

Boletín No.

46

Septiembre 2026



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 Juan Pablo Montealegre Ruiz;

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:

Roxana Cano

Diseño:

Julio Alfonso Vásquez

Foto portada y contenido:

Capitán Alain Jair Buitrago Pinzón

En esta edición:

4

Saludo del presidente:

Aniversario ANPRA, reconocimiento a la labor, dedicación y compromiso de los pilotos prácticos de Colombia

6

ANPRA: :

33 años impulsando el practicaaje, la seguridad y la formación marítima en Colombia

11

KMP Mutiara Sentosa 2:

El siniestro que expone las brechas de seguridad del transporte Ro-Ro en Indonesia

14

Capitán Manuel Gil:

Reconocimiento a una vida de practicaaje, aprendizaje y compromiso con las nuevas generaciones

18

Resolución DIMAR 0710 de 2026:

Optimizando el servicio empresarial



19

Agenda de actividades ANPRA

21

Aprender del ayer para navegar con seguridad mañana:

Experiencias del pasado construyen navegación segura del futuro

26

Cuando la experiencia se convierte en prevención:

IV Congreso Lecciones Aprendidas de Accidentes en Mar y Río

28

Memoria Académica III Congreso de Lecciones Aprendidas en Accidentes en el Mar:

El uso de doble práctico

30

Evolución de las ITP:

Nuevos formatos audiovisuales para facilitar el acceso y comprensión del conocimiento técnico del practicaje

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

Secretaría

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

Aniversario ANPRA, reconocimiento a la labor, dedicación y compromiso de los pilotos prácticos de Colombia



El 17 de septiembre de cada año se celebra en Colombia el día del piloto práctico. Esa fecha fue establecida porque ese día 17, en el año 1993, se registró ante la Cámara de Comercio de Bogotá la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia, más conocida como ANPRA.

Los prácticos que estaban regidos hasta 1991 por contratos con la extinta Colpuertos pasaron a prestar un servicio público a través de empresas de practicaje, creadas para cumplir la regulación establecida por la Ley 1 de 1991, que transformó el sistema portuario de público a privado con concesiones públicas y que ha demostrado, con el progreso y las estadísticas del presente, que fue una ley consecuente y modernizadora.

ANPRA entonces cumple 33 años de existencia y para celebrar el día de los pilotos prácticos siempre nos tomamos septiembre como el mes en el que destacamos y rendimos homenaje a esos seres especiales que son capaces de abordar una nave en ruta, exponer su vida en el tránsito lancha barco y viceversa, subir y bajar una escala confiando en que la tripulación de la nave ha hecho su trabajo de

mantenerla e instalarla adecuadamente, asesorar las maniobras en aguas restringidas y regresar a su hogar con la satisfacción del deber cumplido.

Esas tareas las hacen varias veces a la semana; no importa la hora, no interesa si es festivo o fin de semana. Ellos están allí, trabajando hombro a hombro con las tripulaciones de los remolcadores, los operadores de grúas, los coordinadores de las instalaciones portuarias, las autoridades de la Dirección General Marítima, las tripulaciones de las naves, para crear una orquesta sinfónica que armoniza las mejores notas pero que está preparada y entrenada para reaccionar si las circunstancias del medio cambian o si alguna causa aparece para tratar de producir un accidente.

Las normas nacionales que regulan al piloto están encabezadas por el Decreto Ley 2324 de 1984, siguen con la Ley 658 de 2001, las normas de la OMI incorporadas a la ley colombiana por tratados internacionales y con sinnúmero de resoluciones que, agrupadas, forman el REMAC. Es un oficio sobrerregulado. Se cuida en todas ellas que exista un balance apropiado entre seguridad, empresarismo, protección de la infraestructura, cuidado de la vida humana en el mar y prevención de daños ambientales.

Se requiere preparación, capacitación y ciertos rasgos específicos de personalidad para realizar esas tareas del practica y la navegación en áreas restringidas. La templanza, la capacidad de trabajo en equipo, el liderazgo funcional, entre otras, son las características de un piloto práctico.

Las escuelas navales y mercantes con carácter universitario se encargan de la formación del recurso humano que irá a bordo de los barcos y con la experiencia ganada allí en los puestos de dirección, se empieza a cumplir el requisito para presentarse como candidato a piloto práctico. Una vez aceptado, después de un riguroso examen de la DIMAR, se inicia el entrenamiento bajo la dirección de los pilotos más expertos del puerto y, al aprobar el examen final y un número mínimo de maniobras, se adquiere la licencia que inicialmente es válida para barcos de hasta 10.000 TRB. Como ven, toda una carrera que demanda tiempo y gran esfuerzo.

Las relaciones del piloto práctico con el mundo internacional son directas e inmediatas. Al abordar una nave, es el representante de la cultura nacional ante la tripulación y su asesoría sabia, tranquila y profunda gana el respeto de los capitanes y oficiales extranjeros, así como el de las compañías navieras, gran parte de ellas de capitales foráneos y de propietarios naturales de otros países. La asesoría del piloto práctico se interpreta y juzga inmediatamente por parte de compañías de seguros y transportistas de mercancías que atienden las regulaciones OMI y que son capaces de evaluar si la nación cuenta o no con puertos seguros para el tráfico internacional de mercancías.

Por el altísimo nivel de especialización, los pares de los pilotos prácticos también son de naturaleza internacional y se conectan directamente a través de la Asociación Internacional de Pilotos Prácticos (IMPA) o de foros virtuales y presenciales en los que se informan de los avances más recientes de la profesión.

Siempre he pensado que los pilotos prácticos son los “médicos cirujanos especialistas” del río y el mar. Son pocos en número, muy especializados en el conocimiento y la práctica; su oficio combina el arte y el saber técnico, y están en riesgo en todo momento desde que inicia la operación. Riesgo de perder la vida si no se cuidan los procedimientos y no se vigila el sistema, y riesgo profesional porque los demás tendrán los ojos encima de su desempeño y no dudarán en cobrar errores que lleven a un accidente.

Pero no debemos olvidar que son seres humanos, con familias, con expectativas en la vida, con deseos de triunfar y con un inmenso corazón para el servicio público bien remunerado. En ANPRA los valoramos, los cuidamos, los capacitamos y procuramos que su labor se acerque a cero accidentes. En ese propósito unidos somos más.

Deseamos a todos los pilotos prácticos del país que pasen un septiembre de celebración, al lado de sus amigos, familias, superiores y subalternos. Invirtamos tiempo en saludarlos, agradecerles por permitir que todos los días la economía fluya, reconocerles que con su sacrificio nosotros podemos actuar en la sociedad, en la civilización y en la democracia. Un gran abrazo a los pilotos.

VALM. (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA

Presidente



ANPRA:

33 años impulsando el practicaaje, la seguridad y la formación marítima en Colombia

Por: Roxana Cano - Área de Comunicaciones de ANPRA

A puertas de cumplir 33 años, la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia – ANPRA ha acompañado la evolución del practicaaje en el país, defendiendo los intereses del gremio, promoviendo la seguridad de la navegación y construyendo espacios de formación, diálogo e intercambio de conocimiento con profesionales del sector marítimo nacional e internacional. Su historia comenzó el 20 de mayo de 1993, cuando en Barranquilla se realizó la primera reunión de representantes de empresas de practicaaje. Meses después, el 17 de septiembre de 1993, la Asociación adquirió personería jurídica mediante la Resolución No. 528 de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Desde entonces, ANPRA se ha consolidado como una organización representativa del practicaaje colombiano y actualmente agrupa a más del 70 % de los pilotos prácticos del país, está afiliada a la Asociación Marítima Internacional de Pilotos – IMPA y es liderada por el Valm(R) Juan Manuel Soltau.



>> Celebración de los 25 años de ANPRA en el IV Foro de Seguridad Náutica

Una historia marcada por la representación del practicaaje

Desde su creación, ANPRA asumió el compromiso de representar y fortalecer al gremio de pilotos prácticos en Colombia, consolidando su presencia en los principales espacios de discusión sobre el futuro del practicaaje. Uno de sus primeros grandes logros llegó en 1995, con su admisión a la Asociación Internacional de Pilotos Marítimos (IMPA), convirtiéndose en la primera asociación colombiana representante del sector en hacer parte de esta organización. Posteriormente, en 1996 participó en el Congreso Internacional de IMPA en Río de Janeiro y, en 1997, ingresó a la Federación Suramericana de Prácticos, fortaleciendo sus vínculos internacionales.

En 1998, ANPRA presentó ante el Congreso de la República un proyecto de ley relacionado con la carrera del piloto práctico. Estos esfuerzos contribuyeron al fortalecimiento y reconocimiento de la actividad, que finalmente fue regulada en 2001 mediante la Ley 658 como servicio público bajo la jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional. Desde entonces, ANPRA ha continuado evolucionando, ampliando sus espacios de participación y promoviendo el intercambio de conocimiento, experiencias y buenas prácticas entre los pilotos prácticos colombianos y el sector marítimo nacional e internacional. Es así como la Asociación ha continuado evolucionando, ampliando sus escenarios de participación y

construyendo nuevos espacios para que los pilotos prácticos colombianos compartan conocimiento, experiencias y buenas prácticas con el sector marítimo nacional e internacional.

