



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

#ConProaAlFuturo



**LOS PILOTOS PRÁCTICOS Y SU PARTICIPACIÓN EN LA SEGURIDAD EN
LA INTERFAZ DE LOS BUQUES EN LOS PUERTOS.**

ITP 029

Bogotá, octubre 2023



Elaborado por

Capitán de Altura Ricardo Izquierdo González

Septiembre de 2023

Revisado por

Valm. (R) Juan Manuel Soltau Ospina

Septiembre de 2023

P2 Capitán Jaime García Pulido

Octubre de 2023

Revisión final y aprobación

Junta Directiva

Octubre de 2023



Este documento ha sido realizado por profesionales de varias áreas del saber, pilotos prácticos, oficiales navales y mercantes, abogados, internacionalistas, entre otros, con una trayectoria de más de 15 años de experiencia, además de haber tenido una minuciosa revisión bibliográfica que permite tener la información más actualizada y veraz de manera rigurosa.

Así mismo, se contó con un comité revisor en el cual están involucrados diferentes expertos sobre la temática a tratar en cada Instrucción Técnica de Practicaje para un mayor detalle de supervisión respecto a lo aquí escrito. Por ello, toda la información presentada a continuación es un conglomerado de experiencias, investigaciones y datos precisos que servirán como guía de instrucción y actualización para la labor del practicaje en los mares y ríos.



INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE ASOCIACIÓN
NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA ITP 029
LOS PILOTOS PRÁCTICOS Y SU PARTICIPACIÓN EN
LA SEGURIDAD EN LA INTERFAZ DE LOS BUQUES EN LOS PUERTOS.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	- 5 -
1. MARCO NORMATIVO NACIONAL E INTERNACIONAL.....	- 6 -
2. CONCEPTOS Y DEFINICIONES	- 6 -
3. APLICACIÓN EN EL PRACTICAJE.....	-7-
4. EXPERIENCIAS.....	- 9 -
5. CONCLUSIONES	- 9 -
6. REFERENCIAS	- 10 -
7. ANEXOS	- 10-



Introducción

El transporte marítimo es uno de los más importantes a nivel internacional. Aproximadamente un 80% de la superficie terrestre está compuesta por agua, por lo que es normal que sea una de las principales formas de transportar mercancías de un lugar a otro. Además, este tipo de transporte se caracteriza por su adaptabilidad y versatilidad, ya que permite trasladar toda clase de productos, así como por sus costos reducidos comparados con otros medios de transporte. Tanto es así, que el 90% de la mercancía que se transporta a nivel mundial utiliza el barco como principal medio de transporte.

De acuerdo con las estadísticas de la OMI (Organización Marítima Internacional), el 80% de los accidentes de buques se presentan en los puertos o en aguas cercanas a facilidades portuarias, es decir en los lugares donde de una u otra manera intervienen Pilotos Prácticos.

Por lo anterior, planear la interfaz de los buques con los puertos y con las instalaciones portuarias es una medida importante para el control de los riesgos asociados a las maniobras de buques, pero también es muy importante que los actores que están involucrados en cada una de estas interfaces, con el puerto y con la instalación portuaria, entiendan bien sus responsabilidades. Si cada uno hace lo que le corresponde, los riesgos asociados a las maniobras de buques en los puertos y en las instalaciones portuarias estarán mejor controlados.



1. MARCO NORMATIVO NACIONAL E INTERNACIONALL

No existe una norma o regla sobre el tema de la interfaz de un buque con los puertos o con las instalaciones portuarias, es un tema de buenas prácticas que implementan las navieras y operadores de los buques, las autoridades marítimas y fluviales, las facilidades portuarias y las compañías de Pilotos Prácticos.

Sin embargo, las siguientes referencias son claves para garantizar prácticas seguras en la operación de buques y en la interfaz con Pilotos Prácticos en los puertos y en aguas restringidas:

- SOLAS (Safety of Life at Sea) Convención, Capítulo V, “Safe practices in ships operation and safe working”, Seguridad de la Navegación.
- SOLAS (Safety of Life at Sea) Convención, Capítulo IX, “Management for the safe operation of ships”, Código ISM (International Safety Management Code).
- STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) – Competencias de Oficiales de Puente, Guías para las guardias de puente.
- IMPA (International Maritime Pilots Association) - Master / Pilot Relationship, the role of the Pilot in Risk, Management, by Captain George A.Quick.
- OMI (Organización Marítima Internacional) Resolución A960 - ofrece recomendaciones sobre capacitación y certificación y procedimientos operativos para pilotos marítimos que no sean pilotos de aguas profundas.
- OCIMF (Oil Companies International Maritime Forum).

2. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

No hay conceptos adicionales o definiciones que ampliar.



3. APLICACIÓN DEL PRACTICAJE

El pilotaje es una actividad de navegación especializada que requiere habilidades mucho más exigentes de las requeridas por un Oficial de Vigilancia (OOW) de un buque.

Los Pilotos Prácticos aportan un importante apoyo a la seguridad de las maniobras de los buques en los puertos, gracias al conocimiento sobre el área donde maniobran y la información más actualizada disponible sobre barras de arena cambiantes, condiciones climáticas, tráfico portuario, características de remolcadores, comunicaciones locales, restricciones y riesgos a la navegación y mucho más. Además de esto, los Pilotos tienen entrenamiento en el manejo de embarcaciones de todo tipo y tamaño, habilidades y conocimientos que se han reforzado a través de años, maniobrando día tras día y compartiendo experiencias con otros Pilotos Prácticos.

Los Pilotos Prácticos como cualquier miembro del equipo de puente del buque, requieren un buen nivel de comunicación y profesionalismo para el desarrollo seguro y eficiente de la maniobra. El Piloto Práctico debe verificar que tiene una buena comunicación con el Capitán del buque antes de iniciar la maniobra. De igual manera debe asegurarse que cuenta con buena comunicación con remolcadores, con la estación de control de tráfico marítimo/fluviál y con operadores de la terminal portuario.

En particular, gracias a los entrenamientos y experiencia, el Piloto Práctico cuenta con las habilidades relacionadas con la identificación de las referencias visuales en tierra y en los cuerpos de agua, para identificar la ubicación del buque y su comportamiento en todo momento y se apoya también para ello en los instrumentos de navegación del buque y en la Personal Portable Unit (PPU).

El Piloto Práctico tiene el entrenamiento y la experiencia para saber cómo equilibrar las fuerzas internas (producto de las características y condiciones del buque que se maniobra) y



externas (condiciones meteomarinas, profundidad náutica disponible, característica de canales, remolcadores y si es agua salada o dulce), para garantizar un manejo eficiente y seguro del buque.

La observación del pilotaje en acción es una excelente oportunidad para que los oficiales de navegación del buque aprendan nuevas habilidades, identifiquen mejor los peligros y mejoren su capacidad para controlar el movimiento del buque. Los Oficiales del puente tendrán muchas oportunidades durante la mayoría de los practicajes para hacer preguntas y aprender más, ¡solo deben asegurarse de consultar al Piloto Práctico en el momento adecuado!

Dado que el Piloto Práctico es el primer contacto que tiene el Capitán de un buque con el puerto cuando llega a él, es muy importante que el Piloto Práctico infunda seguridad y confianza al Capitán del buque, suministrándole toda la información básica necesaria, explicándole cómo se va a hacer la maniobra, a que terminal portuario se va a ir, las características de remolcadores, canales de acceso, dársenas de maniobras y condiciones especiales de la maniobra si las hubiera. La mejor forma de generar confianza es a través de una buena comunicación y de impartir instrucciones claras y precisas de maniobra al timonel y a la máquina del buque.

Podemos mencionar que hay dos diferentes interfaces del buque, la que este tiene con el puerto y la que el buque tiene con el terminal portuario. En cada una de ellas hay actores diferentes con responsabilidades bien definidas.

La interfaz del buque con el puerto se inicia cuando sube el Piloto Práctico al puente del buque que recalca y en esta interfaz el buque depende en su totalidad del conocimiento, experiencia y entrenamiento que el Piloto Practico tiene para navegar por las aguas restringidas del puerto hacia el terminal portuario.



En la interfaz con el puerto, las autoridades marítimas/portuarias tienen la responsabilidad de la profundidad náutica de los canales de acceso, del balizamiento, de las coordinaciones de la Estación de Control de Tráfico Marítimo y de la aprobación previa del buque para que pueda ingresar al puerto.

La interfaz con la instalación portuaria se inicia una vez el buque queda totalmente amarrado y el Piloto Práctico se ha desembarcado. Esta interfaz termina cuando el buque ha terminado sus operaciones de transferencia de carga y suelta su última línea en el proceso de zarpe con Piloto Practico abordo y se inicia la interfaz con el puerto.

Los Pilotos Prácticos tienen diferentes roles en cada una de estas interfaces, roles que se basan principalmente en las buenas comunicaciones con unos y otros, el Piloto Práctico es fundamental para lograr los enlaces de comunicación y coordinaciones operacionales en las dos interfaces, lo que al final se traduce en maniobras de buques más seguras y eficientes, en los puertos y en las instalaciones portuarias.

4. EXPERIENCIAS

En las investigaciones de algunos accidentes que han ocurrido durante maniobras de buques en puerto, se ha podido comprobar que parte la causa raíz del accidente, fue que para la maniobra del buque no se realizó un buen proceso de comunicación e interfaz entre el Piloto Práctico y el Capitán del buque o entre el Piloto Práctico y la Estación de Control de Tráfico Marítimo (VTS), lo que se reflejó en mala coordinación entre los miembros del equipo del puente o con el VTS del puerto y por supuesto en la toma de decisiones equivocadas y improvisadas que llevaron a ser parre fundamental de las causas del accidente.

También se ha comprobado que el proceso detallado de conocimiento y comunicación antes, durante y después de la maniobra es uno de los factores que reduce sustancialmente la incidencia de accidentes e incidentes en un puerto.

5. CONCLUSIONES



El Piloto Práctico, como asesor del Capitán y conocedor de la interfaz del buque con el puerto y con el terminal portuario, debe revisar todas las variables posibles que permiten tener el control adecuado de la maniobra y el control de los riesgos asociados a la navegación y tránsito por canales restringidos y verificar que se cuenta con muy buena comunicación entre todos los actores que intervienen en la interfaz.

6. REFERENCIAS

- SOLAS (Safety of Life at Sea) Convención, Capítulo V.
- SOLAS (Safety of Life at Sea) Convención, Capítulo IX, Código ISM (International Safety Management Code).
- STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers).
- IMPA (International Maritime Pilots Association).
- OMI (Organización Marítima Internacional) Resolución A960

7. ANEXOS

No hay anexos.

**INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE ASOCIACIÓN
NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA ITP 029
LOS PILOTOS PRÁCTICOS Y SU PARTICIPACIÓN EN LA SEGURIDAD EN LA
INTERFAZ DE LOS BUQUES EN LOS PUERTOS.**

Bogotá, octubre de 2023

Bogotá:

Tequendama Suites. Carrera 10 #27 - 51, Oficina 2803.

Barranquilla:

Centro Empresarial Torres del Atlántico. Carrera 57 #99a - 65.

Buenaventura:

Edificio Nápoles. Carrera 1° #2A - 19, Piso 2.

Edificio Pacific Trade Center. Carrera 3 #7 - 32, Piso 20, Oficina 2003.

Santa Marta:

Carrera 2 #170 - 276. Km 14 Vía SMR - CIÉNAGA detrás EDS Don Jaca.

Troncal del Caribe, Carretera 90 #Km 9 - 350, Sector Bomba Zuca.

Turbo:

Carrera 12 #96A - 45.

 ANPRA Colombia

anpracolombia.org

anpra2011@yahoo.com
infoanpra@yahoo.com.co

#ConProaAlFuturo



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA