Boletín No.

47

Noviembre 2026



De Prácticos y MANIOBRAS

Con proa al futuro

ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION

ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

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

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 Roberto Bustamante Gómez

En esta edición:

4 — *Saludo del presidente:* ANPRA pone las bases para el sistema de investigación técnica de accidentes en Colombia.

6 — *El practicaje colombiano frente al reto de los ríos:* Lecciones argentinas y el papel de ANPRA

9 — *Capitán Victoria, una estela de vida y pilotaje:* Homenaje a su trayectoria

14 — *Buenaventura:* A retener la troncal en tiempos de megapuertos

17 — *Agenda de actividades ANPRA:* Compromiso con la formación especializada y la seguridad de alto nivel



19 *De la prórroga a la continuidad por mérito:*
El Decreto 1529 de 2026 y la agenda pendiente de la reforma portuaria colombiana.

22 *Memoria Académica III Congreso de Lecciones Aprendidas en Accidentes en el Mar. Seguridad y practicaje:*
Desconexión entre teoría y resultados ¿Por qué?

24 *ITP 023 Avisos a los Navegantes:*
Información esencial para una navegación segura.

26 *Buenaventura da un paso histórico en energía:*
La FSU Tura llega al puerto con el liderazgo de ANPRA.

ANPRA en Internet:
anpracolombia.org

ANPRA correo:
anpra2011@yahoo.com
infoanpra@yahoo.com.co

Teléfono:
+57 601 785 6556

Celular:
+57 350 534 4523
Presidencia

+57 315 638 4454
Secretaria

En ANPRA Colombia, fomentamos la libre expresión de nuestros afiliados y de los actores marítimos interesados en contribuir a nuestro boletín. Es importante destacar que los artículos escritos por colaboradores externos no necesariamente reflejan los intereses o posiciones oficiales de la Asociación, sino las opiniones de los propios autores.

SALUDO DEL PRESIDENTE

ANPRA pone las bases para el sistema de investigación técnica de accidentes en Colombia



En el boletín anterior reconocimos los esfuerzos, trabajos y aciertos de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia en sus 33 años de existencia, cumplidos en septiembre de 2026. La publicación se orientó a nombrar algunos de los logros más conocidos en la contribución a la generación de normas, los cursos de capacitación y la manera profesional como los pilotos prácticos realizan su labor todos los días arriesgando sus vidas en cada maniobra.

En este nuevo volumen nos enfocaremos en la apuesta que hacemos por la formación de investigadores de accidentes e incidentes marítimos denominados en lo jurídico como siniestros marítimos.

Nuestro objetivo principal: continuar avanzando en la materialización del Sistema de Investigaciones Técnicas, el cual tiene como objetivo fundamental que, al tener un accidente o incidente, se examinen las causas raíz de dicha novedad y se adviertan a los distintos actores las acciones para hacer que nunca se repita y que las maniobras se estén autoperfeccionando con motivo de aplicar los estándares más altos y rigurosos de la experiencia nacional y la global.

Una de las estrategias consiste en tener el recurso humano preparado para ello, por ello, ANPRA invita a participar en el primer Taller de Investigación Técnica de Accidentes Marítimos y Fluviales, que se realizará de manera VIRTUAL SINCRÓNICA durante los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2026. El curso contará con la participación de instructores internacionales y nacionales altamente calificados; asimismo, este programa ha sido diseñado para fortalecer las capacidades técnicas, jurídicas y operativas para la investigación de accidentes e incidentes marítimos y fluviales, mediante un enfoque teórico-práctico alineado con los estándares de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Para ser más precisos la fecha de inicio es el 22 de octubre y la de finalización es el 4 de diciembre de 2026, dos (2) días a la semana (jueves y viernes) /7 semanas. Las clases estarán dadas desde las 18:00 hora colombiana, y hora de término, dependiendo de la duración de cada módulo, virtual sincrónico.

El programa completo consta de 14 sesiones en un transcurso de 7 semanas de inmersión total, que abarca desde los fundamentos teóricos hasta los protocolos avanzados de resolución y casos complejos en la investigación de accidentes, ideales para quienes buscan una especialización integral.

Buscamos como objetivos del Taller: fortalecer competencias técnicas y en factores humanos para la investigación de accidentes marítimos; analizar aspectos jurídicos y procedimentales asociados; integrar buenas prácticas internacionales en la investigación y la comprensión del nuevo paradigma: del Error Humano a la Seguridad Sistémica.

El taller se estructura conforme al Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Sucesos y Accidentes Marítimos (Código CI – Resolución MSC.255(84)), así como a las directrices complementarias de la OMI.

Durante el desarrollo del programa se abordarán los siguientes ejes temáticos:

- Fundamentos de la investigación de seguridad marítima y su alcance preventivo.
- Marco normativo internacional, con énfasis en el Código CI (MSC.255(84)) y procedimientos OMI.
- Inicio de la investigación, gestión del accidente y seguridad del sitio.
- Recolección y análisis de evidencia, incluyendo entrevistas a testigos.
- Factor humano en accidentes marítimos: error, decisiones y fatiga.
- Análisis de causas y factores contribuyentes, conforme al modelo OMI.
- Elaboración del informe de investigación y recomendaciones de seguridad.
- Reportes internacionales y sistema GISIS.

El programa combina formación normativa, análisis técnico y aplicación práctica, permitiendo a los participantes comprender integralmente el proceso de investigación de seguridad marítima conforme a estándares internacionales.

Las sesiones serán impartidas por especialistas internacionales y nacionales con experiencia directa en la investigación de accidentes marítimos y fluviales, permitiendo a los participantes conocer enfoques, metodologías y lecciones aprendidas aplicadas en diferentes jurisdicciones.

El SIT como denominamos al Sistema de Investigaciones Técnicas nos permitirá profesionalizar aún más la labor difícil de evitar, prevenir y reducir el número de accidentes marítimos y fluviales en Colombia y también en todos los países en los que podamos prestar colaboración con motivo de la realización del Cuarto Congreso de Lecciones Aprendidas en Accidentes en el mar y en el río que se realizará en Barranquilla los días 19, 20 y 21 de mayo de 2027.

En ambas actividades, los esperamos a todos. Un gran abrazo.

VALM. (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA
Presidente

El practicaje colombiano frente al reto de los ríos: Lecciones argentinas y el papel de ANPRA

Por: Juan José Quintero – Área de Instrucción y Capacitación de ANPRA

Introducción

El practicaje en Colombia ha sido históricamente reconocido en el ámbito marítimo y fluvial, donde los pilotos prácticos garantizan la seguridad de las maniobras en puertos y canales de acceso. Sin embargo, el país cuenta con ríos de enorme valor estratégico —el Magdalena, el Amazonas, el Atrato, el Meta, entre otros— que permanecen subutilizados como corredores de transporte. La necesidad de una autoridad técnica como la Dimar y de un ente capacitador como la ENAP y la ENSB, para la formulación de una estrategia de desarrollo fluvial consolidada, con formación especializada y protocolos claros, permitiría avanzar para tener una navegación de barcos mercantes en esas rutas. En este contexto, resulta pertinente mirar hacia experiencias internacionales, y el caso argentino se convierte en un referente que puede inspirar la construcción de un modelo colombiano adaptado a sus realidades.