El conocimiento como herramienta para fortalecer la seguridad



>> Desarrollo del IV Foro Latinoamericano de Prácticos en el 2007

A lo largo de sus 33 años, ANPRA también ha entendido que el desarrollo del practicaje está directamente relacionado con la formación y el intercambio de experiencias. Por esta razón, la Asociación ha promovido foros, seminarios, talleres, congresos y diferentes espacios académicos relacionados con la seguridad de la navegación.

En 2004 realizó el Primer Foro Nacional sobre el Practicaje en Colombia y, en 2006, organizó el II Foro Nacional sobre Problemática del Pilotaje en Colombia, con participación de pilotos prácticos de Colombia y Panamá. En 2008 desarrolló el I Seminario de Seguridad sobre el entorno de la seguridad y la gestión marítimo-portuaria, con participación de expositores nacionales e internacionales.

Estos espacios fueron ampliándose con los años. En 2015 ANPRA realizó un taller de interacción entre capitanes de remolcadores y pilotos prácticos, además de actividades académicas sobre el practicaje en la zona portuaria de Barranquilla.

En 2016 desarrolló su II Foro de Seguridad, con participación de representantes de IMPA y pilotos de diferentes regiones del país.

Una oferta de capacitación que trasciende fronteras

Uno de los hitos más importantes de la etapa reciente de ANPRA ha sido el fortalecimiento de su oferta de capacitación especializada en seguridad marítima y fluvial. A través de estos programas, la Asociación ha buscado contribuir a la preparación de quienes participan en la atención de emergencias y en las diferentes actividades relacionadas con la seguridad de la navegación.

Actualmente, ANPRA cuenta con una oferta de cursos orientada a fortalecer conocimientos y competencias fundamentales para el sector marítimo y fluvial, entre los que se encuentran el **Curso de INDUCCIÓN de SEGURIDAD Y ENTRENAMIENTO de SUPERVIVENCIA PARA GENTE de MAR y PILOTOS PRÁCTICOS (ISESMAP)**, curso de **Control de Inundaciones en Emergencias Marítimas y Fluviales – CIEMF** y el curso de **Formación Avanzada en Lucha Contra Incendios a Bordo de Naves**. El crecimiento de esta oferta ha permitido que la capacitación de ANPRA trascienda las fronteras de Colombia.



>> Foto tomada en el desarrollo del XIV Curso ISES MAP que se llevó a cabo el 13 y 14 de agosto del 2026 en la ciudad de Barranquilla.

En los diferentes cursos han participado funcionarios y profesionales provenientes de países como Argentina, Perú y Uruguay, quienes han encontrado en estos espacios una oportunidad para fortalecer sus conocimientos y compartir experiencias con otros profesionales del sector marítimo.

La participación de marinos de países amigos constituye un importante hito para ANPRA, pues demuestra que el conocimiento y la experiencia desarrollados por la Asociación en materia de seguridad, emergencias marítimas y fluviales y formación especializada trascienden las fronteras nacionales. En este sentido, la capacitación se ha consolidado como uno de los pilares de la labor de ANPRA y como una herramienta para proyectar su experiencia hacia otros países.

La llegada de participantes de Argentina, Perú y Uruguay representa un paso significativo en este proceso de internacionalización y abre nuevas oportunidades para ampliar la oferta y el alcance de los programas de formación. Este crecimiento hace parte de una trayectoria institucional más amplia, en la que ANPRA también ha promovido espacios de intercambio internacional mediante congresos, seminarios y eventos especializados en seguridad marítima, con el propósito de compartir conocimiento, aprender de las experiencias de otros países y contribuir al fortalecimiento de la seguridad de la navegación en Colombia y en la región.



>> Foto tomada en el desarrollo de la IV edición del Curso de Control de Inundaciones en Emergencias Marítimas y Fluviales – CIEMF

Más de 15 años promoviendo la seguridad marítima y fluvial

La seguridad marítima y fluvial ha sido uno de los pilares de la actividad institucional de ANPRA. Desde **2008**, la Asociación ha desarrollado eventos especializados en esta materia, generando espacios de encuentro entre pilotos prácticos, autoridades, expertos, empresas y diferentes actores del sector. Durante los últimos años, estos eventos se han desarrollado tanto de manera independiente como en conjunto con organizaciones públicas y privadas, ampliando el alcance de las discusiones y permitiendo abordar los principales desafíos de la seguridad en el ámbito marítimo y fluvial.



▶ *II Congreso de Lecciones Aprendidas de Graves Accidentes realizado en el 2023 en Cartagena de Indias.*

En este proceso nació, en 2022, el Congreso de Lecciones Aprendidas de Graves Accidentes o Incidentes en Maniobras de Practicaje, iniciativa que se convirtió en uno de los principales escenarios académicos de seguridad marítima en Colombia. El propósito de este espacio ha sido reunir experiencias reales, conocimiento especializado y diferentes perspectivas del sector para contribuir a la prevención de accidentes e incidentes y al fortalecimiento de la seguridad durante las maniobras de practica. La evolución de este Congreso refleja el crecimiento de la iniciativa. Su primera edición reunió a **163 profesionales de 10 países y contó con 13 conferencias de expertos**

internacionales. En 2023, la segunda edición alcanzó **185 participantes provenientes de 16 países y 32 conferencias.** En 2025, ANPRA llevó a cabo el **III Congreso de Lecciones Aprendidas en Accidentes e Incidentes en Maniobras de Practicaje**, realizado en la ciudad de Barranquilla entre el **23 y el 25 de abril**. El evento contó con invitados y representantes de **10 países**, una muestra comercial integrada por **13 grandes expositores** y el respaldo de **31 patrocinadores entre aliados y organizaciones.** La realización de este tercer Congreso representó un nuevo paso en la consolidación de Colombia como escenario de encuentro para el gremio marítimo internacional y reafirmó el compromiso de ANPRA con la generación de espacios que permitan compartir experiencias, analizar los desafíos de la actividad y promover una cultura de seguridad en el practica.

Hacia el próximo capítulo: IV Congreso de Lecciones Aprendidas

El éxito alcanzado en las tres primeras ediciones ha motivado a ANPRA a continuar fortaleciendo este espacio de encuentro. Por ello, la Asociación ya se encuentra trabajando en la organización del **IV Congreso de Lecciones Aprendidas de Accidentes en Mar y Río**, que se realizará en **Barranquilla del 19 al 21 de mayo de 2027.**

La próxima edición será una nueva oportunidad para reunir a profesionales, expertos, autoridades, organizaciones y representantes de diferentes países alrededor del intercambio de experiencias y conocimientos relacionados con la seguridad marítima y las maniobras de practica. **ANPRA extiende desde ahora una invitación a todos los actores del sector marítimo a participar en**



► *Participación de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante de la Armada de Chile - DIRECTEMAR en el III Congreso de Lecciones Aprendidas en Accidentes e Incidentes en Maniobras de Practicaje.*

este importante encuentro en 2027, que continuará construyendo sobre la experiencia de las ediciones anteriores y fortaleciendo los espacios de diálogo y aprendizaje que contribuyen a una navegación cada vez más segura.

33 años de evolución y un futuro por construir

Mirar la historia de ANPRA es observar también la evolución del practicaje colombiano. Desde aquella primera reunión realizada en Barranquilla en 1993 hasta la actualidad, la Asociación ha participado en discusiones regulatorias, ha defendido los intereses del gremio, ha fortalecido sus relaciones internacionales, ha desarrollado una oferta de capacitación con alcance internacional y ha creado espacios para compartir conocimiento y experiencias.

Su historia está construida a partir de muchas generaciones de pilotos, dirigentes, profesionales y colaboradores que han contribuido al crecimiento de la organización. Los foros nacionales, la participación en escenarios internacionales, los seminarios de seguridad, los congresos de lecciones aprendidas y el fortalecimiento de la oferta de capacitación son capítulos de una misma historia: la búsqueda permanente de una navegación más segura y de un practicaje cada vez más preparado para responder a los desafíos del sector marítimo.

En sus **33 años**, ANPRA celebra no solamente el tiempo transcurrido desde su constitución, sino también el camino recorrido y la capacidad de la Asociación para transformarse junto con el sector. El reto hacia el futuro será continuar fortaleciendo esa trayectoria: mantener la representación del gremio, promover la formación de nuevas generaciones, ampliar los espacios de intercambio nacional e internacional y seguir aportando, desde el conocimiento y la experiencia de sus pilotos, a la seguridad de la navegación, la protección de la vida humana en el mar y el cuidado del medio ambiente marino. **33 años después de su creación, ANPRA continúa impulsando el desarrollo del practicaje en Colombia, fortaleciendo la seguridad marítima y proyectando su experiencia hacia el mundo.**



► *Desarrollo del XIV Curso ISESMAPE en la ESCAN*



KMP Mutiara Sentosa 2:

El siniestro que expone las brechas de seguridad del transporte Ro-Ro en Indonesia

Por: Ana M. Espinosa – Área de Relaciones Internacionales

Cronología, causas y responsabilidad pendiente tras el incendio del ferry en el mar de Java

En un archipiélago de más de 17.000 islas, Indonesia, el transporte marítimo interinsular es mucho más que un servicio de pasajeros: constituye su infraestructura esencial. A diario, miles de camiones de carga dependen de los buques Ro-Ro (roll-on/roll-off) para garantizar el flujo de mercancías entre Java, Sulawesi y el resto del país. Esta vulnerabilidad estructural evidencia que cualquier interrupción en el servicio genera graves consecuencias en el ámbito humano, operativo y regulatorio.

Exactamente esto ocurrió el pasado 2 de agosto de 2026 con el KMP Mutiara Sentosa 2, un ferry de pasajeros y carga rodada de 34 años. Cabe resaltar que el Mutiara Sentosa 2 era una unidad Passenger/Ro-Ro Cargo de 160 metros de eslora, 25 de manga y 9.479 toneladas de arqueo bruto, proveniente de Japón. El buque se incendió en aguas del mar de Java, al norte de Sumenep, mientras cubría la ruta Surabaya-Makassar con 238 personas y 181 vehículos a bordo. El siniestro dejó un saldo de cinco fallecidos y 233 sobrevivientes. Sin embargo, el impacto para el sector va más allá de las cifras: la respuesta de emergencia, la fiabilidad del manifiesto de pasajeros y las causas, -aún por confirmar, del incendio son aspectos fundamentales para analizar la gestión operativa de estos buques, además de evaluar la responsabilidad del operador y la respuesta regulatoria del Estado indonesio, cuyo marco general está dado por la Ley N.º 17 de 2008 sobre Navegación (UU Pelayaran) y su reglamento técnico, el PP N.º 51 de 2002 sobre Perkapalan. Ninguna de las fuentes públicas consultadas hasta el cierre de esta edición reveló la sociedad clasificadora ni el asegurador de responsabilidad civil (P&I Club) del buque; tampoco fue posible confirmar si su antigüedad de 34 años excede algún límite normativo específico para esta categoría de buque, más allá de la constatación general, documentada en fuentes del sector, de que buena parte de la flota de cabotaje indonesia supera los 15 años de servicio.



> Imagen recuperada de The Mexico Post <https://themexicopost.com/?p=87076>

El incendio fue detectado entre las 6 y las 7 horas, hora local. Sin embargo, el Ministerio de Transporte recibió el primer reporte hacia las 8:30, activando la Estación de Radio Kalianget y coordinando el rescate con la Agencia Nacional de Búsqueda y Rescate, Basarnas. A las 9:45, el buque Meratus Project 3 consiguió localizar al ferry, a 19 millas náuticas al norte de la isla Sapudi, pero no pudo acercarse debido a que transportaba carga inflamable propia. Por este motivo, la evacuación de pasajeros sucedió unos minutos después con ayuda del remolcador TB Hasnur 26, y hacia las 10:20 varios pasajeros fueron recogidos por ese mismo remolcador y por el buque British Mentor. No obstante, participaron once embarcaciones en el rescate, entre ellas

Meratus Pematang Siantar, Transco Arafura, Selaras Mas y pescadores locales de Ambunten, junto con la Armada (TNI, según sus siglas), Basarnas y la Policía Marítima.

Por otro lado, un aspecto relevante fue el choque entre el número de personas reportadas a bordo y la cifra real, ya que el primer balance de Basarnas señaló que había 271 personas, de las cuales 232 eran pasajeros y 39 tripulantes, pero al mismo tiempo el reporte declaró que 41 de esas personas estaban desaparecidas, lo cual se mantuvo vigente durante



Imagen recuperada de Antara News <https://jatim.antaranews.com/berita/1086988/kapal-kapal-dikerahkan-untuk-evakuasi-penumpang-kmp-mutiara-sentosa-2>

días. De hecho, no fue hasta el 4 de agosto que Basarnas, tras cruzar información de la capitanía de puerto con los datos del operador, confirmó la cifra definitiva: 238 personas a bordo, de las cuales 233 sobrevivieron y 5 fallecieron. Es decir, que no hubo desaparecidos, eliminando la idea inicial. Las fuentes disponibles no permiten establecer con certeza si esta discrepancia se debió únicamente a un error de conteo durante la operación de rescate o si refleja una falla previa en el manifiesto con el que zarpó el buque, distinción con la que la investigación del KNKT deberá pronunciarse, y que resulta relevante porque implica un grado de responsabilidad distinto para el operador en cada escenario.

Sobre las víctimas fatales, Mohammad Syafii, jefe de Basarnas, precisó que las cinco personas cayeron desde el puente de mando cuando la embarcación comenzó a escorar de manera extrema; la altura del puente sobre la línea de flotación superó los 7 metros. Con las 238 personas ya contabilizadas, Basarnas cerró oficialmente la operación de búsqueda activa el 4 de agosto; el monitoreo residual en la zona terminó el 9 de agosto sin hallazgos adicionales.

Un punto aún no resuelto es la causa del incendio, que permanece bajo investigación del Comité Nacional de Seguridad en el Transporte (KNKT). Según uno de los sobrevivientes, el fuego pareció originarse en un camión ubicado en la cubierta inferior de vehículos, hipótesis que aún no ha sido confirmada oficialmente. El ministro de Transporte, Dudy Purwagandhi, señaló que la evaluación del desempeño del operador quedará condicionada a los hallazgos del KNKT; las fuentes disponibles no precisan si esa evaluación podría derivar en sanciones administrativas, suspensión de la licencia de operación, o si es independiente de cualquier eventual reclamación civil por parte de las víctimas o sus familias.

El siniestro se inscribe en un patrón de riesgo documentado en la literatura técnica. Un estudio de Hasugian et al. (2017) estima que el error humano explica cerca del 56% de los accidentes de ferris en Indonesia, una categoría en la que entran, precisamente, fallas de gestión como la discrepancia en el manifiesto del Mutiara Sentosa 2. La tendencia, además, es creciente: mientras que en 2016 el país concentraba el 13% de los accidentes y muertes de ferris a nivel mundial (Golden & Weisbrod, 2016), esa proporción había subido a casi el 37% hacia 2019 (Baird, 2019). Más allá de las fallas de gestión, el propio diseño operativo de los ferris Ro-Ro añade un factor de riesgo técnico: los estudios FIRESAFE, comisionados por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), han identificado reiteradamente las cubiertas de vehículos como puntos críticos de ignición, por la libre disponibilidad de oxígeno y la dificultad de acceso para los sistemas de extinción una vez que el fuego se propaga, un factor consistente con la hipótesis, aún no confirmada, sobre el origen del incendio en el Mutiara

Sentosa 2. Frente a esta clase de riesgo, la literatura del sector coincide en que la auditoría periódica de manifiestos antes del zarpe y la inspección de la carga rodada son las medidas de control más directamente aplicables, precisamente porque atacan el punto donde convergen el error humano y el riesgo técnico de diseño.

En síntesis, estos tres frentes, la respuesta operativa durante la emergencia, las fallas de gestión reflejadas en el manifiesto, y el riesgo técnico propio del diseño Ro-Ro, no son hechos aislados del Mutiara Sentosa 2, sino puntos de fricción recurrentes en la industria naviera indonesia. Lo que distingue a este caso de otros es que estos tres puntos convergieron en un mismo incidente. Para el sector de operadores, aseguradoras y firmas que litigan o asesoran en la materia, este patrón de convergencia es, en sí mismo, el dato más relevante del caso: no se trata solo de qué falló, sino de cuántos sistemas de control fallaron a la vez.

Para concluir, el caso del Mutiara Sentosa 2 queda ahora en manos del KNKT, cuyo informe final determinará tanto la causa técnica del incendio como el margen de responsabilidad de PT Atosim Lampung Pelayaran. Para el sector, ese informe será el punto de referencia, no solo por establecer qué falló a bordo, sino por fijar un precedente sobre cómo se evalúan, de aquí en adelante, la antigüedad de la flota, la integridad de los manifiestos y los protocolos de contención de incendios en cubiertas Ro-Ro que operan bajo la bandera indonesia. Hasta entonces, el Mutiara Sentosa 2 se sumará a la lista de incidentes que, más que anomalías puntuales, documentan un riesgo estructural en el archipiélago.

Bibliografía:

- » ANTARA News. (2026, agosto 3). Kepala Basarnas alihkan operasi SAR KMP Mutiara Sentosa II jadi siaga. <https://www.antaranews.com/berita/5679663/kepala-basarnas-alihkan-operasi-sar-kmp-mutiara-sentosa-ii-jadi-siaga>
- » ANTARA News. (2026, agosto 9). Basarnas akhiri monitoring KMP Mutiara Sentosa II. <https://www.antaranews.com/berita/5686855/basarnas-akhiri-monitoring-kmp-mutiara-sentosa-ii>
- » Baird, N. (2018). Fatal ferry accidents, their causes, and how to prevent them [Tesis doctoral].
- » Bangkapos. (2026, agosto 4). Basarnas pastikan seluruh korban KMP Mutiara Sentosa II telah dievakuasi: 233 selamat, 5 meninggal. <https://bangka.tribunnews.com/news/1692078/basarnas-pastikan-seluruh-korban-kmp-mutiara-sentosa-ii-telah-dievakuasi-233-selamat-5-meninggal>
- » DetikJatim. (2026, agosto 5). Basarnas ungkap kondisi 5 korban tewas KM Mutiara Sentosa. <https://news.detik.com/berita/d-8605106/basarnas-ungkap-kondisi-5-korban-tewas-km-mutiara-sentosa>
- » European Maritime Safety Agency. (s.f.). Fire safety in ro-ro passenger ships – FIRESAFE studies. EMSA. <https://www.emsa.europa.eu/firesafe.html>
- » Golden, A. S., & Weisbrod, R. E. (2016). Trends, causal analysis, and recommendations from 14 years of ferry accidents. *Journal of Public Transportation*, 19(1), 17–27. <https://digitalcommons.usf.edu/jpt/vol19/iss1/2/>
- » Hasugian, S., Wahyuni, A. A. I. S., Rahmawati, M., & Arleiny, A. (2017). Pemetaan karakteristik kecelakaan kapal di perairan Indonesia berdasarkan investigasi KNKT. *Warta Penelitian Perhubungan*, 29(2), 229–240. <https://doi.org/10.25104/warlit.v29i2.521>
- » Ley N.º 17 de 2008 sobre Navegación [Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran]. (2008). Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Indonesia. <https://jdih.esdm.go.id/common/dokumen-external/UU%20No.%2017%20Tahun%202008%20Pelayaran.pdf>
- » NPR. (2026, agosto 3). A blaze on an Indonesian passenger ferry leaves at least 5 dead and dozens missing. <https://www.npr.org/2026/08/03/g-s1-136858/blaze-indonesian-passenger-ferry>
- » Shipnext. (s.f.). KM.Mutiara Sentosa 2: Passenger car carrier & details, IMO 9021382. <https://shipnext.com/vessel/9021382-km-mutiara-sentosa-2>



Capitán Manuel Fernando Gil Martínez: Reconocimiento a una vida de practicaje, aprendizaje y compromiso con las nuevas generaciones



La entrevista

Una trayectoria marcada por la vocación, la experiencia y el compromiso con el practicaje colombiano

Roxana Cano: Para comenzar, Capitán, ¿podría contarnos cómo inició su trayectoria en el mundo del practicaje y qué lo motivó a dedicarse a esta profesión?

Cap. Manuel Fernando Gil Martínez: Desde muy temprano en épocas de la Escuela Naval sentí la pasión por la marina mercante, lastimosamente para esa época no contábamos con cursos habilitados para la formación de oficiales mercantes, por tal motivo debí tomar el camino largo, iniciar mi vida marítima como oficial naval y tomar experiencias para buscar el mejor momento para realizar la homologación a oficial mercante. Y aunque el pensar, como muchos de mi promoción, era hacer el cambio lo más pronto posible, por temas familiares seguí trabajando como oficial naval y solo hasta el 4to año como oficial subalterno, en medio de muchas coyunturas personales, situaciones familiares, económicas y recuperación de un accidente, se logró realizar la homologación de mi carrera para optar por el título de navegación. Así mismo por estas situaciones particulares del momento fui de los últimos del curso en terminar materias y solicitar el título de navegación, pero como Dios no desampara a sus buenos marinos, puedo decir que fui uno de los primeros, de ese mismo curso de homologación, en conseguir trabajo en una de las pocas embarcaciones mayores de Colombia, la Draga “Arenosa”, donde realmente ese sueño de ser piloto, se fue cultivando en deseo y en un nuevo objetivo que era convertirme en piloto práctico del Puerto de Barranquilla. Todo este proceso, este andar, me ha dejado una enseñanza, que cuando tus objetivos y tus acciones son claros, la bendición de abrir y encontrar camino se hace realidad.

R.C: A lo largo de su carrera, ha sido testigo de grandes transformaciones en la navegación y en el sistema portuario colombiano. ¿Qué cambios considera más significativos y cómo los ha vivido en su ejercicio profesional?

M.F.G.M: Durante estos años como marino mercante, he podido observar que una de las transformaciones más grandes que ha habido es la mejora de la seguridad marítima, haciendo énfasis en dos aspectos importantes: las ayudas a la navegación y la regulación de los remolcadores.



>> Cap. Manuel Gil en maniobra de atraque tanquero



» Cap. Manuel Gil durante maniobra de tránsito en el río.

Lo que he podido observar en referencia a las ayudas a la navegación es que se vio la necesidad de capacitar oficiales internacionalmente en temas como IALA y que conocieran que habían mejores sistemas para las necesidades de cada puerto. Por ejemplo aquí en Barranquilla cuando dragamos el río Magdalena en la Draga Arenosa, contábamos con menos ayudas, por ejemplo solo había una sola enfilación de acceso al canal, la cantidad de boyas era menor, la calidad de las boyas era menor (en cuanto a tamaño y visibilidad), no habían luces de sector o no eran tan visibles, las señales luminosas en cada sector del tajamar eran menores, por este motivo, para dragar utilizamos por lo general ciertos equipos internos y no las ayudas a la navegación que habían disponibles, ya que adicionalmente podían estar o no en buen estado.

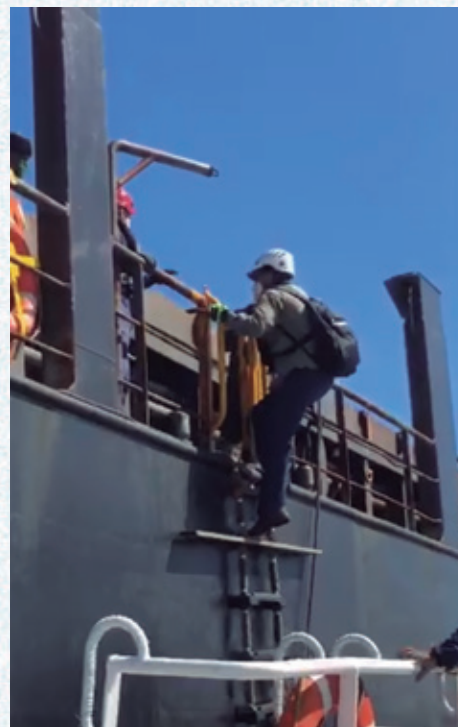
Con referencia al tema de remolcadores también se han visto los cambios, desde la modificación en la normativa de los mismos, en la cual Dimar buscó la integración del gremio marítimo colombiano, logrando consolidar una resolución de remolcadores sólida, con conceptos técnicos y con mayores posibilidades de garantizar la seguridad marítima por medio de este servicio, invitando a que las empresas del sector adquirieran nuevos y mejores equipos para cada particularidad de puertos en Colombia.

Y aunque en esos puntos se ha avanzado bastante, siempre habrá oportunidades de mejora dependiendo de la particularidad y dinámica de cada puerto, lo cual esperamos por medio de Asociaciones como ANPRA y desde la academia, ser actores aportantes de ideas para la mejora continua de nuestra labor.

R.C: ¿Podría contarnos en qué jurisdicciones ha podido laborar y qué particularidades o retos encontró en cada una de ellas?

M.F.G.M: Como lo mencioné anteriormente mi decisión de convertirme en piloto práctico del puerto de Barranquilla fue la ruta a seguir, pero durante el proceso de esperar el debido relevo generacional, se presentó la oportunidad de participar en la convocatoria para ser piloto práctico en el puerto de Cartagena, gracias a esta oportunidad de ser inicialmente piloto práctico en una jurisdicción como Cartagena y complementando esta base de conocimiento con la de operar remolcadores en Cartagena y Puerto Bolívar, esto sumado a la experiencia en la draga Arenosa, me ha ayudado a afrontar las particularidades del Río Magdalena, entendiendo que la paciencia, las enseñanzas recibidas y la experiencia son las mejores consejeras en cada una de las situaciones sin importar el puerto donde te encuentres. Los retos de cada una de estas jurisdicciones están relacionados a sus particularidades en geografía, la bahía de Cartagena con su gran cantidad de muelles y tráfico marítimo hace indispensable al piloto práctico para evitar accidentes; y el Río Magdalena con su dinámica de sedimentación y variables atmosféricas hacen que cada maniobra sea única.

R.C: ¿Hay alguna maniobra o situación que recuerde con especial orgullo o satisfacción?



» Cap. Manuel Gil haciendo embarque de piloto.

M.F.G.M: En las situaciones difíciles podemos encontrar más enseñanzas y valores que en las situaciones normales. Por esto siempre tengo en mente que en mis primeros días como piloto práctico en Barranquilla, una embarcación menor en la que me encontraba haciendo una maniobra de fondeo rutina, al momento del viraje la máquina se quedó enganchada en marcha atrás perdiendo completamente el control de la embarcación y de la maniobra. Después de haber quedado sin máquina la embarcación fue llevada por la corriente hacia una bocatoma de succión de agua importante para el sector, y sin ayudas adicionales como remolcador o lancha para poder ayudar, logre controlar por medio del ancla y timón la velocidad de aproximación a la ribera del río y llevarla a un “atraque” en la rivera en un sector baldío, a favor del río sin ningún percance a la bocatoma, muelles de pesca o a la embarcación, lo cual hace que sea una experiencia inolvidable por los retos afrontados y poder terminar la maniobra de emergencia sin ninguna novedad especial.

R.C: *El practicaaje es una labor que combina técnica, conocimiento y vocación. ¿Qué valores considera esenciales para ejercer esta profesión con excelencia?*

M.F.G.M: Cómo lo indica el nombre de nuestra profesión, el practicaaje o mejor el piloto práctico debe utilizar estos elementos “técnica, conocimiento y vocación.” Y literalmente “explotarlos” de acuerdo con la situación a la que nos estemos enfrentando, amoldándonos, recalculando y ajustando cada orden a medida que avanza la maniobra, lo que nos convierte en ágiles pensadores, adaptándonos a cada situación que se nos presente, por esta razón los valores fundamentales en cada uno de nosotros serían la paciencia, el discernimiento y su capacidad de actuar / adaptación en cada momento de la maniobra, también es importante resaltar que todos estos valores vienen de una “transmisión de conocimientos” entre las generaciones que están arriba de nosotros y que afrontaron cada situación posible con diferentes equipos y tecnología lo que hace que también sea de gran importancia este compartir conocimientos con las nuevas generaciones.



>> **Cap. Manuel Gil** durante maniobra de aproximación para embarque al buque con mal tiempo. Fotografía tomada y compartida por el capitán de la embarcación.



>> **El Cap. Manuel Gil, Cap. Gustavo Espinosa y el Cap. Leandro Pinzón** desembarcando en bocas a la lancha por maniobra simultánea

R.C: *Después de tantos años en el mar, ¿qué aprendizajes personales y profesionales le ha dejado esta trayectoria?*

M.F.G.M: Como persona creo que el mayor aprendizaje que nos enseña nuestra profesión como marinos es que la vida es como navegar, sin importar las circunstancias, dificultades o cuán difícil estén las condiciones, podemos seguir navegando seguros si tenemos la cabeza fría y confiamos en nuestros conocimientos, llegaremos a puerto seguro; profesionalmente me enseña que si marcamos una meta en nuestra profesión con paciencia y convicción y diariamente trabajas para ello, podrás alcanzar los frutos.



» Cap. Manuel Gil dictando capacitación a personal de cadetes de la Escuela Naval.

R.C: Muchos pilotos jóvenes lo pueden ver como un referente. ¿Qué consejo les daría a quienes hoy inician su camino en el practicaje?

M.F.G.M: Para los oficiales que vean el practicaje como un buen trabajo a alcanzar, mi consejo es que no lo vean como un trabajo, lo acepten para sí mismos como un estilo de vida y disfruten cada maniobra, vean cada buque como un nuevo desafío y que no pierdan esa sensación de satisfacción que se siente al finalizar la maniobra de manera segura. Así nunca más trabajarán si no que vivirán haciendo algo que realmente los llena de vida.

R.C: La carrera marítima suele implicar ausencias y sacrificios. ¿Cómo ha influido su familia en su trayectoria y qué papel han jugado en los momentos más importantes de su vida profesional?

M.F.G.M: La familia será siempre nuestro mayor apoyo y motivación para hacer lo que hacemos, inicialmente nuestros padres cuando ingresamos a la escuela Naval nos dieron ese primer empujón para aguantar y seguir la vida en el mar, luego más adelante nuestras esposas fueron las que aguantaron nuestras ausencias, fueron nuestro apoyo en situaciones difíciles, más adelante los hijos son los que finalmente nos llevan a hacer todo con mayor seguridad y serenidad, cuidándonos para poder guiarnos a ellos así como nuestros padres lo hicieron.

Aprovecho para hacer un merecido reconocimiento a nuestras familias, en especial a nuestras esposas, para ellas gran admiración, ya que detrás de cada piloto hay una esposa que escucha el teléfono en la noche, espera a que llegues con bien sin importar la hora, y cuidando el hogar durante tus ausencias, mis respetos, admiración y cariño para cada una de las familias que están apoyando nuestra vida profesional.

R.C: ¿Qué representa para usted pertenecer a ANPRA y ser parte del legado de pilotos que han construido la historia marítima del país?

M.F.G.M: ANPRA representa una figura que trabaja en silencio, que algunas personas no saben que existe y trabajamos para que las mercancías que requieren en su día a día lleguen a su mesa o a su trabajo, así como en tiempos de pandemia, seguimos trabajando para mover el mundo, por tal motivo pertenecer a este selecto grupo me llena de satisfacción y orgullo. Desde Barranquilla seguiremos trabajando para seguir creando legado y fortaleciendo el gremio marítimo, y con el apoyo de ANPRA seguir construyendo por medio de la academia y la colaboración, mejores estándares que permitan dar continuidad a esta profesión en el tiempo.

R.C: Y finalmente, Capitán, si pudiera resumir en unas palabras lo que significa para usted el mar y la profesión de práctico, ¿qué diría?

M.F.G.M: Solo podría decir que el Mar y la profesión de práctico significan mucho más que palabras al viento, pero si tuviera que escoger algunas palabras para resumir a un Piloto práctico serían: admiración, respeto, abnegación y coraje.



» Cap. Manuel Gil con su familia de visita en la ENAP.



Resolución DIMAR 0710 de 2026

DIMAR optimiza el servicio de las empresas de practicaaje

La Dirección General Marítima (DIMAR) expidió la Resolución 0710 del 15 de julio de 2026, mediante la cual modifica el artículo 3.4.1.4.3. del REMAC 3: “Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas”, específicamente en lo relacionado con la vigencia de las autorizaciones para los acuerdos de integración operativa entre empresas de practicaaje.

Los acuerdos de integración operativa permiten que empresas de practicaaje se integren entre sí, exclusivamente para efectos operativos, con el propósito de prestar el servicio público de practicaaje. Estas integraciones requieren autorización previa de la Autoridad Marítima Nacional, que establece los requisitos técnicos y verifica su cumplimiento. Este mecanismo fue reglamentado mediante la Resolución 93 del 22 de febrero de 2023.

La principal modificación introducida por la nueva resolución consiste en ampliar de cinco (5) a diez (10) años la vigencia de la autorización otorgada para estos acuerdos. De acuerdo con DIMAR, este cambio responde a la necesidad de proporcionar una mayor estabilidad temporal a las integraciones operativas, considerada una condición necesaria para fortalecer su viabilidad técnica, económica y operativa.

La ampliación busca facilitar la consolidación de objetivos como la interoperabilidad entre empresas, la inversión en equipos especializados y la optimización de los procesos logísticos asociados a la prestación del servicio de practicaaje. Con una vigencia más prolongada, las empresas cuentan con un horizonte de planificación mayor para desarrollar y mantener las condiciones necesarias para la operación integrada.

La resolución establece, además, que durante los diez años de vigencia las empresas de practicaaje deberán mantener las condiciones inicialmente acreditadas para obtener la autorización. En caso de incumplimiento, podrá declararse la pérdida de ejecutoriedad del acto administrativo, conforme a lo establecido en el artículo 91 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

La medida representa un ajuste regulatorio orientado a brindar mayor estabilidad y sostenibilidad a los acuerdos de integración operativa dentro del sector del practicaaje, manteniendo la supervisión de la Autoridad Marítima Nacional sobre las condiciones técnicas y operativas bajo las cuales se presta este servicio público. La Resolución 0710 de 2026 entrará en vigencia a partir de su publicación en el Diario Oficial.

Los invitamos a leer el documento completo en www.anpracolombia.org

Servicio de
Practicaaje en
Santa Marta & Riohacha
Experiencia | Seguridad | Compromiso

+57 310 363 1312 asistente@stmpilotos.com

37 años
Experiencia

>> Agenda de actividades ANPRA

En desarrollo de su compromiso permanente con el fortalecimiento técnico y la actualización profesional del sector marítimo y portuario, ANPRA continuará durante los próximos meses con la ejecución de su calendario académico 2026, orientado a reforzar competencias estratégicas en materia de seguridad operacional, respuesta a emergencias y gestión de riesgos en operaciones marítimas. A continuación, compartimos las actividades programadas para los próximos meses:



Septiembre 2026

CURSO DE CONTROL DE INUNDACIONES

 Cartagena – Escuela de Superficie (ESUP)

 15 y 16 de septiembre

En septiembre continuará el calendario académico con el Curso de Inundación, un espacio de formación técnica enfocado en la preparación frente a emergencias relacionadas con el ingreso de agua a bordo y el control de averías durante operaciones marítimas. Durante esta capacitación, los participantes reforzarán conocimientos sobre procedimientos de contención, estabilización de embarcaciones, manejo de situaciones críticas y toma de decisiones oportunas ante escenarios que puedan comprometer la seguridad operacional. Este curso permite continuar fortaleciendo la preparación práctica de los profesionales del sector frente a situaciones reales que exigen reacción rápida, criterio técnico y trabajo coordinado.



Octubre 2026

CURSO FORMACIÓN AVANZADA EN LUCHA CONTRA INCENDIOS A BORDO DE NAVES

 Barranquilla – Escuela Naval de Suboficiales ARC Barranquilla (ENSB)

 7 y 8 de octubre

Durante el mes de octubre, ANPRA desarrollará la primera edición del Curso de Formación Avanzada en Lucha Contra incendios a Bordo de Naves, una capacitación orientada a fortalecer competencias relacionadas con la prevención, control y respuesta ante emergencias que puedan presentarse durante operaciones marítimas y portuarias. La jornada combinará formación teórica y ejercicios





SEGURIDAD Y SALVAMENTO

 9-10 NOVIEMBRE

 Barranquilla - ESCAN

Prepárate para **responder** ante situaciones **críticas** en el entorno marítimo

Curso de Seguridad y Salvamento - ISESMA

 9 y 10 de noviembre

Este entrenamiento busca seguir fortaleciendo las capacidades técnicas y operativas que demanda el ejercicio del practicaje bajo altos estándares de preparación y seguridad.

Cómo nos encuentran



@anpracolombia

www.anpracolombia.org



Aprender del ayer para navegar con seguridad mañana: Cuando las experiencias del pasado construyen la navegación segura del futuro

Por: Laura Alejandra Alfonso Rincón, Abogada – Área Jurídica de ANPRA

“No basta con trazar el curso al navegar; hay que anticiparse a las tempestades”.

La seguridad marítima no se construye únicamente a partir de las normas o de la experiencia adquirida en el mar. Cada accidente marítimo deja una huella. Detrás de una maniobra compleja existen decisiones, condiciones operacionales, factores ambientales y circunstancias que, cuando son analizadas de manera objetiva, se convierten en una fuente invaluable de conocimiento para prevenir nuevos siniestros. La verdadera investigación técnica no busca señalar culpables; busca comprender qué ocurrió, por qué ocurrió y qué puede hacerse para evitar que vuelva a suceder.

Con esa visión, la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia (ANPRA) viene trabajando desde hace varios años en el fortalecimiento de la seguridad marítima integral y de la navegación y las maniobras nacionales. Como resultado de ese compromiso, creó hace un año el **Sistema de Lecciones Aprendidas**, una herramienta orientada a transformar los accidentes marítimos en conocimiento útil para toda la comunidad marítima.

Este sistema trabaja de manera articulada con el **Sistema de Investigación Técnica de Accidentes Marítimos** y, hasta la fecha, ha permitido analizar los accidentes con piloto práctico a bordo de **43 fallos** de segunda instancia publicados por la Dirección General Marítima (DIMAR). El propósito de este ejercicio no consiste en atribuir responsabilidades ni encontrar culpables, sino identificar las causas de tiempo, modo y lugar que dieron origen a cada accidente, comprender cómo interactúan los diferentes factores que condujeron al siniestro y extraer enseñanzas que contribuyan a fortalecer la seguridad de la navegación en Colombia.

La organización emite documentos, alertas, cursos, entre otros, para informar y actuar sobre las causas raíz y así completar el ciclo cuyo fin último es que el accidente no se vuelva a repetir.

Para ilustrar este propósito, traigo como ejemplo uno de los casos analizados, que corresponde al encallamiento de la motonave **STADT BREMEN**, ocurrido el 18 de noviembre de 2010 durante la maniobra de ingreso al puerto de Barranquilla.

El análisis técnico evidencia que este accidente, igual que todos, no obedeció a una única causa, sino a la concurrencia de diversos factores humanos, operacionales, ambientales y de infraestructura que, combinados, terminaron comprometiendo la seguridad de la maniobra.

La reconstrucción de los hechos permitió establecer una secuencia cronológica precisa de la maniobra. Los registros del Sistema de Identificación Automática (AIS) evidenciaron que aproximadamente a las 07:05 horas la embarcación navegaba particularmente próxima al tajamar occidental. Esta situación fue advertida oportunamente mediante comunicación por el canal VHF 13, ante lo cual el capitán informó que había optimizado el rumbo.

Sin embargo, apenas dos minutos después el AIS mostró que la embarcación no evolucionó hacia estribor como era esperado, sino que cayó hacia babor, dirigiéndose al tajamar oriental hasta quedar

finalmente encallada. La información registrada por los equipos electrónicos, complementada con las declaraciones del capitán y de la tripulación, permitió reconstruir con suficiente claridad el desarrollo de los acontecimientos que precedieron al siniestro.

Durante la investigación también se analizaron las circunstancias que rodearon la toma de decisiones en la maniobra. El capitán manifestó que el piloto práctico utilizó un documento escaneado para indicar la existencia de bajos y transmitir la viabilidad del paso seguro por el canal. Igualmente, relató que al momento del accidente se ordenó operar simultáneamente ambas bombas del sistema de gobierno mientras el buque continuaba su aproximación al canal. Pese a que el timón se encontraba a estribor cuando la proa alcanzó la altura del tajamar occidental, la embarcación respondió cayendo hacia babor, situación que evidenció la complejidad del entorno operacional existente en ese momento.



Imagen generada por ANPRA para uso académico a través de inteligencia artificial con datos extraídos del fallo de segunda instancia recuperado de la página web de DIMAR: <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/SINIESTRO%2013012010010%20MN%20STADT%20BREMEN%20CP3.pdf>

No obstante, uno de los aspectos más relevantes del análisis técnico consiste en demostrar que el comportamiento del buque estuvo condicionado por factores externos de considerable magnitud. El peritazgo concluyó que el ingreso al puerto se desarrolló bajo condiciones hidrodinámicas particularmente adversas, caracterizadas por el elevado caudal y la alta velocidad de la corriente del río Magdalena en el sector de Bocas de Ceniza, además de la presencia de bajos en la enfilación de ingreso. Estas condiciones coincidieron con el desarrollo del fenómeno de La Niña, que durante el año 2010 alcanzó niveles superiores a los registros históricos conocidos en el país.

Precisamente sobre este punto, el documento incorpora una importante reflexión jurídica relacionada con el concepto de fuerza mayor. Se advierte que una condición climática puede ser estadísticamente conocida y, aun así, no ser jurídicamente previsible o controlable. En otras palabras, el hecho de que un fenómeno natural sea recurrente no significa necesariamente que sus efectos puedan ser resistidos mediante una maniobra ordinaria de navegación. Esta precisión resulta especialmente relevante para el análisis técnico de los accidentes marítimos, pues permite diferenciar entre un riesgo inherente a la operación y un evento extraordinario cuya intensidad supera razonablemente la capacidad de respuesta de quienes participan en la maniobra.

A partir del estudio del caso, el Sistema de Lecciones Aprendidas de ANPRA identificó varios aspectos que trascienden este accidente particular y que resultan plenamente aplicables a futuras operaciones marítimas. Desde el factor humano se evidenció que la aproximación del buque demasiado cercana al espolón occidental impidió adoptar oportunamente el rumbo necesario para compensar el efecto de la corriente del río Magdalena, reduciendo progresivamente el margen de maniobra disponible. Esta circunstancia demuestra cómo pequeñas variaciones en la trayectoria inicial pueden amplificarse considerablemente cuando la embarcación opera en canales restringidos sometidos a fuertes corrientes.

En materia de procedimientos, el caso pone de relieve la importancia de utilizar exclusivamente documentación náutica oficial durante la planificación y ejecución de las maniobras. La utilización de cartas batimétricas o documentos no oficiales puede generar interpretaciones erróneas sobre las condiciones reales del canal y afectar la calidad de las decisiones adoptadas en momentos críticos de la navegación. La confiabilidad de la información constituye uno de los pilares fundamentales de la seguridad marítima. Las entidades del Estado encargadas de la provisión de estas herramientas de navegación deben fortalecerse para proveer en tiempo y lugar estos mapas para que la navegación optimice su seguridad.

El análisis también evidencia que la seguridad de la navegación depende no solamente de quienes participan directamente en la maniobra, sino también del adecuado mantenimiento de la infraestructura portuaria. La falta de operaciones suficientes de dragado en el canal de acceso al puerto de Barranquilla fue identificada como un elemento que incrementó significativamente el riesgo operacional, al reducir las condiciones de seguridad para el ingreso de las embarcaciones. Este hallazgo recuerda que la infraestructura constituye un componente esencial dentro del sistema integral de gestión del riesgo marítimo.

Otro de los aportes más importantes del documento corresponde al análisis de las condiciones ambientales. El fenómeno de La Niña produjo durante varios meses un aumento extraordinario del caudal y de la velocidad de la corriente del río Magdalena, alterando las condiciones normales de navegación en Bocas de Ceniza. Esta situación demuestra la necesidad de incorporar permanentemente



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

 www.pilotosdelpacifico.com

 informacion@pilotosdelpacifico.com

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

la información hidrológica y meteorológica dentro del proceso de evaluación del riesgo previo a cada maniobra, especialmente cuando las condiciones ambientales superan los parámetros habituales de operación. Es fundamental tener ubicados equipos de medición en todos los puertos y usar un sistema de información al navegante que además permita al capitán de puerto aplicar las restricciones operacionales según lo determinen los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación y los Estudios de Maniobrabilidad.



➤ Imagen generada por ANPRA con fines académicos a través de inteligencia artificial con datos extraídos del fallo de segunda instancia recuperado de la página web de DIMAR: <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/SINIESTRO%2013012010010%20MN%20STADT%20BREMEN%20CP3.pdf>

Finalmente, el documento propone diversas acciones orientadas a minimizar la ocurrencia de eventos similares en el futuro. Entre ellas se destacan la necesidad de impulsar programas permanentes de dragado del canal de acceso, verificar previamente la operación simultánea de los sistemas críticos de gobierno antes de ingresar a zonas de maniobra restringida, adoptar decisiones oportunas para modificar o suspender maniobras cuando las condiciones hidrodinámicas excedan los límites seguros establecidos, fortalecer el uso obligatorio de cartas batimétricas oficiales y promover criterios uniformes para la interpretación técnica y jurídica del concepto de fuerza mayor.

La diversidad de estas recomendaciones refleja que la prevención de accidentes marítimos requiere una visión integral en la que converjan infraestructura, procedimientos, regulación, tecnología y una adecuada gestión del riesgo.

El caso **STADT BREMEN** demuestra que detrás de cada fallo existe mucho más que una decisión



LECCIONES APRENDIDAS



Del análisis del siniestro de la motonave STADT BREMEN se identificaron los siguientes aprendizajes clave para fortalecer la seguridad marítima y prevenir eventos similares.



1. FACTOR HUMANO

El buque navegó muy cerca y con un rumbo muy tendido al Norte del espolón occidental. Esto impidió adoptar el rumbo de ingreso necesario para contrarrestar el vector del caudal del río Magdalena.



Mantener márgenes de seguridad adecuados y anticipar los efectos de la corriente.



2. PROCEDIMIENTOS

La maniobra fue realizada haciendo uso de documentos no oficiales (carta batimétrica).



Utilizar únicamente documentos y cartas batimétricas oficiales para la planificación y ejecución de las maniobras.



3. INFRAESTRUCTURA

Se evidenció la falta de operaciones de dragado en el canal de acceso al Puerto de Barranquilla, lo que dificultó el ingreso al canal.



Impulsar la realización de dragado para ampliar y mantener en condiciones seguras el canal de acceso.



4. REGLAMENTACIÓN

Se advirtió error en la interpretación sobre el concepto de fuerza mayor. El hecho de que una condición meteorológica sea conocida por toda la población no significa que sea previsible o resistible, por más que se tomen medidas preventivas.



Revisar y ajustar el criterio hermenéutico del concepto de fuerza mayor conforme al contexto técnico y jurídico vigente.



5. CONDICIONES AMBIENTALES

El siniestro coincidió con el Fenómeno de La Niña (junio–noviembre 2010), que generó alto caudal y alta velocidad de la corriente del río Magdalena en Bocas de Ceniza, superando los niveles históricos.



Monitorear permanentemente las condiciones hidrodinámicas y tomar decisiones oportunas según los límites seguros establecidos.



Cada lección aprendida es una oportunidad para mejorar nuestros procedimientos, fortalecer la infraestructura, interpretar adecuadamente nuestras normas y tomar mejores decisiones en beneficio de la navegación segura.



Imagen generada por ANPRA con fines académicos y educativos con base a la lección aprendida elaborada previamente por ANPRA: <https://www.anpracolombia.org/wp-content/uploads/2026/06/STADT-BREMEN.pdf>

administrativa: es una oportunidad para comprender cómo interactúan los diferentes factores en una maniobra marítima y convertir esa experiencia en herramientas concretas de prevención.

Ese es el propósito del sistema de **Lecciones Aprendidas de ANPRA**: transformar cada investigación jurisdiccional de la AMN en conocimiento práctico y técnico que fortalezca la cultura de la seguridad marítima y reduzca los riesgos futuros. Porque una navegación más segura comienza antes de zarpar, cuando las experiencias del pasado se convierten en acciones concretas para el futuro. En esa línea, el compromiso de ANPRA con el análisis técnico de los accidentes marítimos representa una apuesta permanente por la mejora continua, el aprendizaje institucional y la protección de la vida humana, las embarcaciones y el medio marino.

Transformando los fallos de ayer en la navegación segura de mañana.

Expertos en

- Transporte Marítimo
- Servicios Portuarios

info@maritimadc.com
(+57) 5 421-2847

www.maritimadc.com

Santa Marta Riohacha Cartagena Coveñas



Cuando la experiencia se convierte en prevención:

IV Congreso Lecciones Aprendidas de Accidentes en Mar y Río

19 al 21 de mayo de 2027 - Barranquilla, Colombia

En el mar y en los ríos, cada maniobra exige decisiones precisas. Detrás de una operación segura existen años de experiencia, preparación y conocimiento; pero también existen aprendizajes que han surgido de situaciones que nunca debieron ocurrir.

En desarrollo de su compromiso permanente con el fortalecimiento técnico y la actualización profesional del gremio marítimo y portuario, la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia (ANPRA) continuará durante los próximos meses con la ejecución de su calendario académico 2026, orientado a reforzar competencias estratégicas en materia de seguridad operacional, respuesta a emergencias y gestión de riesgos en operaciones marítimas.

¿Qué podemos aprender de un accidente para evitar que vuelva a suceder?

Esa pregunta será el punto de partida del IV Congreso Lecciones Aprendidas de Accidentes en Mar y Río, organizado por ANPRA Colombia, un encuentro que reunirá en Barranquilla a profesionales, autoridades, expertos y organizaciones vinculadas a las operaciones marítimas, fluviales y portuarias.

Durante tres días, la experiencia será el principal insumo para hablar de prevención. Casos reales, análisis técnico y diferentes perspectivas del sector permitirán comprender no solamente qué ocurrió, sino también por qué ocurrió, qué decisiones marcaron la diferencia y qué podemos hacer mejor en futuras operaciones.

Aprender de lo ocurrido para prepararnos para lo que viene

La seguridad marítima y fluvial enfrenta desafíos cada vez más complejos. La incorporación de nuevas tecnologías, la transformación digital de los puertos, la ciberseguridad, las operaciones en áreas restringidas, la respuesta ante emergencias ambientales, los sistemas de rescate y salvamento y el avance de los buques autónomos están cambiando la manera en que entendemos y gestionamos el riesgo.

Por eso, el IV Congreso ANPRA abordará temas que conectan la experiencia operacional con los desafíos actuales y futuros de nuestra industria.

Entre ellos:

- ✓ Prevención de accidentes
- ✓ Maniobrabilidad y simulación Inteligencia artificial
- ✓ Ciberseguridad
- ✓ Rescate y salvamento
- ✓ Gestión de comunicaciones en emergencias
- ✓ Aseguramiento marítimo

- ✓ Buques autónomos
- ✓ Transformación digital portuaria
- ✓ Seguridad operacional
- ✓ Emergencias ambientales

UN ENCUENTRO INTERNACIONAL DEL SECTOR



+200
asistentes



+15 países



3 días
académicos



Expertos
nacionales
e internacionales

Más allá de las conferencias y paneles, el Congreso será un espacio para encontrarnos como industria, intercambiar experiencias, generar nuevas conexiones y fortalecer una visión compartida sobre el futuro de la seguridad marítima y fluvial.

Porque cuando una experiencia se comparte, puede convertirse en conocimiento. Y cuando ese conocimiento llega a quienes toman decisiones, puede convertirse en prevención.

Y cuando prevenimos, protegemos vidas, operaciones y el futuro de nuestra industria.



BARRANQUILLA

NOS ESPERA



IV CONGRESO

LECCIONES APRENDIDAS DE ACCIDENTES EN MAR Y RÍO



Centro de Convenciones Comfamiliar – Sede Caribe
Barranquilla, Colombia



Del **19** al **21**
de mayo de **2027**,
Barranquilla será nuevamente
punto de encuentro de la comunidad
marítima, fluvial y portuaria.



HAGAMOS DE CADA
LECCIÓN UNA
**OPERACIÓN MÁS
SEGURA.**



Conoce la agenda, modalidades de participación e inscripciones
en el sitio oficial del IV Congreso ANPRA 2027



Memoria Académica del III Congreso de Lecciones Aprendidas en Accidentes en el Mar:

El uso de doble piloto

Expositor: Capitán Alain Arseneault, piloto práctico del río San Lorenzo en Canadá



Durante el III Congreso de Lecciones Aprendidas en Accidentes en el Mar, organizado por ANPRA como un espacio para compartir experiencias y fortalecer la seguridad marítima, el Capitán Alain Arseneault, piloto práctico del río San Lorenzo en Canadá, presentó una experiencia de más de cinco décadas: el uso de doble piloto como medida para reducir los riesgos de la navegación en aguas restringidas.

En Canadá, esta práctica surgió inicialmente como respuesta a las condiciones de navegación durante el invierno y la presencia de hielo en el río San Lorenzo. Con el tiempo, su aplicación se extendió a otras circunstancias en las que la evaluación de riesgos determina que la presencia simultánea de dos pilotos puede contribuir a una operación más segura. Según la experiencia compartida durante el Congreso, las misiones de practicaje sin incidentes se han mantenido por encima del 99,5 %.

El doble piloto también se emplea actualmente en diferentes países, entre ellos Estados Unidos, Brasil, Países Bajos, Hong Kong, Panamá, Chile y Francia. Aunque las condiciones de aplicación varían, el objetivo es común: disminuir los riesgos asociados al tránsito de buques en espacios confinados y de alta complejidad operacional.

Una respuesta a operaciones cada vez más exigentes

El crecimiento del tamaño de los buques representa un desafío para los sistemas de practicaje. Las embarcaciones son cada vez más grandes y, al mismo tiempo, las vías navegables y las infraestructuras deben responder a operaciones que demandan mayores niveles de precisión y coordinación. El río San Lorenzo es un ejemplo de esta complejidad. En sus sectores más estrechos, el canal tiene aproximadamente 245 metros de ancho y 11,3 metros de profundidad, mientras que pueden transitar buques de hasta 300 metros de eslora y 44 metros de manga. A esto se suman condiciones de marea y corrientes que pueden alcanzar entre 2 y 8 nudos, dependiendo de la zona y la temporada.

Ante estas condiciones, el sistema canadiense establece determinados criterios para utilizar el doble piloto, especialmente en buques de grandes dimensiones. Sin embargo, como explicó Arseneault, la medida no consiste simplemente en incorporar un segundo piloto,



sino en desarrollar una dinámica de trabajo colaborativo que permita distribuir adecuadamente la carga de información y las responsabilidades durante la maniobra.

La comunicación como herramienta de prevención

A partir de su experiencia, la Corporación de Pilotos del Medio San Lorenzo desarrolló una guía para fortalecer las prácticas de doble practicaje, posteriormente actualizada en 2025. Su construcción involucró a los propios pilotos mediante reuniones, conversaciones individuales, grupos focales y encuestas, además de consultas con profesionales de otras industrias, como la aviación.

Entre las principales prácticas identificadas se encuentran expresar las dudas, pensar en voz alta, realizar reuniones previas a la maniobra, alternar el control de la navegación y mantener informado al equipo del puente sobre los cambios. También se contempla el uso de un puente estéril durante los periodos de mayor intensidad operacional, con el propósito de reducir distracciones. Un elemento fundamental es que el segundo piloto permanezca activamente involucrado. Mientras uno mantiene el control de la embarcación, el otro debe aportar información, identificar posibles riesgos y apoyar la toma de decisiones. De esta manera, la comunicación, la escucha activa y la retroalimentación se convierten en herramientas concretas de prevención.

Aprender de otros para mejorar

Además de contribuir a la seguridad de una maniobra, el doble practicaje representa una oportunidad para el intercambio de conocimientos entre pilotos. Trabajar junto a otro profesional permite conocer diferentes técnicas de maniobra, compartir experiencias y comparar formas de trabajo. Esta interacción favorece la mejora continua, pues cada piloto puede aprender de las fortalezas y experiencias de sus colegas. En situaciones de emergencia, además, la distribución de la carga de trabajo puede facilitar una respuesta más eficiente frente a escenarios de alta presión.

Arseneault también destacó que la tecnología, aunque constituye una herramienta fundamental para aumentar la conciencia situacional, no elimina los riesgos. La sobrecarga de información, la dependencia de los sistemas y la saturación de alarmas pueden generar nuevos desafíos. Por ello, la tecnología debe complementar, y no sustituir, el criterio y la experiencia del piloto.

Una lección para el practicaje moderno

La experiencia del río San Lorenzo demuestra que la seguridad marítima requiere combinar diferentes herramientas y capacidades. Frente al crecimiento de los buques y la complejidad de las operaciones, el doble practicaje ofrece una capa adicional de protección basada en la experiencia, la comunicación y el trabajo en equipo.

La presentación del Capitán Alain Arseneault dejó una reflexión especialmente relacionada con el propósito del Congreso de Lecciones Aprendidas: las experiencias desarrolladas en otros sistemas de practicaje pueden convertirse en oportunidades de aprendizaje para todo el sector. Más que una medida aplicable de manera uniforme, el doble practicaje representa una estrategia que puede adaptarse a las condiciones de cada operación y que demuestra que, en materia de seguridad, la colaboración entre profesionales continúa siendo una de las herramientas más importantes para anticipar riesgos y evitar accidentes.



EVOLUCIÓN DE LAS ITP:

Nuevos formatos audiovisuales para facilitar el acceso y comprensión del conocimiento técnico del practicaaje

Las Instrucciones Técnicas de Practicaaje (ITP) constituyen una herramienta de consulta, actualización y formación para el sector del practicaaje en Colombia. Estos documentos reúnen conocimientos técnicos, experiencias profesionales, referencias normativas y buenas prácticas que permiten abordar diferentes aspectos relacionados con la seguridad y el desarrollo de las operaciones marítimas y fluviales.

Con el propósito de acercar este contenido a nuevos públicos y facilitar su comprensión, ANPRA continúa innovando en la manera de presentar y divulgar sus ITP. Como parte de esta iniciativa, se desarrollaron nuevos vídeos explicativos utilizando herramientas de Inteligencia Artificial (IA), transformando el contenido técnico de las instrucciones en un formato audiovisual más dinámico, accesible y fácil de consultar.

Del documento técnico al formato audiovisual

Las ITP han sido concebidas como documentos de referencia para la instrucción y actualización en materia de practicaaje. Su contenido ha sido elaborado y revisado por profesionales de diferentes áreas, entre ellos pilotos prácticos, oficiales navales y mercantes, abogados e internacionalistas, además de contar con procesos de revisión y aprobación dentro de ANPRA.

Sin embargo, la naturaleza técnica de estos documentos puede representar un reto para quienes buscan acercarse por primera vez a sus contenidos. Por esta razón, ANPRA ha incorporado nuevas herramientas de comunicación que permiten presentar la información de una manera complementaria al documento escrito. Los videos fueron desarrollados con apoyo de Inteligencia Artificial, como parte de un proceso de transformación y modernización de los contenidos. Esta tecnología permite convertir información especializada en piezas audiovisuales que facilitan la identificación de los conceptos principales, los procedimientos y las recomendaciones contenidas en cada ITP.

La utilización de IA no reemplaza el contenido técnico de las instrucciones. Por el contrario, los videos parten de los documentos de las ITP y buscan convertirse en una herramienta adicional para su divulgación y comprensión. De esta manera, el lector puede profundizar posteriormente en el documento original y consultar allí la información completa, las referencias bibliográficas y los aspectos técnicos desarrollados en cada instrucción.

Actualmente, en el canal de YouTube de ANPRA se encuentran disponibles en formato video las ITP 001, 002, 003, 019, 020 y 022:

- ITP 001: Planeación de la maniobra y control de riesgos.
- ITP 002: Remolcadores y asistencia en maniobras de practicaaje.
- ITP 003: Aspectos clave para las maniobras de zarpe y atraque.
- ITP 019: Transferencia y transporte seguro del piloto.

- ITP 020: Efecto Squat y trimado dinámico.
- ITP 022: Efectos del viento y las corrientes en las maniobras.



Los documentos completos de las ITP también se encuentran publicados en la página web de ANPRA (<https://www.anpracolombia.org/>), mientras que los videos pueden consultarse en el canal oficial de YouTube (<https://www.youtube.com/@anpracolombia>).

La invitación es a consultar las ITP en el formato que prefieran, el documento escrito para profundizar en los contenidos técnicos y normativos, o el video para una aproximación más visual y dinámica. Con esta iniciativa, ANPRA incorpora la Inteligencia Artificial como una herramienta para modernizar la divulgación del conocimiento y acercar los contenidos técnicos del practicaaje a más personas.

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. Carrera 27 # 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