergencia, asegurándose de que haya equipos de salvamento disponibles y en funcionamiento.

4.3 Según el REMAC 3, se deben establecer planes de contingencia que contemplen las acciones a seguir en caso de interrupciones o emergencias durante la operación.

Finalización y Registro de la Operación

Una vez completada la transferencia o transporte, es necesario realizar una verificación final y documentar la operación:

5.1 Se debe confirmar que el piloto práctico ha abordado o desembarcado de manera segura y que no hubo incidencias durante la maniobra.

5.2 Registrar la operación en el diario de navegación, tal como lo exige la normativa nacional y las buenas prácticas internacionales.

5.3 Informar cualquier anomalía o falla de los equipos para su corrección inmediata y evitar situaciones similares en futuras maniobras.

5. EXPERIENCIAS

El transporte y la transferencia de pilotos prácticos son operaciones complejas que requieren precisión y cuidado. Los pilotos deben abordar o desembarcar buques en movimiento, enfrentando condiciones climáticas adversas, oleaje y limitaciones de



espacio que pueden poner en riesgo su seguridad. Estas maniobras demandan la utilización de equipos adecuados y la aplicación rigurosa de procedimientos para evitar accidentes. En febrero de 2024, en el Estrecho del Bósforo, un piloto práctico perdió la vida al caer al agua durante una maniobra de transferencia. Las condiciones adversas y fallas en la estabilidad de la lancha y la escala de practicaje dificultaron el abordaje seguro.

Este caso refleja la necesidad urgente de implementar procedimientos claros y equipos en óptimas condiciones. La seguridad en estas operaciones depende de una planificación meticulosa y de la preparación adecuada para actuar frente a situaciones imprevistas.

6. CONCLUSIONES

La transferencia y el transporte de pilotos prácticos son operaciones críticas dentro del ámbito del practicaje, ya que aseguran el correcto desarrollo de las maniobras marítimas y la seguridad de la navegación. A lo largo de este documento se ha evidenciado que estas tareas no están exentas de riesgos, particularmente cuando no se aplican de manera rigurosa los procedimientos establecidos y no se cuenta con equipos en óptimas condiciones.

Las normativas internacionales, como la Regla 23 de SOLAS, la Resolución A.1045(27) y la Circular MSC 1 / Circ. 1428, junto con las disposiciones nacionales contenidas en la Ley 658 de 2004 y sus decretos reglamentarios, proporcionan un marco normativo sólido que define los estándares mínimos de seguridad. No obstante, el cumplimiento estricto de estas regulaciones es esencial para reducir los riesgos asociados a estas operaciones y prevenir accidentes, como el ocurrido en el Estrecho del Bósforo.

Asimismo, la capacitación continua del personal, la verificación periódica de equipos y el desarrollo de protocolos de contingencia para condiciones adversas resultan fundamentales para garantizar operaciones seguras y eficientes. Los incidentes evidenciados en distintas partes del mundo demuestran que las fallas, por mínimas que parezcan, pueden tener consecuencias fatales, subrayando la importancia de mantener una cultura de seguridad en todos los niveles.

Finalmente, se destaca la necesidad de implementar acciones preventivas y correctivas que aseguren la integridad física de los pilotos prácticos durante su traslado y abordaje. Adoptar las mejores prácticas, aplicar las normativas vigentes y fortalecer la cooperación entre actores involucrados en estas maniobras son



elementos clave para evitar fatalidades y garantizar que la labor de practicaje continúe desarrollándose con los más altos estándares de seguridad.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Circular MSC.1/Circ 1428. [Organización Marítima Internacional]. Interpretación unificada revisada de la reglamentación V/23.3.3 del Convenio SOLAS sobre disposiciones para el traslado de prácticos. 25 de noviembre de 2016. [https://www.impahq.org/sites/default/files/content-files/MSC.1-Circ.1495-Rev.1%20-%20UNIFIED%20INTERPRETATION%20OF%20SOLAS%20REGULATION%20V23.3.3%20ON%20PILOT%20TRANSFER%20ARRANGEMENTS%20\(Secretariat\).pdf](https://www.impahq.org/sites/default/files/content-files/MSC.1-Circ.1495-Rev.1%20-%20UNIFIED%20INTERPRETATION%20OF%20SOLAS%20REGULATION%20V23.3.3%20ON%20PILOT%20TRANSFER%20ARRANGEMENTS%20(Secretariat).pdf)

Decreto 1466 de 2004. Por el cual se reglamenta la Ley 658 del 14 de junio de 2001. 10 de mayo de 2004. D.O. No. 45545.

Decreto 1070 de 2015. Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa. 26 de mayo de 2015.

DIMAR. (2018). *Reglamento Marítimo colombiano, REMAC 3*. <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/PDFAremac%203%20abril%2021.pdf>

Ley 658 de 2001. Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicaje como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional. 20 de junio de 2001.

Resolución A.1045 de 2011. [Organización Marítima Internacional]. Por la cual se establecen los medios para el transbordo de prácticos. 20 de diciembre de 2011.

Resolución MSC.308 (88). [Organización Marítima Internacional]. Enmiendas al convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su versión enmendada. 3 de diciembre de 2010.

Required boarding arrangements for pilots. [Organización Marítima Internacional]. <https://www.impahq.org/sites/default/files/content-files/IMPA%20Pilot%20Ladder%20Boarding%20Arrangements%20Poster.pdf>

INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE
ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

ITP 019

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