El modelo argentino: una referencia regional

Argentina ha logrado consolidar un sistema fluvial robusto gracias, entre otras decisiones, a la creación de la Escuela Nacional Fluvial, institución que desde hace más de ochenta años forma oficiales y tripulaciones con estándares internacionales. Allí, la formación no se limita a la teoría: se combina con simuladores de última generación, prácticas embarcadas en ríos de alta complejidad como el Paraná y el Río de la Plata, y protocolos de seguridad que se nutren de la experiencia acumulada en miles de maniobras. Lo más valioso de este modelo es la cultura de profesionalización que se ha instalado: la navegación interior es entendida como una actividad regulada, certificada y sujeta a mejora continua.



El entrenamiento en simuladores de maniobra permite articular la teoría con escenarios de riesgo controlado, clave para estandarizar la instrucción del practicaje en vías navegables complejas.

De esta experiencia, Colombia puede extraer lecciones realistas. La primera es la necesidad de contar con la voluntad para que los entes formadores marítimos y navales también se conviertan en el eje de la formación fluvial, con un currículo homologado que integre teoría, simulación y práctica. La segunda es la importancia de vincular la formación con la investigación aplicada, de modo que los estudios sobre hidrodinámica, sedimentación y seguridad alimenten directamente la capacitación. Y la tercera es la cooperación internacional: Argentina ha demostrado que abrir sus puertas a estudiantes y expertos de otros países fortalece

la calidad y la legitimidad de su modelo. Estas lecciones no son recetas, sino principios que pueden adaptarse a la geografía y diversidad social de Colombia.

El modelo fluvial argentino y el colombiano comparten un mismo escenario: ríos de gran extensión y relevancia económica. Sin embargo, sus trayectorias han sido distintas. En Argentina, permitió consolidar un sistema con identidad propia, capaz de generar confianza en la navegación interior y de proyectarse internacionalmente. Colombia, en contraste, ha desarrollado su asunto fluvial de manera fragmentada.

Esto ha generado una brecha: mientras Argentina cuenta con tripulaciones certificadas y protocolos estandarizados, en Colombia la capacitación depende de esfuerzos aislados y carece de reconocimiento internacional. La diferencia no radica únicamente en la infraestructura, sino en la visión: Argentina entendió la navegación interior como un eje estratégico de desarrollo nacional, mientras que en Colombia los ríos siguen siendo vistos como rutas secundarias frente al transporte terrestre.

La comparación evidencia que el reto colombiano no es solo técnico, sino cultural e institucional.

Trasladar la experiencia argentina al contexto colombiano

La transferencia del modelo argentino al contexto colombiano debe ser sensible a las particularidades locales. El Magdalena enfrenta problemas de sedimentación y variabilidad climática, mientras que el Amazonas exige coordinación internacional y respeto por ecosistemas frágiles. No se trata de replicar lo argentino, sino de construir un modelo propio que incorpore sus mejores prácticas.

En este proceso, ANPRA tiene un papel fundamental. Como institución que agrupa a la mayoría de los pilotos prácticos del país, con experiencia en practicaje marítimo y fluvial, y más vínculos internacionales, puede convertirse en el catalizador de los cambios necesarios. Su misión de apoyar en la seguridad integral de la navegación y su visión regional se alinean con la tarea de impulsar la profesionalización fluvial.



Operación de transporte de carga en cuencas fluviales, donde retos como la sedimentación y los cambios hidrológicos demandan un conocimiento profundo del canal navegable.

Cada maniobra realizada en los ríos es una oportunidad de aprendizaje colectivo: perfeccionar técnicas, compartir experiencias y desarrollar protocolos más seguros que reduzcan riesgos y eleven la confianza en la operación. Los prácticos, con su experiencia acumulada en condiciones diversas, son quienes mejor pueden enseñar a leer las corrientes, anticipar emergencias y aplicar criterios de sostenibilidad en la práctica diaria. La seguridad fluvial no depende únicamente de manuales o normativas, sino de la capacidad de los pilotos de convertir su experiencia en enseñanza y de mantener un compromiso permanente con la excelencia.

En este escenario, se tiene la responsabilidad de articular y potenciar ese conocimiento. La asociación puede promover programas de formación que integren la experiencia de los prácticos con la investigación académica, fortalecer convenios internacionales que permitan traer nuevas metodologías



La lectura de cartas y la transferencia de saberes prácticos a bordo fortalecen la cultura de seguridad y la mejora continua en la conducción fluvial.

de enseñanza, y organizar espacios comunitarios donde la cultura de seguridad se comparta con quienes viven y trabajan en los ríos. Al hacerlo, no solo impulsa la profesionalización del practicaje fluvial, sino que consolida un modelo basado en la mejora continua y en la transmisión de saberes prácticos, garantizando que cada generación de pilotos esté mejor preparada que la anterior.

El gremio es un interlocutor válido frente a las autoridades nacionales, planteando propuestas de mejora normativa desde la experiencia práctica de sus asociados. Aunque no tiene la capacidad de crear sistemas nacionales de registro, sí puede aportar insumos técnicos y recomendaciones basadas en la experiencia cotidiana de los pilotos, contribuyendo a que las entidades competentes diseñen políticas ajustadas a la realidad de la navegación. Además, de apoyar en el rol internacional, participando en congresos y seminarios donde se discutan estándares de seguridad y formación, y trayendo esas discusiones al contexto colombiano.

La clave está en que se actúe como puente: entre la experiencia internacional y las necesidades locales, entre la academia y la práctica, entre las comunidades ribereñas y las autoridades. Su legitimidad gremial le permite convocar actores diversos y generar consensos en torno a la importancia de profesionalizar la navegación fluvial.

Las recomendaciones finales apuntan a consolidar un modelo colombiano que combine formación rigurosa, investigación aplicada y cooperación internacional. Es necesario institucionalizar la formación fluvial mediante la creación de programas académicos homologados, invertir en infraestructura modular que permita resultados tempranos, y fortalecer la cooperación con Argentina y otros países de la región tales como Brasil y Perú.

Cada paso construye confianza y demuestra resultados. Si se lidera con pragmatismo y visión, Colombia podrá escribir una nueva página en su historia fluvial: una en la que los ríos no solo conecten lugares, sino que impulsen vidas y desarrollo sostenible.

El reto es grande, pero la oportunidad lo es aún más. Los ríos pueden convertirse en corredores de integración nacional, en motores de competitividad y en espacios de desarrollo sostenible.



INVITADO ESPECIAL

Capitán Victoria, una estela de vida y pilotaje:

El Capitán Carlos Arturo Victoria Botero reflexiona sobre su trayectoria, los aprendizajes del practicaje y su aporte a la seguridad de la navegación.

La entrevista



A bordo del ARC Independiente

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. Carlos Arturo Victoria Botero: Desde mis primeros años de estudio, aún sin conocer el mar, este siempre me llamó la atención. Recuerdo especialmente las películas sobre la Segunda Guerra Mundial que veía en el Teatro Sarmiento de Tuluá. Crecí relativamente cerca de Buenaventura, el principal puerto colombiano sobre el Pacífico, pero solo conocí el mar seis meses antes de ingresar a la Escuela Naval.

Cursé mis primeros estudios en Tuluá, en colegios salesianos. Ingresé a la Escuela Naval Almirante Padilla el 7 de julio de 1974 y recibí el grado de teniente de corbeta y el título de ingeniero naval. Posteriormente realicé el curso de Estado Mayor y pasé a uso de buen retiro, con el grado de capitán de fragata, el 23 de junio de 1999.

Durante mi paso por los buques de la Armada de la República de Colombia (ARC) participé en operaciones UNITAS, brigadas de salud y actividades de apoyo logístico, con transporte de materiales e infraestructura para poblaciones ribereñas y costeras del Atlántico y el Pacífico. Fue en esos años cuando se fortaleció mi vocación por la navegación y la maniobra en puertos, ríos, islas, cayos e islotes, entre ellos San Andrés, Providencia, Santa Catalina, Quitasueño, Serrana y Serranilla. Así fui acumulando millas, experiencia y conocimiento en diferentes áreas del océano Atlántico y del Pacífico, a bordo de unidades como los remolcadores de altura ARC Independiente y ARC Pedro de Heredia —este último bajo mi comando—, el ARC Rodrigo de Bastidas y la fragata ARC Independiente, entre otras. Esa experiencia fue una de mis mayores motivaciones profesionales.

Mi deseo de ser oficial naval fue una singladura fundamental en mi vida. Estoy profundamente agradecido por todo lo que la Armada me dejó en conocimiento, disciplina y vocación por el mar.

Mi siguiente objetivo fue continuar mi carrera como oficial mercante. Decidí ampliar mi preparación profesional como capitán de altura en la Escuela Naval, en Cartagena, con el propósito de desempeñarse inicialmente como capitán a bordo de buques de carga y petroleros. En ese proceso, la disciplina naval adquirida en la ARC, sumada a la experiencia técnica en navegación y maniobra, enriqueció mi formación. Navegué por diferentes puertos de Centroamérica, estudiando y analizando corrientes, mareas, vientos, hidrografía y oceanografía del Atlántico y del Pacífico; conocimientos que posteriormente pude aplicar en el ejercicio del practicaje.

Durante mis vacaciones como oficial activo aprovechaba el tiempo para prepararme en el área del practicaje, con la intención de vincularme como piloto práctico en El Cerrejón. Allí participé en maniobras portuarias con remolcadores azimutales holandeses, entre otros, y cumplí los requisitos exigidos para obtener la licencia de piloto práctico de segunda categoría. Sin embargo, por mi condición de oficial activo de la ARC y por las normas vigentes en ese momento, no fue posible obtenerla entonces.



Desembarco en la boya de mar del APL Charleston

Una vez ingresé a la compañía Coremar tuve la oportunidad de conocer y participar en maniobras asociadas al transporte de hidrocarburos y combustibles —entre ellos gasolina, combustible de aviación y diésel— en diferentes unidades menores. Posteriormente, como capitán de la MN Sagala, conocí rutas y canales de acceso a puertos como Tumaco, Buenaventura, Barranquilla, Santa Marta y Coveñas, además de puertos extranjeros.

La compañía Spilbun me entrenó como piloto práctico y obtuve la licencia de piloto práctico de segunda categoría en 2008. El 25 de enero de 2012 ascendí a primera categoría y, posteriormente, el 25 de enero de 2017, ya en Practimar S.A.S., obtuve la licencia de Piloto Práctico Maestro.

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?*

C.A.V.B: Uno de los cambios más significativos que he observado desde que comencé como piloto práctico en el puerto de Buenaventura ha sido el crecimiento de la infraestructura portuaria. Con el paso de los años aumentaron los muelles y terminales, entre ellos TCBUEN y SPIA.

Ese crecimiento ha traído mayores exigencias operacionales y, con ellas, una responsabilidad aún mayor para quienes ejercemos el practicaje. Nuestro trabajo contribuye a la protección de la vida humana, la seguridad de la navegación, la continuidad de la actividad marítima y portuaria, la economía y la protección del medio marino.

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

C.A.V.B.: He tenido la oportunidad de conocer y laborar en diferentes escenarios marítimos del país y en puertos extranjeros. Como capitán de puerto en Turbo comprendí, además de la preparación



Maniobra de atraque de la MN CMA CGM Tenere

profesional y la responsabilidad propia del cargo, la importancia del cumplimiento estricto de las normas de la Marina Mercante Colombiana y de la regulación aplicable a la actividad marítima nacional e internacional.

Como comandante del ARC Turbo tuve mis primeras experiencias de pilotaje y maniobra: atraques, fondeos y zarpes en un pequeño e improvisado muelle —un pangón— en Punta de las Vacas, Turbo, con unidades menores que abastecían a la región. También apoyé el transporte de las primeras maquinarias amarillas trasladadas desde Cartagena para la pavimentación de calles y avenidas de la isla de Providencia. Posteriormente, a bordo del ARC Pedro de Heredia, participé como oficial en el traslado de pertrechos, materiales y personal militar destinados al ejercicio de la soberanía en el archipiélago de San Andrés y Providencia y en los cayos e islotes del Caribe colombiano.

Más adelante, como capitán de la MN Sagala, conocí y practiqué la ruta de ingreso por el estrecho canal de acceso a la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco. Allí las condiciones de navegación exigían una lectura cuidadosa de la marea y la corriente; ante ciertas desviaciones del buque durante la aproximación, podía ser necesario esperar condiciones más favorables para continuar la maniobra de atraque. Esa experiencia fortaleció mi criterio profesional y mi conocimiento práctico.

En el puerto de Buenaventura, donde he desarrollado gran parte de mi experiencia como piloto práctico, he participado en maniobras de atraque, fondeo, zarpe y reviro, incluyendo navegación a popa, en instalaciones como la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, el Terminal de Contenedores de Buenaventura, los muelles 13 y 15 y la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce.

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

C.A.V.B: Sin duda, una de las experiencias que recuerdo con mayor orgullo fue el zarpe desde el muelle de la SPRBUN de la motonave CMA CGM ESPLANADE, realizando el giro frente al muelle como único piloto a bordo con licencia de Piloto Práctico Máster. En ese momento era una de las motonaves de mayores dimensiones que arribaban a Buenaventura: 368,50 metros de eslora, 51,0 metros de manga, 151.015 de TRB y una capacidad de 13.892 TEU. El atraque había sido realizado por el capitán Orlando Madrid. También recuerdo con especial satisfacción y orgullo la maniobra realizada junto con el capitán Osvaldo Molina el atraque y zarpe de la motonave que ingresaba en su momento al puerto de buenaventura por primera vez, con reviro por estribor y atracar por babor la motonave CMA CGM ALEXANDER VON HUMBOLTH, clase Explorer con una eslora de 397 metros, 53.6 metros de manga y que transporta más de 16.000 TEU al muelle de SPIA dicha maniobra fue ocasión de un reconocimiento por parte del terminal SPIA y de la naviera CMA CGM , así mismo por el delicado y la situación natural del canal del puerto de buenaventura fue el ingreso de la motonave CMA CGM IGUACU, de 368 metros de eslora y 13,70 metros de calado, con una marea máxima de 2,8 metros ese día. Esta última maniobra exigió una planificación cuidadosa antes del embarque, teniendo en cuenta el margen de seguridad bajo la quilla (UKC), la velocidad de tránsito, las restricciones del canal y las

aproximadamente 20 millas de navegación hasta el muelle de SPIA. La maniobra finalizó con un reviro por estribor y atraque por babor asistido por tres remolcadores.

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

C.A.V.B: Considero que el piloto práctico debe integrar técnica, conocimiento y vocación. Esa combinación debe reflejarse en un dominio sólido de la maniobra, en la disciplina profesional y en la capacidad de interpretar las condiciones particulares de cada operación. En Buenaventura, los cambios de marea, las corrientes, el viento y los espacios disponibles para maniobrar exigen concentración y criterio permanente. Y hay un principio que nunca debe olvidarse: ninguna maniobra es exactamente igual a otra.

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

C.A.V.B: Después de tantos años en el mar, los aprendizajes son incalculables. Mirando mi historia personal, comprendí desde mis primeros años de navegación, especialmente en mar gruesa, que al mar se le respeta. Aprendí a quererlo y también a leerlo: a modificar el rumbo cuando fuera necesario para reducir el efecto de la mar y evitar exponer innecesariamente a la tripulación, la carga y el propio buque.



Regreso a puerto. Pilotos prácticos Carlos Arturo Gutiérrez (Q.E.P.D.), Carlos Arturo Victoria y Luis Hernando Martínez Azcárate, de PP y Practimar S.A.S.

En lo profesional siento que he cumplido los objetivos que me tracé, pero también que sigo aprendiendo cada día del mar y de mis colegas, quienes siempre me han apoyado y enseñado. El practicaje exige una gran concentración y un conocimiento preciso del puerto de Buenaventura, de sus canales y de sus muelles. Algunas maniobras deben ejecutarse con márgenes muy ajustados y bajo la influencia de corrientes y vientos, en zonas donde el espacio disponible frente a los muelles es limitado. Esa combinación hace que el conocimiento local y la experiencia sean determinantes.

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

C.A.V.B: A quienes comienzan les diría que cada día es una oportunidad para prepararse mejor y buscar la excelencia. El mejoramiento continuo debe ser parte de la profesión. También considero fundamental participar activamente en los espacios de lecciones aprendidas, porque permiten conocer experiencias de otros pilotos, analizarlas y convertirlas en aprendizaje para futuras maniobras. ANPRA hoy nos brinda precisamente esa posibilidad de compartir conocimiento profesional.

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

C.A.V.B: Las ausencias y los sacrificios han sido incontables durante mi carrera marítima. La naturaleza de este trabajo muchas veces nos impide estar presentes en momentos importantes de la vida familiar. Lo viví con mis padres (Q. E. P. D.), con mi esposa y con mis hijos, quienes en distintas etapas necesitaron



Maniobra de atraque y zarpe de la CMA CGM Alexander Von Humboldt — primer arribo al puerto de Buenaventura.

de mi presencia y apoyo y, por razones del servicio, no siempre pude estar con ellos.

Al comienzo las ausencias se sienten con especial intensidad, pero con el tiempo la familia aprende a adaptarse y la comunicación se vuelve esencial para sobrellevar la distancia. Mi familia ha influido de manera muy positiva en mi trayectoria: me ha brindado apoyo afectivo y emocional de forma permanente y ha sido un soporte fundamental en mi 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?*

C.A.V.B: ANPRA representa para mí una institución muy querida, estimada y respetada, que nos integra y acompaña en el ejercicio de nuestra profesión como pilotos prácticos. Su trabajo adquiere todavía más importancia frente al crecimiento de la actividad portuaria y a los nuevos retos del practicaje. La Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia nos representa, nos integra y promueve el mejoramiento profesional, con un propósito que trasciende la maniobra misma: contribuir a la protección de la vida, la seguridad marítima, la economía y los ecosistemas en los lugares donde ejercemos nuestra labor.

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

C.A.V.B: El mar ha sido para mí un reflejo de muchas emociones y un espacio de conexión profunda con la naturaleza. Ha representado libertad, sueños y también refugio en los momentos de distancia. Las ausencias de la familia y de los amigos dejan inevitablemente una cuota de melancolía, y en ese sentido el mar ha sido muchas veces un confidente silencioso: un espejo que, por su inmensidad, invita a pensar en nuestros propios secretos y en nuestras tormentas interiores. También me ha enseñado a buscar cada día ser mejor y a servir a los demás. Gran parte de lo que soy se lo debo a esta vida: conocimiento, perseverancia, disciplina, vocación y motivación para continuar. Hoy valoro especialmente la posibilidad de mantenerme activo, cuidar mi salud, seguir disfrutando de la profesión de piloto práctico y compartir con colegas que han sido solidarios y comprometidos con la actividad marítima. Todos, desde nuestra responsabilidad, contribuimos al progreso del país y al servicio de la comunidad colombiana.



Visita a Sevilla, España con su esposa Aida

Buenaventura: A retener la troncal en tiempos de megapuertos

Asimetría batimétrica, riesgo de feederización y la asesoría náutica como garante de certidumbre operativa

Por: Por: Diego Alejandro Pereira Chacón – Área de Instrucción y Capacitación de ANPRA

En el actual contexto de integración económica, la cuenca del Pacífico se podría proyectar como la ruta marítima más dinámica y estratégica a nivel mundial. Allí, el transporte de contenedores opera bajo una premisa financiera ineludible: la reducción del costo unitario (slot cost) a través de buques cada vez más grandes. Durante la última década, el diseño naval ha avanzado al punto de que embarcaciones como los Neo-Panamax y los portacontenedores ultragrandes (ULCV) permiten a las navieras optimizar el consumo de combustible y optimizar sus costos operativos fijos. Sin embargo, este objetivo de maximizar los ahorros en alta mar termina trasladando una enorme presión técnica hacia la infraestructura costera, pues estas naves con calados de 14 metros requieren profundidades de acceso de 15 metros o superiores para operar a plena capacidad.

Esta exigencia de canales y muelles amplios ha producido que los márgenes de seguridad no sean holgados y ha forzado una reconfiguración del mapa marítimo, concentrando las operaciones en unos pocos puertos regionales capaces de recibir naves de semejante envergadura. El ejemplo más claro



Imagen generada con IA



Imagen generada con IA

de esta tendencia es la reciente inauguración del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay en Perú. Financiado con capital asiático y operado mayoritariamente por Cosco Shipping, este megapuerto cuenta con una profundidad de 17,8 metros, lo que le permite atender buques al máximo de su capacidad sin depender de las mareas. Aunque esta moderna infraestructura asegura la tracción de la carga transpacífica, su modelo de negocio como puerto de transbordo podría impactar directamente a sus países vecinos que no se preparen para el reto.

Chancay seguramente absorberá de los volúmenes de importación y exportación de la subregión (particularmente de Colombia, Ecuador y Chile), ya que el mercado interno peruano es insuficiente para sostener la rotación semanal de los megabuques. Para capturar esa carga ajena, el modelo comercial de las grandes alianzas marítimas apunta a convertir el enclave peruano en su única recalada troncal, sustituyendo las llegadas directas a otros países por rutas de redistribución regional.

Esta sustitución alteraría drásticamente la ecuación económica del comercio exterior colombiano: la optimización que la naviera consigue en alta mar al usar un solo megapuerto se traslada como un costo directo a los empresarios nacionales. En lugar de recibir sus mercancías en un viaje directo, los importadores y exportadores colombianos quedarían sujetos a un transbordo forzoso en muelles extranjeros, asumiendo una doble tarifa de manipulación portuaria, el flete complementario de buques alimentadores (feeders) y demoras acumuladas en sus tiempos de tránsito.



Es precisamente bajo esta lógica donde se aclara la prioridad estratégica de Buenaventura: el puerto nacional no compite para arrebatarle a Chancay el rol de centro de redistribución internacional, sino para blindar su condición de puerto gateway de destino directo. Retener las recaladas troncales es indispensable para que el aparato productivo del interior del país mantenga su conexión directa con los mercados transpacíficos, sin intermediaciones costosas ni dependencia operativa de terceros países.

Sostener esa conexión directa, no obstante, representa un desafío mayúsculo debido a una marcada diferencia de infraestructura frente a los nuevos megapuertos. Con apenas 13,5 metros de profundidad en su zona exterior y 12,5 metros en el canal interior durante la marea baja, Buenaventura presenta restricciones críticas frente a los más de 14 metros de calado que exigen los buques modernos. Esta limitación obliga a depender de las ventanas de pleamar (que otorgan temporalmente hasta 4 metros adicionales) en un canal estrecho y propenso a la rápida acumulación de sedimentos. Ante el riesgo latente de que un encallamiento paralice casi la mitad del comercio exterior del país, la viabilidad operativa recae sobre un factor humano irreemplazable: la labor del cuerpo de pilotos prácticos.

En este entorno de tolerancias mínimas, la asesoría náutica del práctico trasciende la rutina de maniobra para consolidarse como el principal vector de certidumbre operativa del puerto. Integrado al equipo de puente, el práctico gestiona de manera milimétrica el margen bajo quilla dinámico (DUKC) en tiempo real, anticipando y contrarrestando fenómenos hidrodinámicos críticos como el hundimiento por velocidad (squat) y las fuerzas de interacción contra los taludes (bank effect) en los pasos estrechos. Es precisamente esta pericia técnica y conocimiento local continuo lo que mitiga el riesgo intrínseco del canal, demostrando a los armadores y aseguradoras que Buenaventura puede sostener recaladas de gran envergadura sin comprometer la seguridad náutica.

A pesar de este valioso blindaje pericial, la realidad batimétrica impone límites insoslayables ante la contundencia del nuevo tablero geopolítico y comercial del Pacífico. Frente al despliegue de megapuertos de gran profundidad como Chancay, diseñados para centralizar los flujos transpacíficos, postergar las decisiones de infraestructura en Buenaventura equivale a aceptar voluntariamente un esquema de feederización regional. Semejante escenario relegaría al puerto colombiano a una posición secundaria, encareciendo el comercio exterior mediante dobles costos de transbordo, sobre fletes y mayores tiempos de tránsito para el tejido productivo nacional.

En este sentido, si bien la asesoría náutica garantiza la certidumbre técnica en el corto plazo, la defensa de la soberanía portuaria requiere con urgencia una solución estructural: el dragado de profundización del canal hasta niveles competitivos (15,5 a 16 metros) como una verdadera prioridad de Estado. Solo articulando la pericia humana con la modernización del canal de acceso, Colombia logrará sostener sus conexiones troncales directas, mitigando el impacto de la competencia internacional y asegurando la competitividad de su economía en la cuenca del Pacífico.



Agenda de actividades ANPRA

Como parte de su compromiso con el fortalecimiento técnico y la actualización profesional del sector marítimo y portuario, ANPRA continuará durante los próximos meses desarrollando su calendario académico 2026, enfocado en fortalecer competencias clave en seguridad operacional, atención de emergencias y gestión de riesgos en operaciones marítimas. A continuación, compartimos las actividades programadas:



Octubre 2026

TALLER DE INVESTIGACIONES TÉCNICAS DE ACCIDENTES MARÍTIMOS Y FLUVIALES

Virtual

Del 22 de octubre al 4 de diciembre ANPRA desarrollará el **Taller de Investigación Técnica en Accidentes Marítimos y Fluviales**, en modalidad virtual sincrónica, con el propósito de fortalecer competencias para la investigación de accidentes marítimos y fluviales, a partir del análisis de casos y buenas prácticas internacionales conforme a los estándares de la OMI.



Noviembre 2026

Curso de Seguridad y Salvamento – ISESMAP

Barranquilla – Escuela de Capacitación Naval (ESCAN)

9 y 10 de noviembre

ANPRA desarrollará la **XV edición del Curso de Seguridad y Salvamento**, enfocada en fortalecer competencias en seguridad operacional, supervivencia en el mar, técnicas de rescate, manejo de equipos de emergencia y respuesta ante contingencias marítimas.

Con quince versiones realizadas, este programa continúa consolidándose como un espacio de referencia para el fortalecimiento de las capacidades técnicas y operativas del sector marítimo.

Diciembre 2026



CURSO DE CONTROL DE INUNDACIONES

Cartagena – Escuela de Superficie (ESUP)

10 y 11 de diciembre

En diciembre, ANPRA desarrollará el **Curso de Inundación**, enfocado en el fortalecimiento de competencias para la gestión de emergencias relacionadas con el ingreso de agua a bordo y el control de averías en el ámbito marítimo. El programa abordará procedimientos de contención, estabilización de embarcaciones y respuesta ante situaciones que puedan comprometer la seguridad de las operaciones.

Con esta actividad, ANPRA reafirma su compromiso con la formación continua de los profesionales del sector y con el fortalecimiento de la seguridad operacional de nuestra actividad marítima.



De la prórroga a la continuidad por mérito: El Decreto 1529 de 2026 y la agenda pendiente de la reforma portuaria colombiana

Por: Angélica Herrera Velásquez[1]

Introducción



El régimen de la Ley 1ª de 1991 permitió modernizar los puertos marítimos con capital privado, baja litigiosidad y una asignación de riesgos favorable al Estado. Su éxito dejó, sin embargo, un problema sin resolver: en los próximos diez años vencerán las concesiones de los terminales que movilizan más de la mitad de la carga de comercio exterior (Guzmán Escobar, 2026).

La Sentencia C-068 de 2009 limitó a una sola vez la prórroga del artículo 8º de la Ley 1ª, sin que el reglamento ofreciera una alternativa competitiva (Corte Constitucional, 2009). El costo de esa incertidumbre fue visible: la inversión en puertos de servicio público cayó de más de USD 511 millones en 2013 a cerca de USD 42 millones en 2018 ("Hay que revisar", 2019), y la Contraloría alertó sobre diecinueve contratos prorrogados que vencerían sin ruta de reemplazo (Piñeros, 2025).

El CONPES 4118 de 2023 y la consultoría GEA–Steer para el Ministerio de Transporte tradujeron ese diagnóstico en tres recomendaciones específicas: (I) reconcesión con participación de terceros, (ii) reconocimiento de las inversiones no recuperadas y, (iii) reglas para la reversión. Son el antecedente técnico del Decreto 1529 del 14 de octubre de 2026, cuyas decisiones centrales y vacíos se examinan a continuación.

I. La continuidad por el artículo 17, no por el 8º

El Decreto renuncia a insistir en la prórroga y canaliza la continuidad por la modificación sustancial del contrato (art. 17 de la Ley 1ª, modificado por el art. 102 de la Ley 1955 de 2019), que solo procede si no desvirtúa los propósitos de competencia de los artículos 9º a 12.

El nuevo artículo 2.2.3.3.3.5 del Decreto 1079 de 2015 da contenido a esa exigencia: cualquier interesado puede presentar una propuesta alternativa sobre las mismas zonas, con una garantía del 3 % de su plan de inversiones. Antes, el tercero solo podía oponerse, y la oposición rara vez servía para algo distinto a dilatar el trámite. La continuidad deja de ser una negociación bilateral y se somete a la competencia que la Corte echó de menos en las prórrogas que "benefician en términos desproporcionados al concesionario" (Corte Constitucional, 2009).

El esquema se inspira en las iniciativas privadas de APP, con una diferencia: allí el originador solo mejora su oferta si alcanzó el 80 % del puntaje de la mejor propuesta (Decreto 1467 de 2012, art. 30). El Decreto 1529 da al titular preferencia en el empate y la opción de igualar o mejorar, una vez y en

[1] Abogada de la Universidad Libre (Pereira), especialista de la Pontificia Universidad Javeriana y magíster en Derecho con énfasis en Recursos Naturales de la Universidad Externado de Colombia. Socia del área de Derecho Portuario y Ambiental de Guzmán Escobar & Asociados. Las opiniones aquí expresadas son personales y no comprometen a ninguna entidad.

quince días hábiles, sin umbral mínimo. Preservar los incentivos de quien ya invirtió es razonable, pero la ausencia de umbral traslada a la metodología de evaluación la carga de probar que la competencia es real.

II. Incentivos para invertir hasta el final del contrato

Valor residual. Chile premia las obras opcionales con diez años adicionales de plazo (Sánchez, 2021); la Sentencia C-068 impide esa vía en Colombia. El Decreto opta por reconocer la inversión no amortizada: cumplido el 70 % del plazo, la entidad concedente puede aprobar nuevas inversiones cuyo saldo no recuperado se reconoce en el nuevo plan del mismo concesionario o lo paga el nuevo titular, y se publica antes de abrir las propuestas alternativas. No contradice la gratuidad de la reversión (Ley 1ª, art. 8º; Ley 80, art. 19): no lo paga la Nación, sino quien concurre voluntariamente conociéndolo. Tampoco es un restablecimiento del equilibrio económico, sino una asignación anticipada de riesgos que matiza el CONPES 4117 de 2023.

Zona adyacente privada. Sin los predios privados contiguos al terminal, un tercero no podría operarlo, y la competencia sería aparente. El Decreto permite al solicitante incorporarlos a su plan de inversiones "a su exclusiva elección"; solo entonces revierten y pueden ser objeto de propuestas alternativas. La voluntariedad es su condición de legalidad frente al artículo 58 de la Constitución.

Inversiones estratégicas. El Decreto otorga mayor puntaje a las inversiones ambientales y sociales adicionales a la licencia y a la consulta previa. Es la primera herramienta portuaria frente al cambio climático, que el licenciamiento no ha incorporado (Guzmán Escobar y Herrera Velásquez, 2025): premia la mitigación (electrificación de muelles, combustibles alternativos) y la adaptación (protección costera, elevación de muelles). El reto es exigir análisis de vulnerabilidad e indicadores verificables para que el puntaje premie resultados reales.

III. La reversión y la reglamentación: la agenda pendiente

La reversión es, previsiblemente, el foco de mayor litigiosidad de la próxima década. Su principio es claro: es norma de orden público, irrenunciable y se entiende incorporada al contrato (Consejo de Estado, 2019), y su valor queda compensado desde la firma (Corte Constitucional, 1996). Su aplicación, en cambio, plantea cuatro preguntas:

1. **Qué revierte.** Solo los equipos que sean inmuebles por destinación (Código Civil, art. 658), no los móviles, ni la zona adyacente privada salvo su incorporación voluntaria.
2. **Cuándo.** El caso de Puerto Bolívar tardó dieciocho años en resolverse (Consejo de Estado, 2021). El Decreto la sitúa "al finalizar el plazo inicial"; si el titular continúa, debe ser una reversión jurídica, sin entrega material ni interrupción de la operación.
3. **Qué es "buen estado de operación".** Sin reglas, el operador reduce el mantenimiento al final del contrato (World Bank, 2007); el manual debe definirlo por clase de activo y vida útil.



4. **Qué hacer con los bienes inútiles.** El Decreto permite sustituirlos, compensarlos o venderlos, atendiendo la advertencia del CONPES 3342 de 2005 sobre activos ociosos.

El manual de reversión debería incluir, al menos, un inventario publicado en el RUCOP, una etapa preparatoria desde cinco años antes del vencimiento, criterios objetivos de avalúo y el cierre ambiental de las zonas revertidas.

El artículo 18 ordena expedir ocho resoluciones en seis meses, plazo que vence a mediados de abril de 2027. Conviene priorizar las reglas de terminación: audiencia pública, valor residual, inversiones estratégicas y reversión. Ninguna podrá añadir requisitos no previstos en la ley y el Decreto (Constitución Política, art. 84) ni alterar el equilibrio entre el titular y los proponentes alternativos.

Conclusiones

El Decreto 1529 de 2026 reemplaza la pregunta de si el concesionario puede continuar por la de quién ofrece el mejor proyecto portuario para las próximas décadas, y lo hace por una vía coherente con la Sentencia C-068 de 2009. La estabilidad que ofrece consiste en reglas conocidas para competir, con ventajas razonables para quien ya invirtió, no en la permanencia garantizada del concesionario.

El trabajo apenas comienza. En los próximos meses, el reto es expedir resoluciones técnicamente sólidas, en especial el manual de reversión; en los próximos años, demostrar que las entidades pueden administrar procesos competitivos con rigor; y en la próxima década, construir la ley portuaria que complete lo que un reglamento no puede abarcar.

Referencias

- Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil. (2019, 4 de julio). Concepto 2390 (Rad. 11001-03-06-000-2018-00141-00).
- Consejo de Estado, Sección Primera. (2021). Sentencia, Cerrejón Zona Norte S.A. y otro c. Ministerio de Transporte (Rad. 25000-23-24-000-2003-00877-01).
- Corte Constitucional de Colombia. (1996). Sentencia C-250 de 1996.
- Corte Constitucional de Colombia. (2009). Sentencia C-068 de 2009 (M. González Cuervo, M. P.).
- Guzmán Escobar, J. V. (2026). La reactivación de la infraestructura portuaria, fluvial y marítima [Universidad Externado de Colombia].
- Guzmán Escobar, J. V., y Herrera Velásquez, A. (2025). Marco regulatorio para afrontar el cambio climático en los puertos. En C. Montes Cortés (Ed.), Licenciamiento ambiental: transformaciones jurídicas para una adaptación efectiva ante la crisis climática. Universidad Externado de Colombia.
- Hay que revisar fin de contratos de concesión: ANDI. (2019, 7 de junio). El Heraldo.
- Piñeros, L. (2025, 3 de octubre). Concesiones portuarias en cuenta regresiva: el reto que Colombia no puede ignorar. Asuntos Legales.
- Sánchez, R. J. (2021). Incidencia económica de los contratos de concesión portuaria en los puertos marítimos de Colombia. CEPAL.
- World Bank. (2007). Port reform toolkit: Module 4. Legal tools for port reform (2.ª ed.).
- Normas y documentos de política: Ley 1ª de 1991; Ley 80 de 1993; Ley 1955 de 2019; Decreto 1467 de 2012; Decreto 1079 de 2015; Decreto 1529 de 2026 (Diario Oficial 53.658); Documentos CONPES 3342 de 2005, 4117 de 2023 y 4118 de 2023 (DNP).

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

Seguridad y practicaje: Desconexión entre teoría y resultados ¿Por qué?



La seguridad marítima constituye uno de los pilares fundamentales del practicaje. A lo largo de los años, los pilotos prácticos han demostrado su capacidad para conducir buques en condiciones complejas, tomar decisiones críticas y mantener la seguridad de las operaciones incluso cuando los recursos disponibles son limitados. Sin embargo, los avances tecnológicos y los esfuerzos en formación no han logrado eliminar los incidentes durante las maniobras, lo que plantea una pregunta esencial: ¿por qué, a pesar de conocer las principales causas de estos accidentes, siguen presentándose situaciones que comprometen la seguridad de la navegación?

Esta reflexión fue el eje de la ponencia del **Capitán Guillermo Gómez Garay**, quien destacó la necesidad de fortalecer la formación de los pilotos prácticos en factores humanos y organizativos, especialmente mediante la Gestión de Recursos del Puente, conocida internacionalmente como Bridge Resource Management (BRM).

Una problemática que persiste en el tiempo

Durante su exposición, el capitán Gómez Garay presentó los resultados de un estudio del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (P&I), basado en reclamaciones relacionadas con buques bajo practicaje entre 1999 y 2019. Durante ese periodo se registraron 1.046 incidentes en los que la actuación del piloto práctico tuvo una contribución significativa, una cifra equivalente a un promedio de aproximadamente un incidente por semana.

Entre los eventos identificados se encuentran colisiones, abordajes, encallamientos y varaduras, situaciones que evidencian la necesidad de continuar trabajando en la prevención de accidentes y en el fortalecimiento de las prácticas de seguridad. Uno de los principales hallazgos señalados durante la ponencia fue la recurrencia de deficiencias en la formación específica en BRM. Esta situación resulta especialmente relevante si se considera que, desde hace décadas, diferentes investigaciones de accidentes marítimos han identificado problemas de comunicación, coordinación y trabajo en equipo como factores determinantes en el desarrollo de estos eventos.

En este contexto, el reto no consiste únicamente en reconocer los errores cometidos durante una maniobra, sino en comprender las condiciones que los hacen posibles y establecer medidas que permitan evitar su repetición.

El factor humano como eje de la seguridad

La seguridad durante el practicaje no depende exclusivamente de la experiencia individual del piloto o de las capacidades técnicas del buque. También requiere una adecuada integración entre el práctico, el capitán y los oficiales que conforman el equipo del puente.

Uno de los procedimientos fundamentales para lograrlo es el Master Pilot Exchange (MPX), mediante el cual el capitán y el piloto práctico intercambian información relevante antes de iniciar la maniobra. Esta comunicación permite compartir conocimientos sobre las características del buque, las condiciones de navegación, los riesgos existentes y las estrategias previstas para desarrollar la operación de manera segura.

A este intercambio inicial se suma la Gestión de Recursos del Puente (BRM), orientada a mejorar la comunicación, la coordinación, la distribución de responsabilidades y la toma de decisiones durante la navegación. Su aplicación contribuye a que los integrantes del equipo trabajen de manera articulada, reconozcan oportunamente los riesgos y respondan de forma coordinada ante situaciones inesperadas.

Entre las deficiencias identificadas en investigaciones de accidentes se encuentran las comunicaciones ineficaces, las barreras lingüísticas y culturales, la falta de utilización de un lenguaje marítimo común, la descoordinación con los remolcadores y la ausencia de una evaluación adecuada de los riesgos. Paradójicamente, estos aspectos forman parte de los contenidos que aborda la capacitación específica en BRM. Por ello, el conferencista insistió en que la formación técnica debe complementarse con el desarrollo de competencias humanas y organizativas. La capacidad de maniobrar un buque es indispensable, pero también lo es saber comunicarse, compartir información, anticipar riesgos y trabajar eficazmente con los demás integrantes de la operación.

De las lecciones aprendidas a las acciones concretas

Otro de los puntos centrales de la ponencia fue la importancia de investigar los accidentes desde una perspectiva integral. En ocasiones, las investigaciones se concentran en identificar quién cometió un error, sin profundizar suficientemente en las condiciones organizativas, los factores humanos y las debilidades del sistema que contribuyeron al incidente.

Este enfoque limita las posibilidades de aprendizaje, pues corregir únicamente las consecuencias no garantiza que las causas fundamentales desaparezcan. Por el contrario, una investigación rigurosa permite identificar oportunidades de mejora, establecer medidas preventivas y convertir las experiencias operacionales en herramientas de formación.

En esta línea, el Capitán Gómez Garay retomó las Mejores Prácticas Internacionales para el Practicaje Marítimo, documento publicado en 1983 con la participación de OCIMF, ICS e INTERTANKO, que ya advertía sobre la importancia de los factores humanos y organizativos en la prevención de accidentes.

Asimismo, destacó la Resolución A.960(23) de la Organización Marítima Internacional (OMI), como referencia para la formación de los pilotos prácticos. A partir de estos antecedentes, planteó la necesidad de avanzar hacia programas específicos de BRM que incluyan evaluaciones teóricas y prácticas, actualización periódica y ejercicios de simulación basados en incidentes reales y experiencias compartidas entre profesionales.

Entre las acciones propuestas se encuentra promover que las autoridades marítimas establezcan requisitos de formación y actualización en BRM para el ejercicio del practicaje, así como fortalecer los mecanismos de supervisión colegiada que permitan compartir experiencias, analizar cuasiaccidentes y aprovechar las lecciones aprendidas en los procesos de capacitación.

Una responsabilidad compartida con el futuro del practicaje

La principal reflexión que deja esta ponencia es que la seguridad marítima exige un compromiso permanente con la formación, la prevención y la mejora continua. Aunque los errores humanos no pueden eliminarse por completo, sí es posible fortalecer los sistemas de trabajo para anticiparlos, reducir sus consecuencias y evitar que se conviertan en accidentes.

Para ello, resulta indispensable superar una visión centrada exclusivamente en el cumplimiento de requisitos mínimos y promover una cultura de seguridad en la que la capacitación especializada, la comunicación efectiva y el aprendizaje colectivo sean prioridades.

En el marco del III Congreso de ANPRA, esta reflexión adquiere especial relevancia para el gremio de pilotos prácticos, pues invita a reconocer que la excelencia profesional no se construye únicamente a partir de la experiencia acumulada, sino también mediante la disposición a revisar las prácticas existentes, aprender de los incidentes y adoptar estándares cada vez más exigentes.

Cerrar la brecha entre la teoría y los resultados significa transformar el conocimiento disponible en acciones concretas. En el practicaje, este compromiso representa una contribución directa a la protección de la vida humana, los buques, las instalaciones portuarias y el medio marino, fortaleciendo una operación marítima cada vez más segura y resiliente.

ITP 023 Avisos a los Navegantes: información esencial para una navegación segura



En el desarrollo de las operaciones marítimas, mantenerse informado sobre los cambios que se presentan en las aguas de navegación es una tarea fundamental. Una modificación en una ayuda a la navegación, un cambio temporal en el calado autorizado, una obra portuaria o la aparición de un nuevo peligro pueden modificar las condiciones habituales de una maniobra y, por ello, deben ser conocidos oportunamente por quienes participan en ella.

Con este propósito, ANPRA presenta la **ITP 023 – *Notice to Mariners* o Aviso a los Navegantes**, una Instrucción Técnica de Practicaje que aborda la importancia de estas notificaciones, su clasificación, el marco normativo que las sustenta y, especialmente, su aplicación en el ejercicio del practicaje.

¿Qué son los Avisos a los Navegantes?

Los Avisos a los Navegantes son notificaciones que permiten mantener actualizadas las cartas náuticas, publicaciones y demás productos utilizados para la navegación. A través de ellos se informa sobre novedades o cambios relacionados con ayudas a la navegación, áreas marítimas, obstáculos, condiciones de operación y otros aspectos que pueden tener incidencia sobre la seguridad de la navegación.

Su importancia radica precisamente en que las condiciones de una zona de navegación pueden cambiar con el tiempo. Por esta razón, contar con información actualizada permite que quienes desarrollan actividades marítimas puedan conocer oportunamente aquellas modificaciones que podrían afectar una operación.

Para los pilotos prácticos, este conocimiento adquiere una relevancia particular. La ITP 023 señala que es obligatorio para el piloto práctico conocer las notificaciones que se realizan dentro del territorio en el cual ejerce su actividad de practicaje.

Una herramienta vinculada directamente con la seguridad

La importancia de estos avisos también está respaldada por el marco normativo nacional e internacional. La ITP hace referencia al **Convenio SOLAS**, particularmente a las disposiciones relacionadas con los servicios hidrográficos y la difusión de información necesaria para la seguridad de la navegación.

En Colombia, la **Dirección General Marítima (DIMAR)**, a través del Servicio Hidrográfico Nacional que opera desde el **Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH)**, es la entidad encargada de elaborar y publicar la cartografía náutica nacional y de emitir los respectivos Avisos a los Navegantes.

La ITP explica además que estos avisos pueden clasificarse en tres categorías principales:

- **Permanentes (P):** informan modificaciones definitivas en las cartas o publicaciones náuticas.
- **Temporales (T):** comunican cambios o situaciones transitorias que pueden afectar las condiciones de navegación.
- **Generales (G):** entregan información o instrucciones de interés para la comunidad marítima que no necesariamente implican una modificación de una carta náutica.

Conocer esta clasificación permite interpretar de manera adecuada la información publicada y comprender el alcance de cada novedad.

¿Por qué son importantes para el piloto práctico?

La relación entre los Avisos a los Navegantes y el practicaje es directa. Antes de una maniobra, el piloto práctico debe conocer las condiciones de navegación de su jurisdicción y mantenerse actualizado frente a cualquier cambio que pueda representar un riesgo.

La ITP 023 destaca la importancia de revisar las plataformas oficiales y mantener actualizadas las cartas náuticas mediante los avisos vigentes. Esta información permite al piloto desarrollar sus maniobras con conocimiento de las condiciones existentes, advertir al capitán sobre posibles riesgos y contribuir a la seguridad de las operaciones marítimas. En este sentido, los Avisos a los Navegantes son una herramienta fundamental para conectar la información hidrográfica actualizada con las decisiones que se toman durante la navegación.

Una ITP para consultar y actualizar conocimientos

La **ITP 023** reúne los principales aspectos relacionados con los Notice to Mariners, desde su definición y fundamento normativo hasta su clasificación y aplicación en el practicaje. Desde ANPRA invitamos a los pilotos prácticos, profesionales del sector marítimo y demás interesados en la seguridad de la navegación a **consultar el contenido completo de la ITP 023 en la página web de ANPRA**.

Además, esta ITP cuenta con un **nuevo formato audiovisual disponible en el canal oficial de ANPRA en YouTube**, como parte de las iniciativas de la Asociación para facilitar el acceso y divulgación del conocimiento. **Los invitamos a consultar la ITP 023 y conocer su nueva versión en video**. Mantenerse actualizado también hace parte de una navegación más segura y de un ejercicio responsable del practicaje.

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



Buenaventura da un paso histórico en energía: La FSU Tura llega al puerto con el liderazgo de ANPRA

Por: Ana M. Espinosa – Área de Comunicaciones de ANPRA

El Puerto de Buenaventura registró un hito histórico para el sector energético de Colombia tras completar con éxito el arribo y atraque de la Unidad Flotante de Almacenamiento (FSU Tura). Esta embarcación, con capacidad para almacenar hasta 146.000 m³ de gas natural licuado (GNL), representa un avance crucial para la puesta en marcha de la Regasificadora del Pacífico y el fortalecimiento de la matriz energética del país.

La maniobra técnica de alta precisión para el primer buque gasero en llegar a aguas del Pacífico colombiano estuvo a cargo del piloto maestro Roberto Bustamante y del piloto de primera Roberto José Bustamante. Su labor al frente de la navegación demandó la máxima rigurosidad técnica, coordinación y experiencia para transitar de manera segura por los canales de acceso del puerto.

Este histórico procedimiento destaca el rol estratégico y la excelencia profesional de los miembros de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos (ANPRA). El éxito de la operación ratifica que el entrenamiento continuo y la preparación técnica del gremio marítimo son la garantía fundamental para la seguridad operacional y el desarrollo de la infraestructura portuaria en Colombia.

El éxito de esta compleja operación técnica respondió al rigor, la coordinación y la máxima precisión de la gente de mar, los capitanes de remolcadores y los miembros de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos (ANPRA). La maniobra de asesoría de atraque estuvo liderada por el piloto maestro Nicolás Molina y el piloto de primera Jhon Montaño, mientras que la maniobra de zarpe fue ejecutada por el piloto maestro Oswaldo Molina y el piloto de primera Jhon Castro. Asimismo, la jornada contó con el acompañamiento, en calidad de observador de atraque, del piloto maestro Roberto Bustamante, distinguido integrante de la Junta Directiva de ANPRA.



Representantes de ANPRA, junto con autoridades marítimas, durante la histórica operación de arribo de la FSU Tura al puerto de Buenaventura, un hito para el sector energético y portuario de Colombia.

La impecable ejecución de estas maniobras reafirma la excelencia profesional del gremio y su firme compromiso con la garantía de seguridad operacional y la tendencia a cero accidentes en los canales navegables y terminales portuarias del país. Con este logro, los pilotos prácticos de Colombia ratifican su rol fundamental en la conectividad del comercio exterior y el desarrollo estratégico de la nación.

ANPRA

IV CONGRESO

LECCIONES APRENDIDAS DE ACCIDENTES EN MAR Y RÍO

CUANDO LA EXPERIENCIA SE CONVIERTE EN PREVENCIÓN

19 al 21 de mayo de 2027

Barranquilla, Colombia



PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

SEGURIDAD OPERACIONAL

TECNOLOGÍA Y FUTURO

EMERGENCIAS AMBIENTALES

COMUNICACIÓN Y RESCATE

UN ENCUENTRO DEL SECTOR

Profesionales, autoridades y expertos para compartir experiencias y construir una industria más segura.

BARRANQUILLA NOS ESPERA

HAGAMOS DE CADA LECCIÓN UNA OPERACIÓN MÁS SEGURA.

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