

Boletín No.

38

Mayo 2025



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 interior:
Capitán Juan Carlos Roa



En esta edición:

4

Saludo del presidente

6

Artículo Destacado:

Revisión Histórica: La influencia de ANPRA en el practicaaje y su estado actual.

10

Homenaje Especial:

El Capitán Juan Carlos Roa nos cuenta los desafíos y aprendizajes de su carrera en el mar.

14

Artículo Destacado:

Más que un accidente: El Stena Immaculate nos recuerda la atención a prestar al sistema de prevención y el papel de los pilotos prácticos en el planeta.





18

Noticias del Sector Marítimo

21

ITP 016A:

El uso del doble piloto en Coveñas:
una medida clave para la seguridad y
eficiencia operacional

22

Agenda ANPRA

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



Cordial saludo, apreciada comunidad marítima.

Me complace enormemente dirigirme a ustedes a través de esta nueva edición del boletín institucional, un espacio constituido como una herramienta para comunicar, reconocer y proyectar el valioso trabajo que se realiza desde y para el practicaje marítimo.

Recientemente tuvimos la satisfacción de llevar a cabo el **Tercer Congreso de Lecciones Aprendidas**, un evento que ratificó la importancia de crear espacios donde el conocimiento técnico, la experiencia operativa y la reflexión conjunta se encuentren para

fortalecer el ejercicio profesional. El congreso no solo cumplió con sus objetivos, sino que también superó nuestras expectativas en términos de participación, calidad de las ponencias y profundidad de los análisis compartidos.

Quiero expresar un especial agradecimiento a quienes contribuyeron con su tiempo, experiencia y conocimiento en esta tercera versión. La disposición a compartir casos, debatir abiertamente y aprender colectivamente es, sin duda, un reflejo de la madurez técnica e institucional que caracteriza a nuestros gremios en el mar. Más allá del evento en sí, estos espacios nos permiten construir, con base en la experiencia, nuevas formas de abordar los desafíos operativos y regulatorios del presente y del futuro en varios países.

Dicho esto, el destacado protagonista de estos boletines —y del quehacer diario de nuestra asociación— sigue siendo la figura del **piloto práctico**. Su labor, discreta para muchos, es absolutamente esencial para el funcionamiento de la cadena logística, la protección ambiental y la seguridad de nuestras aguas.

Ser práctico no es solo llevar un buque a puerto o sacarlo de forma segura; es interpretar las condiciones meteorológicas, comprender la dinámica portuaria, anticiparse a riesgos, tomar decisiones en tiempo real, liderar maniobras complejas y colaborar con diversas autoridades y actores del sistema marítimo. Todo ello bajo estándares técnicos rigurosos y con la responsabilidad de salvaguardar vidas, infraestructura y ecosistemas.

Este boletín es también una oportunidad para reconocer el temple, la preparación y el profesionalismo de quienes ejercen esta función en nuestros litorales. Colombia cuenta con una comunidad de prácticos altamente capacitada, comprometida con la mejora continua, atenta a los avances tecnológicos y consciente del rol estratégico que desempeña dentro del engranaje marítimo nacional.

Desde ANPRA, continuamos firmes en el propósito de representar, fortalecer y proyectar este ejercicio. Lo hacemos con la certeza de que el futuro del practicaje demanda instituciones sólidas, gremios articulados y profesionales dispuestos a seguir evolucionando. Por eso, trabajamos día a día por consolidar rutas de formación permanente, garantizar el diálogo con las autoridades competentes, fomentar buenas prácticas y defender los principios técnicos y éticos que sustentan nuestra labor.

El contexto actual impone desafíos relevantes: nuevos desarrollos portuarios, mayor presión sobre la eficiencia de las operaciones, exigencias internacionales en materia de sostenibilidad, automatización de procesos y cambios regulatorios que impactan directamente la operación en nuestros canales y terminales. Sin embargo, cada uno de estos retos también representa una oportunidad para demostrar —una vez más— la capacidad, experiencia y preparación del practicaje.

En nombre de la Junta Directiva y del equipo técnico de ANPRA, reitero mi agradecimiento a todos los que hacen parte de este esfuerzo colectivo. Cada acción, cada maniobra, cada decisión técnica tomada con criterio y responsabilidad contribuye a construir mejores países desde el mar. Los invito a seguir trabajando con excelencia, a mantener viva la pasión por esta profesión y a continuar impulsando, desde cada puerto y cada bahía, los valores que nos unen como gremio: la ética, la excelencia y el servicio.

Con especial aprecio y gratitud,

VALM. (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA

Presidente

>> Artículo Destacado: **Revisión Histórica: La influencia de ANPRA en el practicaje y su estado actual**

Por: Juan Camilo Pérez Guerrero- Político

A lo largo de tres décadas de trabajo continuo, ANPRA ha construido una historia marcada por el compromiso, la lucha por mejores condiciones de seguridad, la adaptación y evolución constante. Desde sus inicios en 1993 la Asociación ha sabido interpretar colectivamente los cambios emergentes, superar adversidades y contribuir de manera significativa al fortalecimiento del practicaje en Colombia, tanto en su materialización en la persona del piloto práctico como en el de las empresas de practicaje y el desarrollo de su reglamentación.

Esto puede verse reflejado en las Actas de las Asambleas generales anuales de la Asociación, las cuales documentan las metas alcanzadas, los desafíos enfrentados, y muestran el compromiso por fortalecer el practicaje y la evolución en los temas de discusión. Estos documentos reflejan el papel determinante que ha desempeñado la Asociación en la institucionalización y aplicación normativa del practicaje en el contexto marítimo colombiano actual. Durante los inicios de la organización, uno de los temas sobre el cual se trabajó en gran medida fue la optimización del Reglamento Marítimo N°002 emitido por DIMAR en el año 1994. Dicho reglamento se encargaba de la regulación de las actividades de practicaje marítimo y fluvial en el país, estableciendo los lineamientos básicos para afrontar la transición de haber permanecido en Colpuertos durante varios años y haber pasado a través de la ley 1 de 1991 a convertirse en un servicio público privado.

En la época, los miembros de la Asamblea propusieron reformular las disposiciones señaladas, garantizando así una normativa clara, aplicable y alineada con los principios rectores de la organización y los retos de la infraestructura del país.

Uno de los puntos sobre los cuales la Asociación aportó fue la necesidad de aprovechar al máximo la experiencia de un piloto práctico manteniéndolo el mayor tiempo posible en la actividad desde los primeros años de cadete hasta los últimos años de piloto maestro con el fin de que el control se centrará en los requisitos estrictos de ingreso, los exámenes de ascenso y los chequeos médicos más que en la edad de la persona.

Como resultado de un análisis exhaustivo del contenido del reglamento y tras un proceso de diálogo constante entre la Asociación, la DIMAR y otras entidades

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

del sector, que se prolongó durante un período de dos años, en febrero de 1996 se implementaron las modificaciones. Asimismo, se introdujeron disposiciones normativas de gran relevancia, como la obligatoriedad de que el piloto práctico fije su residencia en el puerto donde ejerce sus funciones, y que la finalización del proceso de entrenamiento solo sea reconocida como satisfactoria una vez se haya obtenido la certificación formal por parte de la capitanía de puerto correspondiente.

En 1999, los miembros de la Asociación se reunieron para abordar una problemática que comenzaba a manifestarse lentamente. Durante la asamblea, se destacó la importancia de la colaboración y la unidad entre pilotos y empresas, con el fin de evitar la proliferación de paquetes que incluían servicios de remolcadores, amarradores y lanchas que integraban el comercio a expensas de lo señalado en la Ley 1 de 1991 que sabiamente impuso la exclusión de actividades portuarias para que cada actor fuera independiente y con ello se generará un control mutuo que incrementará la seguridad.

En ese momento dicha práctica se hizo presente en ciudades como Barranquilla y Santa Marta, y se señaló a sociedades portuarias de ofrecer paquetes similares como estrategia para competir en el mercado. Frente a esta situación, los miembros de la Asociación aprobaron por unanimidad el evitar este tipo de paquetes, reafirmando su compromiso con la defensa de los intereses del practicaje y la seguridad de los barcos y puertos. Otro punto importante abordado en esa asamblea fue la propuesta de que todas las compañías usaran a ANPRA como medio colectivo de explicación a la Autoridad en los temas afines al practicaje para reducir la tendencia que incomoda a los funcionarios de tener muchos interlocutores para problemas similares. Esta disposición y compromiso con el gremio reflejó en su momento el espíritu colaborativo y de liderazgo de la Asociación, en favor de la resolución de conflictos y marcando la pauta en un momento clave de la construcción del practicaje en el país.

Años más tarde, durante el año 2008 la Asociación mantuvo el norte franco en la consolidación del practicaje en el país. Ese año se celebró el Primer Seminario del Área del Caribe, con la participación de múltiples asociaciones del gremio. Ese evento se constituyó en un espacio clave para reafirmar el papel de ANPRA como representante oficial de los prácticos a nivel nacional. Este rol le fue otorgado tras una solicitud formal a las autoridades marítimas y de control, en la cual se pidió supervisar a la Asociación con el fin de validar su idoneidad para asumir dichas facultades. El reconocimiento, tanto a nivel nacional como internacional, le fue concedido a ANPRA en virtud de lo establecido por la ley, que exige que la Asociación representante cuente con al menos el 30% de los profesionales del gremio. En ese momento, ANPRA agrupaba al 65% de los prácticos del país.

Durante ese mismo período, se promovió activamente la unidad del gremio. Esta labor se orientó a garantizar el cumplimiento de las normas regulatorias del practicaje y a respaldar a aquellos prácticos que, en ejercicio de su criterio profesional, se pudieran negar a realizar maniobras en puertos que no cumplieran con los estándares mínimos de seguridad establecidos, se explicaba que el tema no podría ser exclusivamente subjetivo, sino que se requerían normas que dieran mínimos de seguridad y parámetros operacionales en cada puerto.

La conclusión a la que llegó la Asociación en su momento fue que ANPRA debía ser un enlace activo entre los pilotos y las terminales marítimas y operadores portuarios. Estos avances han tenido un impacto significativo en la configuración y evolución del ejercicio del practica en la actualidad, al haber sido influenciados, de manera directa o indirecta, por la presencia activa y constante de la Asociación en los procesos de formulación de la normativa general del practica en Colombia. En la actualidad, ANPRA opera en un entorno donde la reglamentación del practica se ha integrado de manera más natural y orgánica al sector marítimo. No obstante, aún persisten oportunidades para fortalecer su desarrollo y mejorar las condiciones laborales y profesionales de los pilotos, lo que sigue motivando el compromiso activo de la Asociación en la búsqueda de avances estructurales.

Dentro de su agenda reciente y en línea con su compromiso con el crecimiento sostenido, la Asociación ha enfocado sus esfuerzos en consolidar y fortalecer una sólida red de colaboración con organizaciones de practica a nivel internacional. Esta red, en constante crecimiento, mantiene contacto directo con más del 66 % de las asociaciones de prácticos a nivel mundial, además de contar con más de 1.000 conexiones estratégicas que incluyen empresas, embajadas y otros actores de relevancia en el sector. Entre sus avances más destacados se encuentran logros como la alianza estratégica con la International Maritime Business School (IMBS), orientada a impulsar iniciativas de formación marítima; la proyección de un portafolio de cursos para el año 2025, enfocados en la capacitación de gente de mar y pilotos en temas clave como seguridad y supervivencia en el mar, control de incendios, apuntalamiento en situaciones de emergencia; así como la resolución de 25 de los

Cómo nos encuentran



www.anpracolombia.org

34 puntos de la agenda conjunta con DIMAR. Este último logro reafirma el carácter colaborativo y resolutivo de la Asociación, así como su compromiso por resolver, de manera conjunta, la totalidad de los puntos pendientes.

Además, se ha dado especial énfasis al fortalecimiento de la presencia de la organización en redes sociales, como una herramienta clave para la divulgación, el posicionamiento institucional y la conexión con distintos públicos del sector. Una de las propuestas clave del último tiempo ha sido la realización de los Congresos de Lecciones Aprendidas, espacios participativos y de discusión con el objetivo de promover la integración de las actividades marítimas fluviales, abordando múltiples perspectivas desde distintos enfoques técnicos y operativos, con el objetivo de prevenir accidentes y reducir los riesgos inherentes a la navegación.

Este espacio se ha consolidado como un referente internacional en materia de prevención de accidentes, y representa no solo una muestra contundente del compromiso de ANPRA por mantener relaciones sólidas y constructivas con los miembros del gremio, sino también un reflejo claro de la evolución y el crecimiento que la Asociación ha logrado alcanzar a lo largo de más de 30 años de trabajo conjunto.

En este contexto, ANPRA reafirma su compromiso con la excelencia, la seguridad y el fortalecimiento institucional del practicaje en Colombia. Mediante la formación continua, el intercambio de conocimientos y su participación activa en espacios tanto nacionales como internacionales, la Asociación consolida su papel como referente del sector. Su proyección hacia el futuro se sustenta en la solidez de los logros alcanzados, así como en el reconocimiento y prestigio que ha construido a lo largo del tiempo dentro del ámbito marítimo del país. Hoy, ANPRA no solo mira hacia atrás con orgullo, sino hacia adelante con determinación, comprometida con seguir liderando un practicaje colombiano moderno, integrado y respetado a nivel internacional.





>> El Capitán Juan Carlos Roa nos cuenta los desafíos y aprendizajes de su carrera en el mar.

>> La entrevista

¿Cómo descubrió su vocación por el pilotaje?

Mi vocación nació desde muy joven, primero observando, y luego ejecutando maniobras. En 1991 el Capitán de Fragata Fernando Quintero Álzate, entonces comandante del ARC Providencia permitió que los oficiales subalternos, zarparan y atracaran, por turnos este buque oceanográfico. Años después cuando fui comandante de esa misma unidad confirmé que la emoción y satisfacción de una maniobra bien ejecutada eran parte esencial de mi pasión por la navegación.



-Piloto Juan Carlos Roa durante maniobra de fondeo en Caño Dulce-



-Piloto Juan Carlos Roa durante maniobra de atraque en Riverport. Río Magdalena-

¿Hubo alguien que marcara su camino en esta profesión o que le sirviera de inspiración?

Cuando en 2006 llegué al puerto de Barranquilla como comandante del ARC Providencia, el piloto asignado fue el Capitán Alejandro Henao. Su técnica, profesionalismo y atención a los detalles fueron inspiradores.

Hoy sigue desempeñándose como piloto práctico y tutor de nuevos pilotos en este puerto, transmitiendo su conocimiento con el ejemplo. Es un colega y amigo que ha dejado una huella en mi desarrollo profesional.

**<<¡Un sueño
hecho
realidad !>>**



-Maniobra de atraque con dos pilotos en Palermo. Pilotos Juan Carlos Roa y William Roberto-



-Maniobra de ingreso de buque carga general a Palermo. Río Magdalena

¿Qué significa el mar para usted, más allá de su trabajo?

El mar ha sido fundamental en mi vida. Mi formación es en Oceanografía Física, el estudio de los mares desde un enfoque matemático y científico. No me imagino vivir lejos de él. Tengo la fortuna de hacer lo que me apasiona y que, además, me paguen por ello.

¿Cómo maneja la presión de tomar decisiones rápidas y críticas en situaciones complejas?

La presión es inevitable, y cuando surge una emergencia, el cuerpo entra en máxima concentración.

La clave está en la previsión: anticipar posibles escenarios y planificar respuestas a situaciones como la pérdida de gobierno, un blackout o un hombre al agua.

Además, el entrenamiento en simuladores es esencial. Nuestra empresa ha incorporado esta tecnología para recrear escenarios hipotéticos y preparar respuestas eficientes que minimicen riesgos.

¿Puede compartir alguna anécdota especial o un momento memorable que haya vivido durante una maniobra?

Una experiencia significativa ocurrió al zarpar un buque granelero de 200 metros de eslora, cuando repentinamente nos quedamos sin maquinaria principal. Los remolcadores no estaban presentes, y aunque respondieron al llamado, el barco terminó "atracado" en el tajamar occidental, sostenido únicamente por sus anclas. Afortunadamente, había poca corriente y el buque se deslizó lentamente sin daños. Tras 30 minutos, con la asistencia de dos remolcadores y la maquinaria restaurada, logramos salir por Bocas de Ceniza. Otra experiencia memorable fue el ingreso y zarpe del velero ARC Gloria en Barranquilla. Me embarqué en él por primera vez como Guardiamarina en 1989, y volver a pilotarlo fue un honor y un regreso a mis raíces.



-Maniobra de atraque en Sociedad Portuaria Puerto de Barranquilla-

¿Qué puerto o canal ha sido el más desafiante de pilotar y por qué?

Sin duda, el Puerto de Barranquilla es el más desafiante. La combinación de oleaje, la corriente del río y los fuertes vientos hace que cada maniobra requiere máxima concentración. Incluso el embarque y desembarque del piloto representa un reto constante.

Si pudiera resumir su carrera en una frase, ¿cuál sería?

¡¡Un sueño hecho realidad!!

¿Qué ha significado para usted ser parte de ANPRA y cómo ha influido esta asociación en su desarrollo como piloto práctico?

Soy parte de ANPRA desde el primer mes tras obtener mi primera licencia de practicaje de segunda categoría. Esta asociación reúne colegas de todo el país y también es parte de IMPA a nivel internacional. No solo contribuye al crecimiento técnico y profesional, sino que también es un espacio de intercambio de experiencias valiosas

¿Cómo ve el futuro de ANPRA?

ANPRA seguirá siendo una asociación influyente y consultiva, clave en la seguridad marítima y el desarrollo del país. Su participación en la asesoría a la Autoridad Marítima es esencial para garantizar mares y ríos más seguros y limpios.



Familia del Capitán Juan Carlos Roa

>> Artículo Destacado: **Más que un accidente: El Stena Immaculate nos recuerda la atención a prestar al sistema de prevención y el papel de los pilotos prácticos en el planeta**

Por: *María Claudia Andrade*
Asesora Asuntos Internacionales ANPRA



Imagen 1. BBC News. (2025) Recuperada de <https://www.bbc.com/mundo/articles/c5yxp7pyqvro>

El reciente abordaje en el Mar del Norte entre el petrolero Stena Immaculate y el carguero Solong ha demostrado, una vez más, que debemos seguir trabajando en la prevención y que siempre estará presente en la profesión del mar la consecuencia ambiental ante el crecimiento de la conciencia global sobre la vulnerabilidad de los ecosistemas marinos. La magnitud del daño ambiental está aún bajo evaluación, y sin embargo, la posibilidad de un desastre ecológico de gran escala demuestra la necesidad de lo importante que es la seguridad en la navegación y el rol que desempeñan los actores de la maniobra en la prevención de estos siniestros, especialmente en zonas de alto tráfico marítimo.

Los accidentes en el mar no solo comprometen la seguridad de la tripulación y las embarcaciones involucradas, sino que también tienen repercusiones significativas en el medio ambiente. En el caso nombrado entre el Stena Immaculate y el Solong, la carga de combustible para aviones y la presunta presencia de contenedores de cianuro de sodio generaron una alerta ambiental inmediata. A pesar de que se

confirmó posteriormente que los contenedores estaban vacíos, la posibilidad de una fuga de estos compuestos químicos demuestra la fragilidad de los ecosistemas marinos ante estos sucesos.

Históricamente, desastres como el derrame del Exxon Valdez en 1989 o la tragedia del Prestige en 2002 nos han dejado lecciones sobre la magnitud del daño que puede ocasionar un vertido de hidrocarburos en el mar. Por un lado, en el caso del Exxon Valdez más de 40.000 toneladas de crudo se esparcieron en las aguas de Alaska, provocando la muerte de miles de aves, mamíferos marinos y peces, y afectando el ecosistema durante décadas. Por otro lado, el hundimiento del Prestige frente a las costas de Galicia liberó más de 60.000 toneladas de petróleo, devastando la pesca y contaminando cientos de kilómetros de litoral. Estos desastres reflejan con claridad la fragilidad de los océanos y la dificultad de revertir el daño una vez que ocurre un derrame.

Uno de los tradicionales riesgos ambientales asociados a los accidentes marítimos es el derrame de hidrocarburos, el cual es una amenaza grave, ya que contamina los ecosistemas acuáticos, afecta la biodiversidad y altera la cadena trófica. Pero ahora con los transportes de LNG y otras sustancias peligrosas con mayor frecuencia entonces el cuidado y la rigurosidad debe ser mayor. En una región como el Mar del Norte, caracterizada por su intensa explotación pesquera e industrial, cualquier derrame de crudo o productos químicos puede tener efectos irreversibles y de difícil mitigación, además que la dinámica de las corrientes marinas amplifica la propagación de los contaminantes, dificultando su contención. En este contexto, el transporte de materiales peligrosos incrementa los riesgos inherentes a la navegación, y su manejo debe estar sujeto a estrictos protocolos de seguridad.



Imagen 2. David Miranda. National Geographic España. (2024). Recuperado de https://www.nationalgeographic.com.es/medio-ambiente/vertidos-petroleo-recuerdo-catastrofe-prestige_19078

El transporte marítimo es indispensable para el comercio global, pero conlleva responsabilidades ineludibles. Cada accidente recuerda la necesidad de reforzar las medidas de seguridad y de mejorar los protocolos de prevención. En este contexto, los pilotos prácticos juegan un papel esencial en la seguridad de la navegación y la mitigación de riesgos, especialmente en zonas de alto tráfico o de difícil maniobrabilidad. Su labor no solo se limita a guiar a las embarcaciones en las entradas y salidas de los puertos, sino que también implica evaluar factores ambientales, interpretar condiciones meteorológicas y apoyar la realización de maniobras con el menor margen de error para minimizar los riesgos de colisiones y encallamientos. Por ende, el nivel de preparación y actualización profesional de los prácticos es clave para la seguridad marítima.

Sin embargo, la prevención de accidentes marítimos no depende exclusivamente de la experiencia de los pilotos prácticos, sino que va de la mano con la implementación de normativas internacionales que regulen la navegación y la manipulación de sustancias peligrosas. Instrumentos como el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) son fundamentales para la navegación ya que establecen lineamientos para reducir los riesgos asociados a esta y minimizar el impacto ambiental de los accidentes. No obstante, la existencia de estas regulaciones no es suficiente si no se aplican con rigurosidad y si no se promueve una cultura de seguridad en la industria.

Además, es imperativo que las tecnologías de navegación y monitoreo continúen evolucionando para anticiparse a posibles incidentes, sistemas de alerta temprana, simuladores de maniobra y mejores protocolos de comunicación entre buques y autoridades portuarias pueden marcar la diferencia en la prevención de accidentes.

A pesar de todos los avances, la realidad demuestra que los accidentes continúan ocurriendo, lo que resalta la importancia de la capacitación constante de quienes trabajan en el sector marítimo y de reforzar las medidas de seguridad. La industria naval está en constante transformación y la seguridad en la navegación debe evolucionar al mismo ritmo. En este sentido, los pilotos prácticos tienen la responsabilidad de mantenerse actualizados en nuevas tecnologías, normativas y estrategias de mitigación de riesgos. No basta con la experiencia adquirida con los años, sino que es fundamental complementar el conocimiento práctico con formación continua que les permita enfrentar los desafíos de un entorno marítimo cada vez más complejo. Si bien la tecnología y la regulación juegan un papel importante, la preparación y el criterio de los pilotos prácticos continúan siendo determinantes en la prevención de siniestros.

Ahora, más allá de la responsabilidad individual de cada actor en la industria, es crucial que las autoridades y las empresas navieras asuman un compromiso con la seguridad y el medio ambiente. La implementación de planes de contingencia sólidos y la adopción de prácticas operativas más sostenibles pueden contribuir significativamente a reducir el impacto de los accidentes marítimos. Asimismo, es

necesario fortalecer la cooperación internacional para garantizar que todos los países cumplan con los mismos estándares de seguridad y protección ambiental. La seguridad en la navegación no puede depender solamente de la labor de los pilotos prácticos o de la tecnología, debe ser el resultado de un esfuerzo conjunto que involucre a autoridades, operadores y profesionales del sector porque una navegación segura no solo es una cuestión de protección para las embarcaciones y la tripulación, sino que también representa un compromiso con la preservación de los ecosistemas marinos y la sostenibilidad del transporte marítimo.

El reciente accidente en el Mar del Norte es un recordatorio de que la seguridad marítima y la protección del medio ambiente son responsabilidades compartidas que requieren un enfoque integral y multidisciplinario. No se puede minimizar la importancia de los pilotos prácticos en la prevención de estos eventos, pero tampoco se debe subestimar la necesidad de mejorar continuamente las regulaciones y la infraestructura de seguridad. La industria marítima enfrenta desafíos crecientes, desde el aumento del tráfico de buques hasta la aparición de nuevas amenazas ambientales, lo que exige una respuesta proactiva y coordinada por parte de todos los actores involucrados.

En un mundo donde el transporte marítimo sigue siendo la columna vertebral del comercio global, la seguridad y la sostenibilidad deben ir de la mano, y los pilotos prácticos tienen un rol insustituible en este equilibrio. Cada piloto práctico tiene en sus manos la posibilidad de marcar la diferencia en la seguridad de cada maniobra y su compromiso con la excelencia profesional es clave para minimizar los riesgos inherentes a la actividad marítima. La capacitación continua y el perfeccionamiento de sus habilidades no solo les permite desempeñar mejor su labor, sino que también fortalece la seguridad de toda la industria. En un contexto donde los accidentes siguen siendo una amenaza latente, la mejor estrategia es la prevención, y en este esfuerzo, los prácticos son la primera línea de apoyo. Apostar por su formación y por el fortalecimiento de los protocolos de seguridad no es solo una inversión en el futuro de la navegación, sino también en la preservación de los océanos y en la protección del planeta para las próximas generaciones.



 **Servicio de Practicaje en Santa Marta & Riohacha**
Experiencia | Seguridad | Compromiso

+57 310 363 1312 | asistente@stmpilotos.com

37 años
Experiencia

>> Noticias del Sector Marítimo

>> Corea del Sur construirá el mayor buque transportador de hidrógeno licuado del mundo para 2027



Click Petróleo e Gas. (2025). Recuperado de <https://es.clickpetroleoegas.com.br/coreia-do-sul-anuncia-construcao-do-maior-navio-transportador-de-hidrogenio-do-mundo-ctl01/>

El Ministerio de Comercio, Industria y Energía de Corea del Sur ha anunciado un ambicioso proyecto para construir el buque transportador de hidrógeno licuado más grande del mundo, con una capacidad de carga de 2.300 metros cúbicos (aproximadamente 140 toneladas). Este buque servirá como demostrador tecnológico y está previsto que esté operativo en 2027. El gobierno surcoreano invertirá 55.500 millones de wones (unos 39,5 millones de dólares) en 2025 para apoyar esta iniciativa. Se ha formado un equipo conjunto público-privado que incluye a expertos gubernamentales, instituciones de investigación, universidades y los principales constructores navales del país: Hyundai Heavy Industries, Hanwha Ocean y Samsung Heavy Industries.

El transporte de hidrógeno licuado presenta desafíos técnicos significativos debido a la necesidad de mantener temperaturas extremadamente bajas (-253°C) para su almacenamiento, lo que requiere sistemas de aislamiento avanzados y tanques especializados. El buque planeado utilizará aislamiento al vacío y sistemas de propulsión híbridos que combinan gas de evaporación de hidrógeno con pilas de combustible y sistemas de almacenamiento de energía. Actualmente, no existe un buque comercial de gran escala para el transporte de hidrógeno licuado; el único ejemplo conocido es un pequeño buque demostrador japonés con un tanque de 1.250 metros cúbicos. El proyecto surcoreano superará este tamaño y ambición tecnológica. Corea del Sur tiene planes a largo plazo para desarrollar tecnologías para buques de mayor capacidad, incluyendo un transportador de hidrógeno de 40.000 metros cúbicos para 2032 y la comercialización de buques de 160.000 metros cúbicos para 2040.

>> **Hito Digital: Primera Transacción Global con eBL Interoperable**

Imagen creada con IA

La Asociación Digital de Transporte Marítimo de Contenedores (DCSA) y sus socios han logrado una transacción pionera utilizando un Conocimiento de Embarque Electrónico (eBL) interoperable, marcando un avance significativo hacia la digitalización completa del comercio marítimo. Esta operación demuestra la viabilidad de un eBL estandarizado que puede ser utilizado entre diferentes plataformas tecnológicas, facilitando así una mayor eficiencia y seguridad en las transacciones comerciales internacionales.

El eBL es un documento digital que reemplaza al tradicional conocimiento de embarque en papel, sirviendo como prueba de propiedad de la mercancía, recibo de carga y contrato de transporte. La adopción de eBLs interoperables permite una transferencia de documentos más rápida y segura, reduciendo los costos operativos y minimizando los riesgos asociados con la pérdida o manipulación de documentos físicos.

La implementación exitosa de esta transacción interoperable ha sido posible gracias a la colaboración entre múltiples actores de la industria, incluyendo transportistas, plataformas tecnológicas y entidades financieras. Este esfuerzo conjunto resalta la importancia de establecer estándares comunes que permitan la compatibilidad entre diferentes sistemas y promuevan la adopción generalizada de soluciones digitales en el sector marítimo.

La DCSA ha establecido como objetivo que, para el año 2030, el 100% de los conocimientos de embarque sean electrónicos y basados en estándares interoperables. Este compromiso busca transformar la cadena de suministro marítima, haciéndola más eficiente, transparente y resiliente frente a los desafíos del comercio

global. En resumen, la realización de la primera transacción con un eBL interoperable representa un hito en la digitalización del comercio marítimo, evidenciando los beneficios tangibles de adoptar tecnologías estandarizadas y colaborativas que optimicen los procesos logísticos y comerciales a nivel mundial.

» El Buque Escuela Juan Sebastián Elcano arriba a Cartagena guiado por un Piloto Práctico Colombiano

En la mañana del 9 de mayo de 2025, la bahía de Cartagena fue testigo de una majestuosa escena: el arribo del histórico Buque Escuela Juan Sebastián Elcano de la Armada Española, acompañado de una colorida flota de embarcaciones locales y un espectáculo de chorros de agua por parte de remolcadores. Este emblemático navío, uno de los más reconocidos del mundo por su papel en la formación de oficiales navales y su recorrido diplomático internacional, fue guiado con precisión y profesionalismo por el práctico colombiano Efraín Sarmiento, miembro de la empresa PILCAR.

La llegada del Juan Sebastián Elcano hace parte de su 96º crucero de instrucción, que lo ha llevado por diversos puertos de América Latina en una travesía que rinde homenaje a los lazos históricos y culturales entre España y el continente. Cartagena de Indias, reconocida por su riqueza histórica y su infraestructura portuaria estratégica, recibió al buque con un despliegue digno de su importancia: el saludo marítimo con remolcadores, la presencia de embarcaciones deportivas y veleros.

El practicaaje jugó un papel fundamental en esta operación, garantizando una maniobra segura y precisa desde el ingreso a la bahía hasta el atraque en el muelle asignado. Esta operación no solo resalta la importancia del trabajo de los prácticos en Colombia, sino que pone en evidencia el nivel de confianza y reconocimiento internacional que tienen nuestros profesionales. Con cada arribo exitoso, como el del Juan Sebastián Elcano, se reafirma el compromiso del practicaaje colombiano con la seguridad, eficiencia y excelencia operativa. ANPRA celebra este hito y felicita al capitán y a todo el equipo de PILCAR por su impecable labor.



-Imagen tomada de Facebook Cartagena de Indias, <https://www.facebook.com/photo/?fbid=997605655895361&set=pcb.997605715895355> -

>> Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP)

El uso del doble piloto en Coveñas: una medida clave para la seguridad y eficiencia operacional



El documento técnico ITP 016 A, elaborado por ANPRA y profesionales con más de 15 años de experiencia, presenta una detallada justificación sobre la necesidad y beneficios de implementar el uso de **doble piloto práctico** en las maniobras de amarre y desamarre de buques tanque en el terminal costa afuera de **Coveñas**.

Ante el creciente tamaño de los buques tanqueros —algunos superando los 320 metros de eslora y 23 metros de calado—, la maniobrabilidad se vuelve más compleja y sensible a errores, especialmente en condiciones climáticas adversas o cuando se pierde visibilidad en la aproximación final a la monoboya. Esta situación genera

un riesgo elevado de colisión, daños ambientales y afectaciones económicas.

El documento expone que el segundo piloto no solo complementa las decisiones del piloto titular, sino que asume funciones específicas como el control de la aproximación desde la proa y el monitoreo constante en áreas de visión limitada (Blind Zones). Esta práctica, respaldada por normativas nacionales (DIMAR) e internacionales (SOLAS, MSC/Circ. 982), ya es de uso obligatorio en países como Chile, Brasil y Singapur.

La instrucción también analiza la experiencia de Colombia, destacando los positivos resultados de la implementación del doble piloto en Buenaventura, y sugiere replicar este modelo en Coveñas para aumentar la seguridad operacional y la confianza de los capitanes de los buques.

En conclusión, el uso del doble piloto es una **medida preventiva fundamental** que mejora la capacidad de respuesta ante fallas técnicas, meteorológicas o de comunicación. Aporta significativamente a la protección del medio ambiente marino, la eficiencia logística y el cumplimiento normativo.

Te invitamos a leer el documento completo en: www.anpracolombia.org



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

Q www.pilotosdelpacifico.com

✉ informacion@pilotosdelpacifico.com

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

>> Agenda ANPRA

¡Capacítate con ANPRA!

En ANPRA seguimos fortaleciendo la formación de nuestros afiliados y de la gente de mar. Te invitamos a participar en dos importantes cursos diseñados para mejorar la seguridad y preparación ante emergencias:

Curso de Control de Incendios

- > ESUP Cartagena
- > 28 y 29 de julio
- > Incluye certificación OMI 1.20 y diploma oficial.



Curso de CONTROL DE INCENDIOS
28 Y 29 DE JULIO

Actúa con seguridad. Responde con preparación.

ESUP CARTAGENA

Diploma emitido por la ESUP y certificación OMI 1.20

+57 315 636 44 54
valeriamachecha.anpra@gmail.com

@anpracolombia
www.anpracolombia.org



CURSO DE SEGURIDAD Y SALVAMENTO
PARA GENTE DE MAR Y PILOTOS PRACTICOS

(ESCAN) Barranquilla

25 y 26 de agosto

3156384454
valeriamachecha.anpra@gmail.com

Diploma ESCAN

INSCRIBETE AHORA

Curso de Seguridad y Salvamento

- > ESCAN Barranquilla
- > 25 y 26 de agosto
- > Dirigido a gente de mar y pilotos prácticos.
- > Diploma ESCAN.

Cupos limitados Inscríbete ya

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

¡Sigue preparándote con ANPRA!

Referencias:

- » **Albaigés J., Morales-Nin B. & Vilas F. (2006). The Prestige oil spill: a scientific response. Mar Pollut Bull. 53(5-7). Págs. 205-207.** <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2006.03.012>

- » **BBC News Mundo. (11 de marzo de 2025). Un buque petrolero y un carguero chocan en el mar del Norte frente a la costa británica. BBC News Mundo. Recuperado de:** <https://www.bbc.com/mundo/articles/c5yxp7pyqvro>

- » **Juan Zamora. (22 de septiembre de 2021). La responsabilidad de los prácticos en los accidentes marítimos. Naucher Global. Recuperado de:** <https://www.naucher.com/la-responsabilidad-de-los-practicos-en-los-accidentes-maritimos/>

- » **Mambra, S. (4 de mayo de 2024). The complete story of the Exxon Valdez oil spill. Marine Insight. Recuperado de** <https://www.marineinsight.com/maritime-history/the-complete-story-of-the-exxon-valdez-oil-spill/>

- » **Transportation Research Board and National Research Council. (2003). Oil in the Sea III: Inputs, Fates, and Effects. Washington, DC: The National Academies Press.** <https://doi.org/10.17226/10388>

- » **Corea del Sur anuncia la construcción del mayor transportador de hidrógeno del mundo (13 mayo 2025). Recuperado de** <https://es.clickpetroleoegas.com.br/coreia-do-sul-anuncia-construcao-do-maior-navio-transportador-de-hidrogenio-do-mundo-ctf01/>

- » **DCSA & Partners Complete First Interoperable Digital Bill Of Lading Transaction, 17 de mayo 2025** https://www.marineinsight.com/shipping-news/dcsa-partners-complete-first-interoperable-digital-bill-of-lading-transaction/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=dcsa-partners-complete-first-interoperable-digital-bill-of-lading-transaction

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, Cra. 27 No. 27-05, Centro empresarial Seaport, piso 3



ANPRA Colombia

anpracolombia.org

anpra2011@yahoo.com

infoanpra@yahoo.com.co



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION