



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

#ConProaAlFuturo



RIESGOS LABORALES E INDEMNIZACIÓN DEL PILOTO PRÁCTICO

ITP 030

Bogotá, Octubre 2025



Elaborado por

Tamara Navarro Balanta

Laura Alfonso Rincón

Santiago Parada Pinilla

Octubre 2025

Revisado por

Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau

Octubre 2025

**Revisión final y
aprobación**

Junta Directiva

Octubre de 2025



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 030

RIESGOS LABORALES E INDEMNIZACIÓN DEL PILOTO PRÁCTICO

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	5
2. MARCO NORMATIVO NACIONAL	6
3. CONCEPTOS Y DEFINICIONES	7
4. APLICACIÓN EN EL PRACTICAJE	8
5. EXPERIENCIAS.....	14
6. CONCLUSIONES	16
7. REFERENCIAS.....	17



1. INTRODUCCIÓN

El ejercicio del practicaaje constituye una actividad esencial para la seguridad marítima y la protección del medio marino, pero a su vez representa una de las labores con mayor nivel de exposición al riesgo dentro del ámbito portuario y de la navegación. El embarque y desembarque en buques de gran porte, muchas veces en condiciones de baja visibilidad, mar agitado o fuertes corrientes, implica que los pilotos prácticos enfrenten diariamente situaciones de alto riesgo. Por tal razón, la seguridad de esta profesión ha sido reconocida de manera prioritaria tanto por organismos internacionales como por las autoridades marítimas nacionales.

El marco internacional, la Organización Marítima Internacional (OMI), establece lineamientos específicos sobre el embarque y desembarque de prácticos a través del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y sus resoluciones asociadas, reforzando la necesidad de contar con equipos adecuados y protocolos claros de seguridad. A su vez, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), mediante el *Maritime Labour Convention* (MLC, 2006), ha consolidado normas para garantizar condiciones seguras y dignas de trabajo a todos los profesionales marítimos, incluyendo a los prácticos. De igual manera, la *International Maritime Pilots Association* (IMPA), por sus siglas en inglés, ha señalado que la seguridad de los prácticos constituye un elemento central para la integridad de las operaciones marítimas globales.

En el contexto colombiano, la Dirección General Marítima (DIMAR) y las Capitanías de Puerto ejercen la supervisión directa sobre los procedimientos de embarque y desembarque, así como el cumplimiento de la normativa técnica de seguridad. Paralelamente, el Sistema General de Riesgos Laborales (SGRL) establece los parámetros de afiliación, cobertura y prestaciones en caso de accidentes o enfermedades laborales, vinculando de manera directa a las empresas de practicaaje en la protección integral de los pilotos prácticos.

Este documento técnico tiene como finalidad proporcionar una guía estandarizada para la identificación, prevención y atención de riesgos laborales asociados al practicaaje, además de aclarar los procedimientos de indemnización en caso de accidente o fallecimiento. De esta manera, se busca fortalecer la cultura de seguridad marítima, garantizar que los pilotos prácticos y sus familias cuenten con la protección jurídica y económica que respalde el desarrollo de esta actividad estratégica para la nación.



Este documento se enmarca dentro de los lineamientos establecidos por el Convenio SOLAS (Capítulo V, Regla 17), las Recomendaciones OMI-A.1045(27) y OMI-A.1108(29), así como las normas laborales de la OIT orientadas a garantizar condiciones seguras y dignas para los trabajadores marítimos. Su cumplimiento asegura la integridad de los prácticos, del buque y del medio ambiente marino.

2. MARCO NORMATIVO NACIONAL E INTERNACIONAL

En el ámbito internacional, el Convenio SOLAS constituye la base de la seguridad en la transferencia de Prácticos. En su Capítulo V, Regla 23, se exige a los buques contar con instalaciones y equipos adecuados para el embarque y desembarque de prácticos, asegurando que cumplan parámetros técnicos que garanticen condiciones seguras en cada operación. Estas disposiciones se complementan con las resoluciones A.1045(27) y A.1108(29) de la Organización Marítima Internacional (OMI), que desarrollan con mayor precisión los requisitos relativos a la construcción, certificación, montaje y mantenimiento de las escalas de práctico, así como las combinaciones con escalas de alojamiento, iluminación, puntos de amarre y procedimientos de verificación antes de cada uso. Con ello, se establece un estándar operativo global que obliga a la tripulación y al oficial de guardia a supervisar la maniobra y garantizar que los equipos cumplan con las condiciones adecuadas antes de permitir el embarque.

El Capítulo V, Regla 17 del Convenio SOLAS establece obligaciones generales de mantenimiento y observancia de las normas de seguridad, que incluyen el uso seguro de las escalas de práctico. Las Resoluciones OMI-A.1045(27) y A.1108(29) desarrollan los requisitos técnicos de diseño, montaje, mantenimiento y uso de las escalas, estableciendo estándares globales de seguridad para el embarque y desembarque de prácticos. La OIT, a través de sus convenios, complementa este marco garantizando condiciones laborales seguras y la protección integral del trabajador marítimo, incluyendo la salud mental.

Por su parte, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), a través del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006), refuerza la dimensión laboral y preventiva. La Regulación 4.3 dispone que los Estados y empleadores deben implementar políticas de seguridad y salud ocupacional que incluyan la evaluación de riesgos, la capacitación de los trabajadores, el registro y notificación de incidentes, y medidas preventivas frente a factores que puedan afectar la integridad del personal. A su vez, la Regulación 4.1 garantiza a los marinos el acceso a atención médica en



condiciones de igualdad tanto a bordo como en tierra. Estas obligaciones resultan fundamentales para la actividad de los pilotos prácticos, pues consolidan un marco preventivo frente a la fatiga, el estrés y los riesgos inherentes a las maniobras de transferencia.

En el plano nacional, la regulación colombiana en cabeza de la Dirección General Marítima (DIMAR) establece lineamientos específicos para el control y supervisión de las operaciones de practica. Como la Circular CR-20240147 de 2024, que actualiza los protocolos para el embarque y desembarque de prácticos, estableciendo la responsabilidad de las empresas de practica en la gestión de autorizaciones, la coordinación con instalaciones portuarias y la notificación a las Capitanías de Puerto en caso de incumplimientos.

Complementariamente, el Sistema General de Riesgos Laborales (SGRL), organizado por el Decreto 1295 de 1994 y actualizado por la Ley 1562 de 2012, regula la protección social y económica de los trabajadores en Colombia. Estas normas obligan a los empleadores a afiliarse a sus trabajadores al sistema, efectuar las cotizaciones correspondientes y garantizar la cobertura en caso de accidentes de trabajo o enfermedades laborales. Además, establecen responsabilidades directas para el empleador en materia de prevención, programas de seguridad y salud en el trabajo, y atención integral en caso de incapacidad o fallecimiento. En el contexto del practica, esta normativa asegura que los pilotos prácticos cuenten con respaldo legal y económico ante los riesgos que enfrentan durante las maniobras.

3. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Practica: servicio especializado prestado por pilotos prácticos, cuyo objetivo es asesorar al capitán de un buque en su maniobra de ingreso, salida o tránsito por aguas jurisdiccionales, garantizando la seguridad de la navegación, de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente.

Piloto práctico: profesional autorizado por la Autoridad Marítima para asistir técnicamente al capitán del buque en las maniobras de navegación, atraque, desatraque o zarpe y fondeo, dentro de aguas marítimas, o fluviales de un puerto, asumiendo un rol esencial en la seguridad marítima.

Riesgo laboral: probabilidad de ocurrencia de un accidente o enfermedad derivada de la actividad laboral. En el practica, los riesgos laborales más comunes incluyen



caídas al agua, lesiones durante embarque y desembarque, accidentes por mal tiempo o fallas en equipos de acceso.

Accidente de trabajo: según la Ley 1562 de 2012, es todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, perturbación funcional, invalidez o la muerte. En el caso de los pilotos prácticos, se considera accidente de trabajo cualquier eventualidad ocurrida durante la prestación del servicio de practicaaje.

Equipo de Protección Personal (EPP): conjunto de dispositivos, accesorios y vestimenta diseñados para proteger al trabajador frente a riesgos que puedan amenazar su seguridad y salud. Para los pilotos prácticos, los EPP incluyen chaleco salvavidas, arnés, líneas de vida, casco, calzado antideslizante y dispositivos de comunicación.

Indemnización laboral: prestación económica reconocida a un trabajador o a sus beneficiarios como consecuencia de un accidente de trabajo, enfermedad laboral o fallecimiento, de acuerdo con lo establecido en el SGRL y en las disposiciones civiles o contractuales aplicables.

Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE): obligación de resarcir los daños ocasionados a terceros sin que medie un contrato previo. En el contexto marítimo, puede implicar reclamaciones por daños sufridos por un piloto práctico en maniobras defectuosas o por negligencia atribuible al armador o a la empresa de practicaaje.

4. APLICACIÓN EN EL PRACTICAJE

La actividad del practicaaje implica que el piloto práctico, en estrecha coordinación con el capitán de la nave, cumpla no solo con los estándares de seguridad de navegación, sino también con los procedimientos de prevención y gestión de riesgos establecidos por la normativa internacional y nacional. En este sentido, el cumplimiento estricto del Convenio SOLAS, las resoluciones de la OMI y las disposiciones nacionales de la Dirección General Marítima (DIMAR) y del Sistema General de Riesgos Laborales (SGRL) constituye un requisito esencial para la protección integral de los prácticos durante el desarrollo de sus funciones.

1. Identificación y prevención de riesgos



Los riesgos inherentes al practicaaje incluyen caídas al agua durante el embarque y desembarque, accidentes derivados de condiciones meteorológicas adversas (oleaje, vientos, corrientes), fallas en las escalas de práctico o en equipos auxiliares, así como incidentes ocasionados por la interacción con buques de gran calado o en movimiento. Ante estos escenarios, la normativa exige adoptar una cultura preventiva mediante la verificación previa del estado y la correcta instalación de las escalas, el uso de medios de comunicación entre el práctico y la tripulación, y la suspensión de la maniobra en caso de que se evidencien condiciones inseguras.

2. Uso de equipos de protección personal (EPP)

De acuerdo con la normativa de seguridad laboral, el uso de **chalecos salvavidas, cascos, guantes, calzado antideslizante y líneas de vida** resulta obligatorio en las maniobras de embarque y desembarque. Estos equipos deben mantenerse en óptimas condiciones y ser sustituidos de manera periódica para garantizar su efectividad. La empresa de practicaaje tiene la responsabilidad de proveer equipos certificados y de calidad, así como de establecer protocolos de revisión rutinaria por parte de los prácticos. El **Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006)** establece la importancia de prevenir los efectos de la fatiga en las operaciones marítimas. En el contexto interno en especial el artículo 26 Dec. 1466 de 2004 sobre la Distribución del servicio de practicaaje, se establece una distribución uniforme del trabajo en el servicio, de acuerdo a las condiciones específicas del puerto o zonas de pilotaje, en la cual los pilotos están distribuidos en grupos, garantizando la disponibilidad continua del servicio, la prevención de la fatiga y el mantenimiento de la práctica y habilitación del piloto y la planificación del periodo de servicio, de reposo y de vacaciones. Asimismo, la preparación física y mental del práctico constituye un elemento esencial para reducir la exposición a accidentes durante maniobras exigentes o en condiciones adversas. La correcta gestión del estrés operativo permite que las decisiones tomadas junto con el capitán del buque sean seguras y oportunas.

Si bien la normativa internacional reconoce el manejo del estrés y la fatiga como un factor importante para el desarrollo exitoso de las actividades del piloto práctico, es importante conocer los factores de riesgo psicosociales para trabajadores del sector transporte, con relación a la jornada y prevención de la fatiga laboral.

Fatiga Laboral

La fatiga laboral es aquella que se origina en la relación persona-trabajo. La persona no puede separarse del trabajador y determinadas actitudes, vivencias o



experiencias fuera del ámbito estrictamente laboral van a condicionar tanto que se origine fatiga como la forma en que va a ser percibida.

De este modo, habría al menos dos vías de intervención en la prevención de la fatiga: de un lado las técnicas y estrategias centradas en la persona, de otra las centradas en las condiciones de trabajo y su organización e incluso las que pusieran su acento en la interacción de una y otra.

Desde el punto de vista de la institución, organización o empresa donde la persona desarrolle su trabajo será necesario identificar cuáles son las características de las condiciones de trabajo que incrementan la fatiga para implantar medidas de prevención que puedan aminorarla. Estas medidas no tienen por qué ser específicas, sino que al adoptar aquellas otras que permiten eliminar o minimizar los riesgos estaríamos también reduciendo los efectos de dichas condiciones de trabajo sobre la fatiga del trabajador.

La fatiga laboral se genera por la interacción entre la persona y su trabajo, y pueden verse influenciada por factores fuera del ámbito laboral. Existen dos formas principales de intervenir para prevenir: una centrada en el trabajador, a través de técnicas y estrategias personales, y otra centrada en la condiciones laborales y su organización, considerando también la interacción entre ambas.

Desde la perspectiva de la organización, es crucial identificar las características del entorno laboral que aumentan la fatiga, para implementar medidas preventivas que la disminuyan. Estas medidas no necesitan ser específicamente diseñadas para la fatiga, si no que cualquier acción que reduzca riesgos en el trabajo contribuirá a minimizar los efectos de la fatiga en los trabajadores

La fatiga laboral tiene diversas consecuencias, entre las cuales se incluyen una mayor probabilidad de accidentes laborales, incremento del absentismo de los trabajadores fatigados, mayor riesgo de enfermedades cardiovasculares, disminución del estado de alerta y vigilancia, incluso durante turnos diurnos, reducción de la discriminación visual y auditiva, aumento de errores de memoria, y la posible evolución hacia el síndrome de fatiga crónica, que es difícil de tratar y presenta recaídas frecuentes. Además, la fatiga puede generar estrés, desmotivación y el desarrollo de diversas patologías.



Las resoluciones 2404 de 2019 y 2706 de 2022 sobre la fatiga laboral en Colombia que establecen Los protocolos en seguridad y salud en el trabajo, buscan guiar a empleadores, trabajadores, instituciones de seguridad social y prestadores de servicio para identificar, coordinar, implementar y hacer seguimiento a las acciones que aborden los factores psicosociales en el entorno laboral, ya sea en trabajos presenciales, teletrabajo o trabajo remoto. La intervención sobre los factores psicosociales requiere un enfoque interdisciplinario que combine diversas disciplinas para diseñar, orientar, desarrollar, evaluar y acompañar a las actividades preventivas.

La intervención primaria debe realizarse a nivel organizacional mediante cambios estructurales, controles administrativos y operacionales que mejoren las condiciones laborales. la intervención secundaria se enfoca en el trabajador, promoviendo se salud y previendo los efectos negativos derivados de los factores psicosociales

Se insta a las Administradoras de Riesgos Laborales a mantener un espacio de atención no presencial (teléfono, whatsapp, redes sociales, otros) de ayuda, intervención y/o soporte en crisis, atendido por un equipo de profesionales de la salud mental que brinden primeros auxilios psicológicos, a los trabajadores de diferentes sectores económicos para contribuir a la salud mental y bienestar de los trabajadores.

En adición a esta ley, surgió el decreto 0728 de 2025 el cual tiene como principal objetivo establecer medidas obligatorias para promover la salud mental y prevenir problemas mentales y el consumo de sustancias psicoactivas en el ámbito laboral colombiano. Aplica a todos los empleadores (públicos y privados), trabajadores (dependientes e independientes), contratantes, contratistas y las Administradoras de Riesgos Laborales (ARL). Este decreto establece que se deben implementar, con apoyo técnico de las ARL:

- Programas de sensibilización e intervención contra el consumo y abuso de sustancias psicoactivas, incluyendo detección activa, asistencia profesional y evaluación de resultados.
- Estrategias integrales para prevenir trastornos mentales, basadas en evaluación de riesgos psicosociales, enfocadas en promover factores protectores y gestionar factores de estrés laboral (carga laboral, pausas, comunicación, prevención del acoso, trabajo por turnos, teletrabajo, etc.). Intervenciones sobre efectos en salud, incluyendo gestión del estrés, primeros auxilios psicológicos y atención en crisis o situaciones de emergencia.



En general el Decreto 0728 de 2025 establece un marco normativo robusto para integrar la salud mental como un componente crucial de la gestión laboral en Colombia. Propone un enfoque preventivo, integral y compartido entre empleadores, ARL, EPS y trabajadores, fortaleciendo la cultura de trabajo saludable y segura.

4. Procedimientos de emergencia y rescate

En caso de accidente, como una caída al agua, se deben aplicar procedimientos estandarizados que incluyan la activación de señales de emergencia, el uso inmediato del arnés, aros salvavidas y la coordinación con las unidades de rescate. Es responsabilidad del capitán, bajo asesoría del práctico, ordenar maniobras como el **giro de Williamson** para facilitar la recuperación del tripulante. Estos procedimientos deben ser conocidos por toda la tripulación y reforzados mediante simulacros periódicos que incluyan escenarios realistas de rescate.

El plan de emergencia por caída al agua debe incluir la activación inmediata de señales de emergencia, uso de aros salvavidas, comunicación con unidades de rescate, coordinación con el capitán y maniobra de 'giro de Williamson'. Todos los miembros de la tripulación deben conocer y practicar este procedimiento mediante simulacros trimestrales que incluyan escenarios realistas de rescate.

5. Normativas para el uso de escalas de práctico

La aplicación de la Regla 23 del Convenio SOLAS y las resoluciones de la OMI es directa en las maniobras de practicaaje:

- Las escalas de práctico deben estar fabricadas con materiales resistentes, en buen estado y colocadas a un ángulo adecuado (60° – 75°). De acuerdo con la Regla 23 del Convenio SOLAS y las Recomendaciones OMI-A.1045(27) y A.1108(29), las escalas de práctico y sus accesorios deben ser inspeccionadas antes de cada uso por el oficial de guardia y confirmadas por el piloto práctico. Deben estar libres de obstáculos, correctamente iluminadas y firmemente aseguradas.
- Se debe garantizar que la escala esté libre de obstáculos, correctamente iluminada y asegurada a puntos de amarre firmes.
- En caso de que se requiera una combinación con escala de alojamiento, esta deberá cumplir las especificaciones técnicas descritas en la resolución OMI A.1108(29).



- La verificación de estas condiciones corresponde al oficial de guardia y debe ser confirmada por el práctico antes de iniciar la maniobra.

6. Responsabilidades de la empresa de practicaaje

La legislación nacional obliga a las empresas de practicaaje a garantizar la **afiliación de los prácticos al SGRL**, con cobertura integral ante accidentes de trabajo, enfermedades profesionales e incluso fallecimiento. En este sentido, las empresas deben implementar programas de seguridad y salud en el trabajo, proveer equipos adecuados y coordinar capacitaciones en rescate, primeros auxilios y supervivencia en el mar. Además, en caso de accidente, corresponde a la empresa asegurar que el práctico reciba atención médica inmediata y que se respeten las prestaciones económicas y asistenciales definidas por la Ley 1562 de 2012 y el Decreto 1295 de 1994.

Asimismo, la empresa deberá realizar simulacros periódicos de emergencia, entrenamientos en rescate y programas de salud mental ocupacional conforme al Decreto 0728 de 2025. Deberá asegurar la afiliación y cobertura efectiva de todos los prácticos al Sistema General de Riesgos Laborales (SGRL), incluyendo contratistas independientes, en cumplimiento del artículo 13 de la Ley 1562 de 2012.

Ahora bien, ¿Las empresas de practicaaje están obligadas a contratar a los pilotos como empleados? La respuesta que surge es: No existe disposición legal que obligue a las empresas de practicaaje a contratar exclusivamente a los pilotos prácticos como empleados dependientes, luego la contratación de pilotos como contratistas independientes es jurídicamente viable, siempre que exista autonomía técnica y se evite subordinación.

Si bien las empresas de practicaaje organizan turnos y coordinan la prestación del servicio, ello no configura subordinación laboral sino una obligación de coordinación operativa inherente al cumplimiento de estándares de seguridad marítima.

En consecuencia, es jurídicamente viable estructurar contratos de prestación de servicios independientes con los pilotos prácticos, siempre que se garantice la autonomía técnica y no se ejerza poder disciplinario, sancionatorio o de subordinación. Asimismo, en caso de optar por contratar Pilotos Prácticos como independientes, requiera los siguientes aspectos:

- Verdadera autonomía técnica y sin subordinación.



En tal caso, las empresas deben garantizar:

- Afiliación obligatoria al SGRL como trabajadores independientes.
- Contratos claros que delimiten la autonomía.
- Protocolos de seguridad y cobertura mediante ARL.

Por su parte, el SGRL es aplicable tanto a trabajadores dependientes como a contratistas independientes. Según la modalidad de contratación el SGRL se implementa:

Si los pilotos son **empleados**, la empresa de practica debe asumir afiliación y aportes, si son **contratistas independientes**, la empresa debe verificar que estén afiliados al SGRL y exigir soporte de pago, conforme al art. 13 Ley 1562/2012. Adicionalmente, las empresas de practica pueden implementar seguros complementarios (responsabilidad civil, accidentes personales) como mecanismos de protección adicionales. En consecuencia, el esquema de contratación independiente, reforzado con la verificación del SGRL y seguros adicionales, permite a las empresas cumplir con la normativa, garantizar la seguridad de los pilotos y defender su modelo empresarial frente a cuestionamientos.

7. Indemnización y responsabilidad civil

En caso de accidente laboral, la cobertura del SGRL contempla gastos médicos, rehabilitación y prestaciones económicas por incapacidad o fallecimiento, garantizando la protección del trabajador y de sus beneficiarios. Sin embargo, la responsabilidad civil extracontractual puede entrar en juego cuando el accidente obedece a negligencias atribuibles a terceros, como el armador del buque o la empresa de practica. En estos casos, además del respaldo del SGRL, puede activarse la cobertura del seguro marítimo de **Protection and Indemnity (P&I)**, aunque este se orienta principalmente a la protección patrimonial del armador

En caso de fallecimiento del piloto práctico, los beneficiarios legales tendrán derecho a las indemnizaciones previstas en el Sistema General de Riesgos Laborales, así como a la reparación de perjuicios materiales y morales conforme a la legislación civil. El seguro marítimo P&I cubre principalmente la responsabilidad patrimonial del armador, pero no sustituye las prestaciones laborales ni las obligaciones de seguridad del empleador.

5. EXPERIENCIAS

La labor del piloto práctico implica enfrentar riesgos significativos, particularmente durante las maniobras de embarque y desembarque en buques de gran porte. Estas situaciones, que forman parte de la rutina diaria del practica, se han visto



reflejadas en incidentes reales alrededor del mundo, los cuales ilustran de manera clara la necesidad de contar con procedimientos estandarizados, equipos de protección personal adecuados y una coordinación efectiva entre el capitán de la nave y el piloto práctico.

Un caso ampliamente documentado ocurrió en Bélgica, cuando un piloto de 66 años resultó gravemente herido tras caer desde una escala de práctico a más de seis metros de altura durante una operación rutinaria. Este hecho puso de manifiesto las graves consecuencias que puede acarrear una deficiente verificación en la instalación de las escalas, aun cuando se cumplan las disposiciones internacionales de seguridad establecidas por la OMI y el Convenio SOLAS.

De manera similar, el Swedish Club reportó la caída de un piloto al agua luego de que se rompiera una cuerda lateral de la escala por donde descendía. Aunque la escala contaba con certificación vigente, la inspección posterior reveló deterioros no detectados a simple vista. El incidente, que pudo tener un desenlace fatal, resalta la necesidad de inspecciones exhaustivas y continuas, que no se limiten únicamente a los requisitos formales de certificación.

En Estados Unidos, un accidente en el Columbia River Bar resultó en la muerte de un piloto al caer al océano durante condiciones climáticas adversas. Pese a contar con chaleco inflable y luz estroboscópica, las bajas temperaturas y el estado del mar impidieron un rescate exitoso. Este suceso evidenció que la sola disponibilidad de equipos no es suficiente si no existe también un protocolo de actuación ágil y coordinado con la tripulación y las embarcaciones de apoyo.

Finalmente, aunque no relacionado directamente con caídas, el colapso del puente de Baltimore tras la pérdida de potencia de un buque bajo maniobra de practicaje mostró cómo el papel del piloto práctico puede ser determinante en la gestión de emergencias. Si bien en este caso no hubo responsabilidad atribuible al servicio de practicaje, la magnitud del evento subrayó la importancia de protocolos de comunicación, evaluación de riesgos y entrenamiento constante para enfrentar contingencias imprevistas.

Estos hechos demuestran que la labor de los pilotos prácticos no está exenta de peligros y por ello se debe diligenciar en los PILREP las falencias encontradas a bordo y en las escalas de práctico, en aplicación de la normatividad tanto nacional como internacional vigente y el manual de buenas prácticas de la profesión esenciales para prevenir accidentes y generar una cultura de seguridad operacional en el ámbito marítimo y fluvial.



6. CONCLUSIONES

Diariamente el piloto práctico desarrolla una labor que constituye un eslabón esencial en la cadena de seguridad marítima y fluvial, pero al mismo tiempo se encuentra expuesto a altos riesgos laborales. Los incidentes registrados a nivel internacional evidencian que la exposición a caídas al agua, accidentes en escalas de embarque y condiciones meteorológicas adversas no son eventos aislados, sino amenazas permanentes que deben ser gestionadas de manera integral.

El marco regulatorio internacional, orientado por convenios como el SOLAS, las resoluciones de la OMI y los convenios de la OIT, establece obligaciones claras en materia de prevención, equipos y procedimientos de emergencia. En el ámbito nacional, las disposiciones de la DIMAR, las Capitanías de Puerto y el Sistema General de Riesgos Laborales (SGRL) complementan estas directrices, garantizando que los prácticos en Colombia cuenten con respaldo normativo frente a la seguridad en el ejercicio de su labor y la indemnización en caso de accidentes o fallecimiento.

Sin embargo, la sola existencia de regulaciones no es suficiente. Es imprescindible que las empresas de practicaje y los propios pilotos se comprometan con la aplicación rigurosa de estas normas, promoviendo la formación continua, la actualización de equipos de protección personal y la realización de simulacros periódicos que fortalezcan la capacidad de respuesta ante emergencias. Del mismo modo, resulta clave garantizar la afiliación plena de los prácticos al sistema de riesgos laborales y contar con coberturas complementarias como los seguros P&I, que refuercen la protección económica y social ante eventuales siniestros.

La seguridad y protección del piloto práctico no deben entenderse únicamente como una obligación legal, es una responsabilidad compartida que involucra a los Estados, las empresas de practicaje, la tripulación de los buques y al propio práctico. Solo a través de un enfoque preventivo, coordinado y comprometido será posible reducir la accidentalidad, proteger la vida humana en el mar y fortalecer la confiabilidad del servicio de practicaje en beneficio de la navegación, el comercio y el medio ambiente.



7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Associated Press. (2024, 26 de marzo). *Baltimore bridge collapse: What we know about the Dali cargo ship and pilot role*. AP News. <https://apnews.com/article/baltimore-bridge-collapse-dali-pilot-2024>
- Dirección General Marítima – DIMAR. (2019). *Reglamento Marítimo Colombiano – REMAC 2019*. Dirección General Marítima. <https://www.dimar.mil.co/>
- Dirección General Marítima – DIMAR. (2021). *Circular No. 011 de 2021. Recomendaciones de seguridad para el embarque y desembarque de prácticos*. Dirección General Marítima.
- International Institute of Marine Surveying (IIMS). (2020, 15 de febrero). *Pilot ladder failure highlights need for regular inspection*. IIMS. <https://www.iims.org.uk/pilot-ladder-failure-highlights-need-for-regular-inspection>
- International Labour Organization. (2006). *Maritime Labour Convention (MLC), 2006*. International Labour Office. <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>
- International Maritime Organization. (1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended*. International Maritime Organization.
- International Maritime Organization. (2011). *Resolution A.1045(27) – Recommendations on pilot transfer arrangements*. International Maritime Organization.
- International Maritime Organization. (2015). *Resolution A.1108(29) – Amendments to the Recommendations on pilot transfer arrangements*. International Maritime Organization.
- Ministerio de Trabajo de Colombia. (2012). *Ley 1562 de 2012. Por la cual se modifica el Sistema General de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional*. Diario Oficial de Colombia.
- Ministerio de Transporte de Colombia. (1984). *Decreto 2324 de 1984. Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima*. Diario Oficial de Colombia.



Professional Mariner. (2020, 9 de diciembre). *Columbia River Bar pilot dies after falling into the Pacific Ocean*. Professional Mariner. <https://www.professionalmariner.com/columbia-river-bar-pilot-dies-after-falling-into-the-pacific-ocean>

Superintendencia de Transporte de Colombia. (2019). *Manual de seguridad en operaciones portuarias*. Supertransporte.

The Maritime Executive. (2019, 24 de enero). *Belgian pilot injured in fall from pilot ladder*. The Maritime Executive. <https://www.maritime-executive.com/article/belgian-pilot-injured-in-fall-from-pilot-ladder>

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

ITP 030

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



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION

#ConProaAlFuturo