



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

#ConProaAlFuturo



EL PILREP, HERRAMIENTA DE CONTROL Y GESTIÓN
ITP 024

Bogotá, Agosto 2025



Elaborado por

Santiago Parada Pinilla

Agosto 2025

Revisado por

Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau

Agosto 2025

Revisión final y aprobación

Junta Directiva

Septiembre de 2025



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

#ConProaAlFuturo



INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION



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 024

EL PILREP, HERRAMIENTA DE CONTROL Y GESTIÓN

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	5
2. MARCO NORMATIVO NACIONAL	6
3. CONCEPTOS Y DEFINICIONES	7
4. APLICACIÓN EN EL PRACTICAJE	8
5. EXPERIENCIAS.....	9
6. CONCLUSIONES	11
7. REFERENCIAS.....	12



1. INTRODUCCIÓN

En el ejercicio de la labor del practicaaje, una de las responsabilidades fundamentales del piloto práctico es el adecuado **registro, control y trazabilidad de cada maniobra** en la que interviene. Este registro se materializa, al menos para el caso colombiano, a través del **formato para el reporte y control de las maniobras de practicaaje (PILREP)**, documento técnico que recoge los principales datos operativos y de seguridad asociados a cada servicio de practicaaje prestado. El diligenciamiento oportuno y preciso de este formato es una herramienta esencial para la gestión documental del servicio, la trazabilidad institucional y el aseguramiento de las condiciones de seguridad en el entorno portuario y marítimo.

La **Asociación Internacional de Pilotos Prácticos (IMPA)**, por sus siglas en inglés, ha señalado que uno de los pilares para el fortalecimiento del servicio de practicaaje es la existencia de protocolos estandarizados de reporte y documentación, los cuales deben promover la transparencia, facilitar el análisis de las operaciones y contribuir al mejoramiento continuo de la profesión. En este sentido, la elaboración de reportes como el PILREP permite documentar la experiencia operativa y, además, actúa como un instrumento de respaldo en caso de inspecciones, auditorías o investigaciones posteriores a la maniobra.

En concordancia con lo anterior, la **Dirección General Marítima (DIMAR)** ha reglamentado con registros confiables y verificables el cumplimiento de los estándares técnicos y operativos del servicio de practicaaje en Colombia. El formato PILREP cumple una función dual: por un lado, actúa como evidencia del cumplimiento del servicio conforme a los parámetros autorizados y, por otro, proporciona insumos clave para los sistemas de gestión de calidad, seguridad y formación continua de los pilotos prácticos. Asimismo, el registro conjunto por parte del piloto y el capitán fortalece la confianza mutua y asegura un entendimiento común sobre lo acontecido durante la maniobra.

Pretendemos en las próximas páginas **establecer de forma clara y detallada los lineamientos para el diligenciamiento del formato PILREP por parte del piloto práctico en coordinación con el Capitán del buque**, en cada etapa del servicio prestado. Su elaboración responde a la necesidad de **homogeneizar criterios y prácticas entre los pilotos**, fortalecer los mecanismos de control institucional y, en especial, consolidar una cultura operativa basada en la trazabilidad, la precisión documental y la mejora continua del servicio.



2. MARCO NORMATIVO NACIONAL E INTERNACIONAL

El diligenciamiento del formato **PILREP**, como instrumento oficial para el reporte y control de las maniobras de practica, se encuentra reglamentado por la **DIMAR**, autoridad competente en materia de seguridad y regulación marítima en Colombia. Esta normatividad establece los parámetros bajo los cuales debe cumplirse el registro documental del servicio de practica, así como las obligaciones del piloto práctico en su rol de garante de la trazabilidad operativa.

La **Resolución 147 de 2002**, expedida por DIMAR, constituye el fundamento normativo principal sobre este tema. En ella se formaliza la existencia del formato **PILREP**. Según lo establecido, corresponde al piloto práctico el diligenciamiento completo, claro y preciso del formato, incluyendo los datos técnicos de la maniobra, información de la embarcación, condiciones de navegación y detalles del arribo o zarpe. Esta misma norma establece que el documento debe ser **firmado y sellado por el Capitán del buque** una vez concluido el servicio, como constancia de conformidad y verificación conjunta de la información consignada.

De manera complementaria, la resolución establece que el formato original debe ser entregado a la Capitanía de Puerto respectiva dentro de las **veinticuatro (24) horas hábiles siguientes** a la realización de la maniobra. Esta disposición garantiza que las autoridades marítimas cuenten con un respaldo documental confiable y oportuno para efectos de control operativo, inspección y análisis. Asimismo, se advierte que cualquier inconsistencia en el diligenciamiento —como errores en fechas, datos incompletos o falta de legibilidad— puede derivar en la **anulación del registro de la maniobra**, lo cual afectaría tanto la trazabilidad del servicio como la validez de su certificación oficial.

La **Resolución 203 de 2002** introduce ajustes al formato PILREP y otros documentos relacionados, con el objetivo de mejorar su claridad, contenido y pertinencia operativa. Esta resolución reafirma la obligatoriedad del diligenciamiento y remisión conforme a los lineamientos previamente establecidos, y busca facilitar su uso como herramienta técnica de registro, control y evaluación.

Por su parte, la **Circular CR-20180893** de DIMAR establece el procedimiento complementario de registro de las maniobras mediante el **Sistema de Información del Tráfico Marítimo (SITMAR)**, a través de las estaciones de control de las Capitanías de Puerto. Esta disposición fortalece los mecanismos de control y respaldo institucional, integrando el formato PILREP físico con un registro digital validado, lo



cual mejora la capacidad de seguimiento por parte de la Autoridad Marítima Nacional y facilita los procesos de verificación y consulta en tiempo real.

A nivel internacional, aunque no existe una reglamentación específica sobre el formato PILREP, la **Asociación Internacional de Pilotos Prácticos (IMPA)** ha enfatizado en sus guías técnicas la importancia de mantener protocolos de reporte estandarizados y verificables para todas las maniobras. En particular, en sus recomendaciones sobre el intercambio de información entre el Capitán y el piloto (*Master–Pilot Exchange*, MPX), destaca que el uso de registros formales, como tarjetas, formularios y reportes operativos, constituye una buena práctica que fortalece la seguridad de la navegación, mejora la comunicación entre las partes y facilita la reconstrucción de hechos en caso de eventualidades. En consecuencia, el diligenciamiento del PILREP se alinea con los principios promovidos por IMPA en cuanto a documentación responsable, trazabilidad operativa y fortalecimiento del sistema de gestión de riesgos en el practicaaje.

3. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

PILREP: formato oficial establecido por la Dirección General Marítima mediante Resolución 147 de 2002, que debe ser diligenciado por el piloto práctico para registrar los datos técnicos, operacionales y administrativos de cada maniobra de practicaaje. Incluye la firma y el sello del capitán del buque como validación del contenido.

Practicaaje: servicio marítimo especializado, prestado por un piloto práctico, que consiste en asesorar o asistir al capitán de una embarcación en la navegación segura en aguas restringidas, como canales, ríos, bahías o puertos, en función del conocimiento local del área.

Sistema SITMAR (Sistema de Información del Tráfico Marítimo): plataforma digital administrada por DIMAR que permite el registro, seguimiento y control de las maniobras marítimas y fluviales en tiempo real. Funciona como complemento al formato físico del PILREP.

Trazabilidad Operativa: capacidad de seguir el historial, aplicación y ubicación de una maniobra específica mediante el registro documental estandarizado (como el PILREP), lo cual permite asegurar la integridad y transparencia del servicio.

Master–Pilot Exchange (MPX): proceso de intercambio de información entre el capitán del buque y el piloto práctico, recomendado por la Asociación Internacional de Pilotos Prácticos (IMPA), para asegurar que ambos compartan una comprensión clara de los aspectos críticos de la maniobra antes de su ejecución.



4. APLICACIÓN EN EL PRACTICAJE

El diligenciamiento del formato PILREP debe considerarse una fase esencial dentro del ciclo operativo del servicio de practica, con igual importancia que la maniobra misma. De conformidad con lo establecido en la Resolución 147 de 2002, su correcto diligenciamiento y validación no solo constituyen una obligación legal para el piloto práctico, sino que representan un respaldo institucional y técnico ante cualquier requerimiento administrativo o de control por parte de la Capitanía de Puerto o la Sede Central de la Autoridad Marítima Nacional.

En la práctica, el procedimiento inicia una vez se ha completado la maniobra, ya sea de arribo, zarpe, fondeo, cambio de sitio, remolque u otra operación específica en la que el piloto haya intervenido. En ese momento, el piloto debe diligenciar el formato PILREP de manera inmediata, a bordo de la nave y en coordinación directa con el Capitán del buque, quien deberá revisar, firmar y sellar el documento como constancia de conformidad con los datos registrados.

El formato debe completarse con información precisa sobre:

Identificación del buque (nombre, bandera, tipo, eslora, manga, calado).

Naturaleza de la maniobra (arribo, zarpe, etc.).

Fecha y hora de inicio y término del servicio.

Condiciones meteorológicas y marítimas.

Nombres del piloto práctico y del capitán de la nave.

Observaciones relevantes (cualquier incidente, demora, dificultad o decisión operativa significativa).

Una vez diligenciado, el **PILREP original debe ser entregado a la Capitanía de Puerto dentro de las 24 horas hábiles siguientes a la maniobra**, cumpliendo con el plazo estipulado por la normatividad vigente. En caso de que se haya prestado más de una maniobra en la misma jornada para un mismo buque, deberá generarse un PILREP independiente por cada servicio, reflejando las condiciones particulares de cada uno.

Casos especiales de aplicación

Maniobras nocturnas o en días no hábiles

Cuando una maniobra tiene lugar en horario nocturno, fines de semana o días festivos, el piloto deberá asegurarse de completar el PILREP al finalizar la



operación y entregar el documento físico a primera hora del día hábil siguiente. Se recomienda mantener una copia de respaldo del documento hasta su entrega oficial.

Fondeos temporales o maniobras múltiples en un mismo día

En situaciones donde se realicen maniobras combinadas —por ejemplo, fondeo seguido de atraque el mismo día— se deben diligenciar dos formatos PILREP, uno por cada maniobra, asegurando que el capitán firme ambos registros por separado.

Dificultades para obtener la firma del Capitán

En casos excepcionales donde, por razones operativas o de idioma, se dificulte obtener la firma del Capitán, el piloto deberá dejar constancia de la situación en el campo de observaciones y notificar de inmediato a la Capitanía de Puerto. No obstante, el formato sin firma del Capitán carece de validez plena, salvo que sea aprobado mediante verificación de la autoridad marítima.

Apoyo del sistema SITMAR

En aquellas Capitanías que cuenten con infraestructura tecnológica, el diligenciamiento físico del PILREP puede ser complementado con el registro digital a través del sistema **SITMAR**, el cual debe contener los mismos datos consignados en el formato impreso. Esto no exime de la entrega del documento físico ni de la responsabilidad del piloto sobre la veracidad de la información.

Maniobras con buques especiales o de dimensiones no estándar

Cuando se atienden embarcaciones con características especiales (dragas, artefactos navales, plataformas, buques de gran calado o manga superior al canal operativo), se deben incluir en el PILREP observaciones técnicas específicas relacionadas con la maniobra, condiciones de navegación, apoyo de remolcadores o restricciones operativas observadas

5. EXPERIENCIAS

Durante la prestación del servicio de practica, se han identificado situaciones recurrentes que ponen en evidencia la importancia del diligenciamiento adecuado y oportuno del **PILREP**. Estas experiencias, derivadas de la práctica profesional en diferentes jurisdicciones portuarias del país, permiten comprender cómo este registro



documental se convierte en una herramienta esencial para garantizar la trazabilidad y la transparencia de las maniobras.

Una primera situación frecuente se presenta en condiciones **meteorológicas adversas**, como lluvias intensas o limitación de la visibilidad por niebla. En estos escenarios, el desarrollo de la maniobra demanda una atención prioritaria a la navegación segura, lo que en ocasiones puede retrasar el diligenciamiento del formato. La práctica ha demostrado que contar con protocolos claros, donde el piloto práctico registra de manera preliminar los datos esenciales y posteriormente completa la información en coordinación con el Capitán, facilita el cumplimiento de los plazos sin sacrificar la seguridad.

Otra experiencia significativa se relaciona con la **alta densidad de tráfico en puertos de gran movimiento**, donde los pilotos deben realizar varias maniobras en un mismo turno. Este nivel de exigencia puede derivar en **fatiga operativa** y en la omisión de detalles en los reportes. El uso disciplinado del PILREP, apoyado en listas de verificación (checklists) y en la corresponsabilidad del capitán para validar la información, ha permitido reducir inconsistencias y reforzar la confiabilidad del documento como evidencia oficial de cada servicio prestado.

De igual manera, se han registrado casos en los que, tras un **incidente menor durante la maniobra** (como un roce con un muelle o retrasos significativos en la operación), el PILREP ha constituido la **única fuente documental confiable** para reconstruir los hechos y determinar responsabilidades. En estos casos, la exhaustividad del piloto práctico al detallar las condiciones del servicio, junto con la validación del capitán, ha facilitado la labor de las Capitanías de Puerto y ha respaldado las acciones correctivas o preventivas que se implementaron posteriormente.

Estas experiencias evidencian que el PILREP no debe ser entendido únicamente como un requisito administrativo, sino como un **instrumento de gestión de la seguridad y la calidad en el practicaje**. Su diligenciamiento oportuno y preciso, incluso en situaciones de alta carga operativa, contribuye directamente a la prevención de errores, al aprendizaje organizacional y al fortalecimiento de la confianza entre la Autoridad Marítima, los pilotos prácticos y los capitanes de las naves.



6. CONCLUSIONES

El formato PILREP es un instrumento técnico y administrativo indispensable para el control y la trazabilidad del servicio de practica en Colombia. Su carácter obligatorio, sustentado en la normativa de la Dirección General Marítima (DIMAR), garantiza un marco común para la documentación de cada maniobra y fortalece el sistema de gestión marítima nacional.

La correcta comprensión de los conceptos fundamentales asociados al practica, tales como el rol del piloto práctico, el intercambio de información con el Capitán (MPX) y la validación documental mediante firma y sello, es esencial para asegurar que el diligenciamiento del PILREP cumpla con los estándares de transparencia, precisión y confiabilidad establecidos por la normativa nacional e internacional.

La aplicación práctica de la normativa en la labor del practica requiere integrar procedimientos claros y disciplinados en el diligenciamiento del formato, incluso en escenarios de alta exigencia operacional. Factores humanos como la fatiga y el estrés deben ser gestionados mediante prácticas de autorregulación profesional, protocolos de verificación y la cooperación activa con el capitán del buque, con el fin de garantizar la calidad del reporte y la seguridad de la maniobra.

Las experiencias acumuladas en la operación diaria demuestran que el PILREP no es únicamente un requisito administrativo, sino una herramienta de gestión que facilita el análisis de eventos, la reconstrucción de hechos y la implementación de acciones correctivas. Su valor probatorio en casos de incidentes, así como su utilidad para auditorías e inspecciones, refuerzan la necesidad de un diligenciamiento riguroso y estandarizado.

En consonancia con las recomendaciones de la Asociación Internacional de Pilotos Marítimos (IMPA), por sus siglas en inglés, el PILREP contribuye a consolidar una cultura de seguridad y mejora continua en el practica, al documentar de manera verificable las condiciones de cada servicio. Esto fortalece no solo la relación entre piloto práctico y capitán, sino también la confianza de la comunidad marítima en el sistema de control nacional.

En síntesis, la implementación disciplinada del PILREP constituye un pilar para la profesionalización del servicio de practica, aportando seguridad, transparencia y respaldo documental a cada maniobra. Su correcta utilización por parte de los pilotos prácticos, en coordinación con los capitanes y bajo supervisión de DIMAR, asegura la integridad de las operaciones marítimas y contribuye al fortalecimiento institucional del sector.



7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Dirección General Marítima – DIMAR. (2002). *Resolución 147 de 2002, por la cual se establecen el formato PILREP, REPEN y el informe mensual de maniobras para el servicio de practicaaje*. Bogotá D.C., Colombia.
<https://faolex.fao.org/docs/pdf/col201590.pdf>

Dirección General Marítima – DIMAR. (2002). *Resolución 203 de 2002, por la cual se modifican parcialmente los formatos establecidos en la Resolución 147 de 2002*. Bogotá D.C., Colombia. <https://www.dimar.mil.co/taxonomy/term/833>

Dirección General Marítima – DIMAR. (2018). *Circular CR-20180893 del 12 de octubre de 2018, instrucciones sobre el registro de maniobras en el Sistema de Información del Tráfico Marítimo (SITMAR)*. Bogotá D.C., Colombia.

International Maritime Pilots' Association – IMPA. (2021). *IMPA guidance on the Master–Pilot Exchange (MPX)*. London, United Kingdom.
<https://www.impahq.org/sites/default/files/2021-04/IMPA%20Guidance%20on%20the%20Master%20-%20Pilot%20Exchange%20%28MPX%29.pdf>

**INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE
ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA**

ITP 024

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

#ConProaAlFuturo



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA