

**Boletín No.**

**41**

**Noviembre 2025**



# 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 Óscar Manuel Flórez Rodríguez;*

*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 :**

*Laura Barajas*

### **Diseño:**

*Julio Alfonso Vásquez*

### **Foto interior:**

*Capitán Ricardo Izquierdo*



## En esta edición:

# 4

**Saludo del presidente**

# 6

### **Artículo académico:**

Responsabilidad civil extracontractual del Piloto Práctico

# 12

### **Memorias de conferencia:**

Prevención de accidentes por parte de los Estados ¿las medidas tienen éxito?  
Dr. Lucas Ariza Buitrago

# 14

### **Con proa al recuerdo:**

Homenaje al Capitán Jaime Alberto García Pulido, Piloto Práctico





17

---

**Artículo destacado:**

Líneas de base y control marítimo. Marco normativo frente a los riesgos del crimen transnacional y la seguridad marítima

20

---

**ITP 005**

ABC de las maniobras a popa

21

---

**R Pilot Fase 2:**

Evaluación internacional sobre el pilotaje remoto y sus implicaciones para Colombia

22

---

**Agenda ANPRA**

**ANPRA en Internet:**

[anpracolombia.org](http://anpracolombia.org)

**ANPRA correo:**

[anpra2011@yahoo.com](mailto:anpra2011@yahoo.com)

[infoanpra@yahoo.com.co](mailto: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 DE ANPRA



Cordial saludo, apreciada comunidad marítima nacional e internacional.

En esta nueva edición del Boletín ANPRA, quiero compartir con ustedes un balance de nuestra reciente participación en el XII Foro Latinoamericano de Prácticos, celebrado del 22 al 26 de septiembre de 2025 en la ciudad de Lima, Perú. Este encuentro fue muy importante porque reunió a representantes de asociaciones de prácticos de toda la región y se consolidó, una vez más, como un espacio de diálogo técnico, cooperación institucional y fortalecimiento gremial en donde se analizan problemáticas comunes y se proyectan acuerdos que orientan el futuro del practicaaje en la región. Nuestra presencia en el Foro fue activa y productiva, y trae consigo valiosas lecciones y compromisos. La delegación de ANPRA estuvo conformada por el Capitán Óscar Flórez y el suscrito. Adicionalmente, se contó también con la presencia del Capitán Carlos Cantor, como miembro no asociado, quien participó activamente en las conferencias como invitado. Durante las jornadas, se vivió un ambiente de gran profesionalismo y compañerismo entre las

delegaciones, lo que permitió un intercambio de experiencias, visiones y buenas prácticas orientadas a elevar la calidad, seguridad y eficiencia del servicio de practicaaje en los distintos países de la región.

Las discusiones del Foro abordaron temas de relevancia para el presente y el futuro del practicaaje y reflejaron la evolución y complejidad del entorno marítimo actual. Se discutieron asuntos de alto interés como la seguridad operacional en maniobras complejas, los avances y limitaciones de la navegación autónoma, el uso adecuado del equipo de protección personal y la conciencia situacional como herramienta esencial para la toma de decisiones seguras en el practicaaje. También se trataron cuestiones estratégicas sobre la conectividad e inversiones portuarias en América, la seguridad y control portuario en Ecuador, las soluciones a los retos hídricos en el Canal de Panamá, y la creciente relevancia del puerto de Chancay en la economía regional.

Uno de los aspectos relevantes fue el reconocimiento a la labor que adelanta la International Maritime Pilots' Association (IMPA) ante la Organización Marítima Internacional, en especial su trabajo en las modificaciones de la Regla V/23 del Convenio SOLAS, relacionada con las Escalas de Práctico, y también su seguimiento a las iniciativas sobre buques autónomos y practicaaje remoto. Este reconocimiento reafirma la importancia de mantener una representación técnica sólida y permanente en los escenarios internacionales donde se construyen las normas



que inciden directamente en nuestra actividad profesional. El Foro también hizo un llamado a las autoridades marítimas de los países miembros para que, conforme a lo establecido en la Resolución A.960 de la OMI, incluyan a las asociaciones de prácticos en el diseño y aplicación de las normas relacionadas con la calificación, capacitación y ejercicio del practicaaje. De igual forma, se reiteró la relevancia de incorporar la experiencia de los prácticos experimentados en los procesos de simulación y diseño de nuevas terminales portuarias, siguiendo las guías de PIANC, de modo que las decisiones técnicas respondan a criterios operacionales realistas y seguros.

Otro punto de consenso fue la adhesión del Foro a la doctrina de IMPA que rechaza la competencia comercial entre prácticos y promueve la regulación estatal del número de profesionales por zona, garantizando que cada práctico realice una cantidad adecuada de maniobras para conservar su pericia y evitar la fatiga. Se respaldó igualmente la implementación del turno rotativo obligatorio para la asignación de maniobras, la participación de las asociaciones en la regulación y supervisión de las lanchas de práctico y la ratificación del practicaaje como un servicio público esencial, donde la seguridad debe prevalecer sobre las presiones comerciales o del mercado. Durante nuestra participación, Colombia tuvo una intervención al compartir los avances logrados por ANPRA en materia de formación y fortalecimiento técnico. Presentamos los resultados de los cursos de Seguridad y Salvamento, reconocidos por su rigor y utilidad práctica, y difundimos material audiovisual sobre maniobras seguras en entornos de alta exigencia. Adicionalmente, se socializó el trabajo que venimos adelantando para la creación del Sistema de Investigaciones Técnicas, una iniciativa clave para fortalecer la cultura de prevención con el propósito de institucionalizar la investigación de incidentes como herramienta de aprendizaje y de mejora continua. En cumplimiento de este propósito, logramos establecer canales de cooperación con las asociaciones de Chile, Panamá y México, que acompañarían el proceso de implementación del sistema.

El Foro concluyó con la designación de Brasil como sede del XIII Foro Latinoamericano de Prácticos, previsto para 2027, y de México como sede alterna y anfitriona del XIV Foro en 2029. Estas decisiones reflejan el compromiso regional con la continuidad del diálogo técnico y la integración gremial, pilares que son fundamentales para el crecimiento colectivo de nuestra profesión. Nuestra participación fue altamente satisfactoria y reafirma el lugar de Colombia como actor activo y propositivo dentro de los foros internacionales del practicaaje. Desde ANPRA nos comprometemos a seguir trabajando con determinación para fortalecer la cooperación latinoamericana, compartir nuestras experiencias y mantener a nuestro país a la vanguardia en materia de seguridad y formación profesional. Finalmente, invito a nuestros asociados para que se involucren activamente en las iniciativas surgidas del Foro, ya que su experiencia, propuestas y participación son indispensables para que las decisiones se traduzcan en mejores prácticas y resultados reales.

Con respeto y aprecio,

**VALM. (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**  
Presidente



## Artículo académico

# Responsabilidad civil extracontractual del Piloto Práctico

Por: Valm. (R) Juan Manuel Soltan Ospina – Presidente de ANPRA  
Laura Alejandra Alfonso Rincón – Abogada

## Introducción

La sociedad ha experimentado una constante evolución en los siglos XX y XXI, que ha impactado de manera significativa en el transporte marítimo, que es un pilar fundamental para el comercio, el crecimiento y la comunicación internacional.

En consecuencia, los sistemas de educación, la preparación técnica y tecnológica, la normatividad y los procesos para hacer más segura la navegación marítima y fluvial, y el resguardo de las personas y de los bienes que participan en la misma han crecido y se han sofisticado.

La figura del piloto práctico tiene especial relevancia y se convierte en un actor clave como asesor del desarrollo de maniobras en lugares con alto grado de complejidad, como los puertos, ríos y canales.

La función de los pilotos prácticos en Colombia se encuentra regulada por un conjunto de normas especiales (Decreto Ley 2324 de 1984, Ley 1 de 1991, Ley 658 de 2001, resoluciones incorporadas en el Reglamento Marítimo Colombiano, entre otras) y generales (Artículo 2356 del Código Civil, Artículo 1478 y sig. del Código de Comercio, etc.). Con ellas se debe derivar la responsabilidad civil extracontractual del piloto, pues es claro a la luz de la profesión que el Piloto Práctico asesora las maniobras de las cuales el capitán mantiene la completa dirección y control. El piloto práctico puede, delegado por el Capitán, emitir las órdenes, pero siempre se aplicará ante la ley el concepto de mando por negación, que significa que si el capitán no interviene es porque está de acuerdo y respalda la orden emitida por el piloto.

Este artículo analizará la naturaleza de la responsabilidad civil aplicable, con especial énfasis en la distinción entre la responsabilidad objetiva y la subjetiva, en lo que respecta a la responsabilidad civil del Piloto Práctico, sus funciones, límites, y subrayará su importancia en la seguridad marítima actual.

## ¿Qué es la responsabilidad civil?

El término responsabilidad se refiere a aquel que, por algún motivo, debe rendir cuentas, por hechos, actividades o eventos de los que sea autor o parte, y, por ende, asumirá las consecuencias que ello acarree.

Por su parte, el plan de formación de la rama judicial, que versa sobre la inducción a la responsabilidad civil menciona su concepto de la siguiente manera, *estudia los hechos, acciones u omisiones que generan daños o perjuicios a las personas, y contrarían o incumplen el orden jurídico, el que se compone de las normas jurídicas de carácter general, como la Constitución y la ley, y de las normas jurídicas de carácter particular, como son los actos o negocios jurídicos, entre esos el contrato o convención*. La responsabilidad civil se divide en dos clases: contractual y extracontractual. La primera se refiere al incumplimiento de un contrato, frente a obligaciones de (dar, hacer o no hacer), en el caso del Piloto Práctico, la única persona jurídica que podría precisar que hay lugar a responsabilidad civil contractual sería la empresa de practicaaje para la cual labore el práctico.



» En cuanto a la responsabilidad civil, evoca la idea de un daño sufrido por alguien y la obligación de repararlo por alguien más. La reparación del daño constituye la sanción que sigue a la comprobación de la responsabilidad. (Visintini, 2015).

La **Responsabilidad Civil Extracontractual** la aclara el artículo 2341 del Código Civil cuando precisa: “el que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido”, es decir que allí no hay una relación contractual entre quien causa el daño y quien se ve perjudicado por este (tercero), lo que se busca es la reparación del daño, en aras de indemnizar los perjuicios causados por haber cometido una infracción a la ley. Eso quiere decir que deben concurrir por lo menos dos partes, una es el agraviador, quien causa el daño, y la otra es quien sufre el daño, el agraviado.

Para poder establecer que se está frente a un régimen de responsabilidad civil extracontractual y que hubo una violación del deber objetivo de cuidado, se deben tener en cuenta los siguientes elementos:

- Hecho una conducta culpable o riesgosa
- Daño o perjuicio concreto a alguien
- Nexo causal entre los anteriores

Esto quiere decir que quien sufra un daño y reclame a su vez indemnización, tendrá que demostrar, en principio, el perjuicio padecido, el hecho intencional o culposo atribuible al demandado y la existencia del nexo de causalidad entre ambos.

Cabe resaltar que, el Consejo de Estado en sentencia 022 del 22 de febrero de 1995, mencionó: “Cuando el daño tiene origen en actividades que por su propia naturaleza o por los medios empleados para llevarlas a cabo, están mayormente expuestos a provocar accidentes, las ha calificado como riesgosa, apoyándose en el artículo 2356 del Código Civil, pues las personas están en un peligro inminente de recibir una lesión o afectación a un bien, pero ello, hace parte de un sub- régimen de la responsabilidad civil extracontractual, se titula **Responsabilidad Civil por Actividad Peligrosa**.

El artículo 2356 del Código Civil también anuncia: “Por regla general, todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona debe ser reparado por esta”.

No existe una lista taxativa de las actividades que se consideran peligrosas, por lo que, con este detalle se podría estar ante una interpretación de la norma muy genérica o ambigua y que cualquier actividad que potencialice un daño a un tercero, sea considerada como peligrosa, por ejemplo, construcción civil de obras, conducción energía eléctrica, elementos hospitalarios y radioactivos, uso de pólvora o explosivos, conducción de vehículos, transporte aéreo, terrestre o marítimo, entre otros.

No obstante, los abogados que realizan esa valoración deberían tener muchísimo cuidado cuando se trata **de servicios públicos** a los que obliga el Estado como lo es por ejemplo el uso de un piloto asesor como prevención de riesgo para la materialización de accidente porque los titulares o guardianes de la actividad peligrosa son la DIMAR, que representa al Estado, y el Capitán, que representa al Armador. Están tomando la previsión de llamar a un asesor para mitigar el riesgo y ese nombramiento es **de obligatoria asistencia para el piloto**.

## Interpretaciones jurisprudenciales y el Piloto Práctico

La discusión jurídica se centra en la determinación del régimen de responsabilidad civil extracontractual aplicable a su labor; **fundamentada en el principio de que quien ocasiona un perjuicio debe repararlo**, protegiendo así los derechos de las víctimas y promoviendo la equidad en las relaciones sociales y económicas, surge el interrogante y si se debe regir por el modelo objetivo, derivado de la noción de actividad peligrosa, o por el modelo subjetivo, en el que se exige la culpa probada o culpa presunta. Considerando aspectos claves del modelo subjetivo, tales como:

- Es un tipo de probabilidad derivada del juicio personal, de la propia experiencia previa y el conocimiento de un individuo sobre si es probable que ocurra un resultado específico.
- Es cualitativo y personal, no contiene cálculos formales y sólo refleja las opiniones, nivel de confianza y experiencias pasadas del sujeto, más que datos o cálculos.
- Se utiliza en eventos únicos e inciertos, es de utilidad cuando no hay datos históricos, las probabilidades subjetivas difieren de persona a persona y contienen un alto grado de sesgo personal.

O por el contrario el modelo objetivo el cual puede referirse a dos conceptos: a la probabilidad objetiva, la cual se calcula basándose en la frecuencia de un evento en un gran número de ensayos, y al modelo de probabilidad de elaboración, una teoría de la persuasión que estudia cómo las personas procesan los estímulos. Sus principales características se basan en evidencia empírica y exhiben un índice de confiabilidad mínimo aceptable para garantizar niveles de seguridad.

Dentro del régimen subjetivo surgen dos modalidades: la **culpa probada** y la **culpa presunta**, los cuales difieren en la carga probatoria: en la primera, la víctima debe demostrar la culpa del agente, como en la mayoría de los procesos contenciosos; en la segunda, la ley presume la culpa y corresponde al demandado desvirtuarla, es decir que, se invierte la carga de la prueba.

Para el caso de juzgar las acciones del Práctico, usar la culpa presunta, genera una carga desproporcionada de la prueba, puesto que, el Piloto Práctico sólo puede desvirtuar esta presunción, probando que el accidente ocurrió por una causa extraña a su voluntad, es decir, algo totalmente ajeno o fuera de su control (fuerza mayor, caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima o un tercero).

Para el caso, con el uso de culpa probada, la víctima o tercero que sufre un daño debido a un siniestro marítimo tendría que probar que fue culpa del Piloto, por lo que este régimen se ajusta mejor a la función de los Pilotos Prácticos, ya que garantiza que solo respondan cuando exista **culpa comprobada en su conducta**. En línea con el principio de proporcionalidad y con estándares internacionales, por ejemplo, la OMI reconoce que el piloto asesora al capitán, pero la responsabilidad última recae en el armador, tal como coincide en enunciarse en el Código de Comercio Colombiano.

En la práctica colombiana, un buen número de fallos emitidos tanto en primera como en segunda instancia por la Autoridad Marítima Nacional tienden a aplicar la culpa presunta del piloto, bajo la idea





&gt; Foto creada por IA

de que la navegación y la maniobra son actividades peligrosas. Esto los expone a responder patrimonialmente incluso sin haberse acreditado su culpa, lo que genera una inseguridad jurídica fuerte y desincentiva su labor.

Con lo anterior, podemos precisar que para el caso del Piloto Práctico las funciones o rol que desempeña, si bien es cierto, se rigen por una ley general, también tienen leyes especiales, tal como lo es la ley 658 de 2001, la cual en su artículo 14:

**Función del Piloto Práctico.** *Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practica y no lo reemplaza en el mando del mismo.*

Ello quiere decir, que el Piloto cumple una función de “asesor, consejero” de la maniobra, por lo tanto, cualquier error que cometa y que llegue a generar algún tipo de responsabilidad, no debe juzgarse a título de dolo, haciendo la claridad de que se debe probar que el Piloto incurrió en alguna falta grave que desencadenó un accidente marítimo, es crucial establecer una relación de causalidad directa entre la acción u omisión del individuo y el daño causado. Esto significa que el daño debe ser una consecuencia directa e inmediata de la conducta del individuo, conforme al principio universal amparado en la Constitución Política de 1991, “*Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable*”.

Si bien la labor de los Pilotos Prácticos podría ser considerada una actividad inherentemente peligrosa, con la jurisprudencia nacional, podría estar sujeta a la presunción de responsabilidad civil extracontractual consagrada en el artículo 2356 del Código Civil (CSJ- SC2111 de 2021). No obstante, esta interpretación de la norma no puede significar que la naturaleza riesgosa de una actividad implique responsabilidad automática, pues de lo contrario, se desconoce el carácter humano de la actividad y la imposibilidad de eliminar totalmente los riesgos inherentes a la navegación marítima, recordemos que el solo asesora la maniobra, la total dirección y control de la misma le corresponde al Capitán, igualmente si el daño se ve generado por un tercero, no se debe culpabilizar al Piloto por el simple hecho de que tiene conocimiento del Puerto de su jurisdicción, puesto que, hay diversos factores que pueden afectar una maniobra y que eximen de responsabilidad al Práctico.

Es menester recodar que, el artículo 1473 del Código de Comercio precisa la definición de armador de la siguiente manera, “*Llámase armador la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan*”. Y el artículo 1478 Idem, sobre las Obligaciones del armador refiere, “*Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación*”, el legislador introdujo dichas disposiciones al Código en aras de salvaguardar a quien se encuentra en la base de una pirámide jerárquica, sin pretender eximirlo de culpas, pues si analizamos la figura del armador, frente a la del Piloto Práctico, este último se encuentra en una posición menos favorable.

Así mismo, **no es cierto** que el Piloto tenga o le corresponda indemnizar al armador por los deberes que la legislación le ha impuesto, en primer lugar, porque el armador se somete a la normatividad y bloque de Constitucionalidad de cada país y, en segundo lugar, porque los seguros internacionales están dispuestos para responder por lesiones del patrimonio de este.

Finalmente, podemos concluir que, si bien la labor del piloto práctico es crucial para la seguridad portuaria, su función es, por naturaleza, la de un asesor. Imponer una responsabilidad civil estricta al piloto por los accidentes que ocurren durante el desempeño de sus funciones, desvirtuaría su propósito y podría comprometer la seguridad que se busca proteger. La legislación colombiana y varias del mundo son taxativas en señalar que la máxima autoridad y el responsable directo del buque es el capitán, pues es quien toma las decisiones finales.

## Derecho comparado frente a la responsabilidad civil extracontractual del Práctico

Con el propósito de analizar desde una perspectiva de derecho comparado, la **responsabilidad civil extracontractual de los Pilotos Prácticos**, partiendo de la situación actual en Colombia y contrastándola con los principales sistemas jurídicos marítimos a nivel internacional, evidenciamos que, mientras en la práctica colombiana se aplica el artículo 2356 del Código Civil bajo un régimen de responsabilidad objetiva o de culpa presunta, en otros países predomina un modelo de responsabilidad subjetiva (culpa probada), con **límites de responsabilidad máximos**, aspecto que evita la probabilidad de ruina patrimonial para los prácticos y cuida la naturaleza peligrosa y de servicio público de la profesión.

En el análisis del derecho comparado, es posible observar que, en la mayoría de los países con una importante tradición marítima, la responsabilidad de los pilotos prácticos se encuentra sujeta a un



 Foto tomada por PP asociado

régimen subjetivo de culpa probada. Por ejemplo, en sistemas jurídicos como el francés, británico y español, se reconoce que el piloto cumple una función de asesor y, por lo tanto, sólo responde civilmente cuando se demuestra de manera clara y fehaciente su culpa o negligencia grave en la maniobra. Esta postura busca equilibrar la seguridad jurídica y la protección de los intereses marítimos, evitando imponer cargas excesivas a quienes intervienen como expertos independientes en el proceso de navegación. De igual manera, en legislaciones como la de Panamá o Singapur, se establece que la responsabilidad del piloto práctico no es objetiva ni se presume, sino que requiere la prueba concreta del error profesional, en concordancia con los principios de presunción de inocencia y debido proceso. Así, la tendencia internacional favorece un sistema en el que la responsabilidad se limita y, en muchos casos, se canaliza hacia el armador o a los seguros específicos contratados para cubrir estos riesgos, tal como lo recomienda la Organización Marítima Internacional (OMI), protegiendo la figura del piloto y asegurando la continuidad del servicio sin menoscabar la reparación de eventuales daños.

Hacia el futuro deberemos analizar cuál de los dos sistemas presenta mayores garantías y es justo frente al tamaño y las utilidades de las empresas.

## Conclusión

La navegación es una actividad riesgosa en la que la titularidad de esta recae en la DIMAR, el armador y el capitán de la nave. En un sistema jurídico **justo**, la actividad de los Pilotos Prácticos se da bajo un *régimen de responsabilidad subjetiva con culpa probada*, en el que a través de evidencias y material probatorio se pruebe la culpa del Piloto, que no se presume la misma sobre él, ni tampoco se presume que hay concurrencia de culpas, a menos de que estén sean demostradas, ya que la actividad tiene riesgos inherentes y diversidad de actores que pueden resultar implicados sin que el Piloto lo pueda evitar.

Los Pilotos Prácticos cumplen una función pública esencial de navegación marítima, delegada por la DIMAR. Por ello, deben ser tratados jurídicamente como **asesores especializados**, y no como responsables principales de los siniestros. Imputarles una responsabilidad objetiva desnaturaliza su rol y pone en riesgo la continuidad del servicio.

Adicionalmente, la experiencia comparada demuestra que los sistemas jurídicos más avanzados aplican un régimen subjetivo y limitan la responsabilidad personal del práctico, trasladando el peso de la reparación al armador, a las empresas más grandes y a los seguros marítimos. Esta tendencia puede estudiarse en Colombia para garantizar seguridad jurídica, coherencia internacional y protección del interés público.

Ahora bien, frente al riesgo económico debe recaer sobre quien tiene la capacidad de controlarlo y de beneficiarse de él, que por ley es el armador. Transferir esa carga al Práctico, un profesional que actúa como un tercero en la operación, genera una situación desigual e injusta.







## Prevención de accidentes por parte de los Estados ¿las medidas tienen éxito?

Expositor: Doctor Lucas Ariza Buitrago



La respuesta simple, en la experiencia de Barranquilla, es que sí han servido dichas medidas, cuando se implementan de manera articulada con los distintos actores del sector. La presentación, elaborada por Asoportuaria en abril de 2025, se enfoca en el análisis de las estrategias adoptadas para prevenir accidentes en el entorno portuario de Barranquilla. La zona portuaria se encuentra ubicada estratégicamente sobre el río Magdalena, en su desembocadura, lo cual lo convierte en un puerto fluvial de tráfico marítimo. Se constituye como un punto clave para la industria y el comercio regional y nacional, siendo también clave para la conectividad fluvial del país.

Uno de los principales aspectos de la Zona Portuaria, es su infraestructura actual, tanto de uso público como su canal navegable y la conectividad por tierra, como de uso privado, desarrollados por las terminales portuarias, tales como los 26 muelles habilitados para operaciones de atraque, la capacidad de almacenamiento, equipos y demás elementos que hacen posible el desarrollo de operaciones de comercio exterior. En cuanto a los muelles, estos cuentan con una longitud operativa que supera los 5 kilómetros lineales, dando la posibilidad de atender un gran número de motonaves de forma simultánea, además habilitados para distintos tipos de mercancías. La capacidad de almacenamiento, por su parte, supera las 2.300.000 toneladas estáticas, lo cual, en términos de capacidad anual, pudieran convertirse en cerca de 20 millones de toneladas. Para una zona que mueve más de 13 millones de toneladas al año, implica esto que aun contamos con capacidad para aumentar la carga movilizada.

El objetivo central de la presentación, es demostrar cómo la planificación técnica, los insumos y orientaciones por parte de las autoridades, la articulación con el sector privado y usuarios del puerto, el uso de simulaciones operativas y el rediseño del canal navegable han contribuido a la prevención de accidentes, sin comprometer la competitividad del puerto sino todo lo contrario, aumentando de manera significativa la competitividad y mejorando la imagen de nuestra ciudad puerto.

En este contexto, la gobernanza portuaria adquiere relevancia. Es claro que, en el modelo colombiano, cuando se habla de autoridades y actores que hacen parte del nodo portuario, son varios las entidades y empresas a las que hay que hacer referencia. Por un lado, la autoridad marítima en cabeza de la DIMAR. La autoridad portuaria en el país, está en cabeza del Ministerio de Transporte y del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), como máxima autoridad de planificación y formulación de políticas económicas y sociales. También tienen injerencia entidades como la Superintendencia de Puertos y Transporte, autoridades ambientales tanto nacionales como locales, distritos como cabezas del ordenamiento territorial, entre otros.

Entonces cuando se habla de las medidas por parte de las autoridades, es importante mencionar que el éxito en la implementación de las mismas, depende de la articulación entre estas autoridades mencionadas anteriormente, más el sector privado, representante entre otros por instalaciones portuarias, cuerpo de pilotos prácticos, empresas de remolcadores, operadores portuarios, importadores, exportadores, gremios y asociaciones, como parte de los usuarios de los puertos.



> Imagen tomada de Puerto de Barranquilla, Sociedad Portuaria

Como respuesta a los años de crisis vividos en Barranquilla recientemente, se ha venido promoviendo la articulación entre estas entidades, el fortalecimiento de la planeación y el uso de herramientas modernas como simulaciones y rediseño del canal navegable.

Esta articulación ha permitido la actualización del buque de diseño que opera en la zona, significativamente superior al de hace 10 años, la inversión en tecnologías, reuniones

permanentes entre los distintos actores, seguimiento al dragado con sobre anchos y profundización en puntos clave, entre otros. Como resultado, tenemos más de 2 años con condiciones de navegabilidad seguras y competitivas, sin incidentes mayores que venían afectando la imagen del puerto.

Un elemento fundamental para lograr esto fue el Estudio Operativo del Canal Navegable, elaborado en conjunto entre Asoportuaria, Cormagdalena, DIMAR, Cámara de Comercio de Barranquilla y el grupo de pilotos prácticos. Esta herramienta técnica permitió realizar simulaciones para replicar escenarios reales en diversos ambientes, ayudando a verificar la eficiencia y seguridad de las operaciones marítimas. A través de este estudio se evalúan maniobras, límites operacionales y condiciones del canal, lo cual ha sido esencial para la prevención de accidentes.

Particular atención se da a las condiciones técnicas de buques tipo granelero Supramax, con dimensiones específicas que sirven como referencia para el rediseño del canal. Actualmente, el canal se encuentra en proceso de revisión por parte de la autoridad marítima, para adaptarse a los retos de navegación modernos y seguir garantizando una operación continua y segura.

La gestión del canal incluye la medición constante de caudales y niveles de agua, así como el monitoreo del calado operativo, que debe mantenerse estable para evitar incidentes. Además, se incorporan parámetros climáticos como la velocidad del viento, lo que aumenta la precisión de las decisiones operativas.

Por último, la presentación concluye con el concepto de seguridad marítima con competitividad. Esto significa que las medidas preventivas deben integrarse con prácticas eficientes, asegurando no solo la reducción de riesgos, sino también la optimización de los tiempos y recursos del puerto. La seguridad, por tanto, se convierte en un factor estratégico que refuerza la posición del puerto de Barranquilla frente a otros puertos nacionales e internacionales.

## Conclusiones generales del panel

La prevención de accidentes marítimos es efectiva cuando existe articulación constante entre autoridades, gremios y sector privado. El fortalecimiento institucional, la actualización normativa y el uso de herramientas técnicas modernas son claves para reducir riesgos y mejorar la seguridad.





## Homenaje al Capitán Jaime Alberto García Pulido Piloto Práctico

### >> La entrevista

**Laura Barajas:** *Capitán García, cuéntenos un poco sobre sus inicios: ¿qué lo motivó a elegir el mar y convertirse en piloto práctico?*

**Capitán García:** Soy un marino desde los 16 años cuando decidí ingresar a la Escuela Naval Almirante Padilla y hacerme Oficial Naval de la especialidad Superficie, es decir navegante. A pesar de haber nacido en el interior de Colombia, el gusto por el mar siempre estuvo latente, una vez tuve la oportunidad de conocerlo. Ya terminado mi periplo por la Armada Nacional, luego de casi 30 años, encontré en el Pilotaje esa oportunidad de mantenerme activo haciendo lo que me gusta y después de tanto esfuerzo, hoy estoy ejerciendo en una empresa pujante que lleva muchos años trabajando por la región del Urabá, tan importante para el país.



> Capitán Jaime García en sus inicios como Piloto Práctico, 2021

**LB:** *En su trayectoria, ¿cuál ha sido el reto más significativo que ha enfrentado en una maniobra y cómo lo superó?*

**CG:** Definitivamente el cambio de los buques de guerra, o del velero “Gloria”, a buques mercantes con sus especiales características y tamaño ha sido el reto del día a día. De igual forma, el manejo de las velocidades y desplazamientos en búsqueda de lograr el objetivo que se quiere alcanzar con cada maniobra, es un reto y satisfacción única.

**LB:** *Más allá de la técnica y la experiencia, ¿qué valores considera fundamentales para ejercer el practicaje con excelencia?*

**CG:** Todos los valores de una profesión están presentes en el Piloto Práctico, pero destacaría el profesionalismo, la disciplina y el respeto en cada una de las actividades que adelantan.



**LB:** *¿Podría compartirnos una maniobra o experiencia que le haya dejado una huella especial en lo personal y lo profesional?*

**CG:** Participar en la maniobra que se adelantó en Puerto Antioquia para desembarcar las grúas pórtico en esta nueva instalación portuaria fue un enorme orgullo. El planeamiento efectuado y el cumplimiento de cada detalle como empresa, como pilotos y como marinos fue gratificante al pensar todo lo que ello significa para esta región y por supuesto para nuestra empresa de Pilotos.

**LB:** *¿Cómo equilibra la exigencia de la vida marítima con su vida personal y familiar?*

**CG:** Ha sido un reto personal y familiar considerando que dejé la vida militar como marino, pero se incrementaron las ausencias en casa. Sin embargo, he contado con todo el apoyo y sé que la familia siente como suyo cada uno de mis logros. Hoy en casa todos lo vemos como algo positivo.

**LB:** *¿Qué papel ha jugado su familia o sus seres queridos en su carrera y en la pasión que siente por el mar?*



>> Capitán Jaime en Puerto Antioquia



>> Familia del Capitán Jaime García

**CG:** Definitivamente ellos han jugado el papel más importante que es un apoyo permanente. Desde joven cuando decidí salir de casa a iniciar una aventura como era la de irme de marino, lejos y a un entorno que no era el corriente en casa, sentí el apoyo de la familia. Y posteriormente cuando ya formé una familia con el mar presente en nuestras vidas, siempre he podido apreciar que en cada uno de los miembros de mi núcleo familiar existe ese gusto por el mar y su entorno.

**LB:** *Si tuviera que describir en una frase lo que significa para usted guiar un buque en aguas colombianas, ¿cuál sería?*





>> Familia del capitán Jaime en el muelle de Barcelona

Directiva como representante de los Pilotos de Urabá, lo cual me ha llevado a participar de lleno en los diferentes aspectos que la Asociación se ha trazado como objetivo, lo cual he adelantado con profunda convicción de estar aportando al fortalecimiento de la profesión a nivel nacional e internacional.

**LB:** Finalmente, ¿qué mensaje le gustaría dejar a sus colegas y a la comunidad marítima a través de esta entrevista?



>> Capitán Jaime García acompañado con pilotos prácticos de PRACYMAR

**CG:** Tener la responsabilidad de, mientras lo disfruto, manejar todas las variables presentes para desplazar una nave de un punto a otro de manera segura brindando bienestar y recursos a mi país.

**LB:** ¿Qué significa para usted pertenecer a ANPRA y ser parte de esta comunidad de pilotos prácticos en Colombia?

**CG:** Lo siento como un orgullo y satisfacción. Pertenecer a un gremio y trabajar por el avance y mejora de este, es altamente satisfactorio. Por circunstancias propias de mi empresa, tengo la oportunidad de pertenecer a la Junta



>> Capitán Jaime García en Alerón

**CG:** Me gustaría invitar a toda la comunidad a continuar impulsando el poder marítimo, esa economía azul que envuelve todas las actividades marítimas, para entre todos aprovechar de manera adecuada y sostenible esa oportunidad de tener dos océanos.





## Líneas de base y control marítimo

### Marco normativo frente a los riesgos del crimen transnacional y la seguridad marítima

Por: Juan Camilo Pérez Guerrero- Político

El sistema portuario y marítimo colombiano constituye uno de los pilares de la seguridad nacional y del comercio exterior. Su adecuada gestión exige una comprensión profunda del marco jurídico que regula las labores de inspección y control en buques e instalaciones portuarias. Dichas inspecciones, además de ser instrumentos técnicos de prevención, representan la primera línea de defensa frente a las crecientes amenazas que se ciernen sobre el mar territorial, como el narcotráfico, la pesca ilegal, la trata de personas, el contrabando de combustibles o el tráfico ilícito de hidrocarburos.

A pesar de que los Estados mantienen vigilancia permanente sobre sus aguas jurisdiccionales, las actividades criminales persisten por diversas razones estructurales: la amplitud del espacio marítimo, las limitaciones tecnológicas para el control continuo, el uso de embarcaciones sin identificación y la existencia de redes transnacionales que aprovechan vacíos normativos y zonas grises en la jurisdicción. Incluso, se ha identificado la operación de embarcaciones piratas o sin bandera que ofrecen transporte y venta ilegal de petróleo crudo o derivados en el mercado negro, lo que constituye una grave amenaza a la soberanía marítima y al orden económico internacional.

Frente a estos riesgos, la inspección portuaria y marítima se consolida como un componente esencial de la protección marítima integral, pero su ejecución debe ajustarse estrictamente a los principios de legalidad, proporcionalidad y respeto por los derechos fundamentales. En el ámbito internacional, el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en el marco del Convenio SOLAS 74/78, define los procedimientos y competencias para el control de acceso, verificación de identidad e inspección no invasiva de personas y pertenencias.



 Imagen creada por IA

En Colombia, el Decreto 1868 de 2002 adoptó oficialmente el Código PBIP y designó a la Dirección General Marítima (DIMAR) como la autoridad nacional encargada de aplicar, coordinar y supervisar todas las medidas relacionadas con la protección marítima y portuaria. Complementariamente, la Resolución DIMAR 00457 de 2012 desarrolla los lineamientos técnicos para los Planes de Protección de Buques (PPB) y Planes de Protección de Instalaciones Portuarias (PPIP), enfatizando que toda medida de control debe ejecutarse bajo parámetros de necesidad y razonabilidad.



El marco jurídico colombiano, además, se sustenta en la Constitución Política de Colombia, cuyos artículos 15 y 28 garantizan los derechos a la intimidad y a la libertad personal, prohibiendo registros o detenciones arbitrarias. Estos principios orientan la actuación de los oficiales de protección y del personal de seguridad portuaria, asegurando que las inspecciones no excedan los límites legales.

En este contexto, es fundamental distinguir entre registrar, inspeccionar y requisar, tres acciones distintas con implicaciones jurídicas claras:

- Registrar equivale a una verificación visual o documental sin contacto físico.
- Inspeccionar permite una revisión más detallada, incluso con apertura de pertenencias o uso de escáneres, pero sin contacto corporal.
- Requisar implica contacto físico o manipulación directa de objetos personales, y solo puede ser realizada por la Policía Nacional, según lo dispuesto en la Ley 1801 de 2016 (Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana).

---

## **ningún buque puede permanecer a la deriva en aguas interiores o dentro de los límites de las líneas de base, ya que ello vulnera la soberanía**

---

Por tanto, el personal portuario o privado no está autorizado para realizar requisas físicas bajo ninguna circunstancia, salvo presencia o autorización expresa de una autoridad competente. Este límite es esencial para mantener la legitimidad y la confianza en las medidas de seguridad, especialmente en escenarios donde confluyen intereses comerciales y soberanos.

Ahora bien, más allá del ámbito operativo, las inspecciones marítimas tienen una dimensión geopolítica y jurídica fundamental: la protección de las aguas interiores y del mar territorial colombiano, delimitadas según la Ley 10 de 1978, que establece las líneas de base rectas. Estas líneas son el punto de partida para medir el mar territorial y, por tanto, el ejercicio de soberanía.

Respetar las líneas de base rectas no es un asunto técnico menor, sino una obligación de Estado que asegura el control sobre las aguas interiores y evita prácticas peligrosas como el “drifting” o

la permanencia de buques a la deriva dentro de áreas bajo jurisdicción nacional. El drifting no solo representa un riesgo para la seguridad marítima, sino que abre la puerta a actividades ilícitas como el trasbordo no autorizado de mercancías, la transferencia de hidrocarburos, la pesca ilegal, la trata de personas o el intercambio ilegal de cargas sin control aduanero.

En este marco, el uso de sistemas satelitales de identificación y monitoreo, como el AIS (Automatic Identification System), se ha convertido en una herramienta indispensable para investigar y rastrear embarcaciones que apagan deliberadamente sus transmisores o modifican su señal para evadir la detección. Estos sistemas permiten a las autoridades identificar patrones de navegación anómalos, detectar buques en drifting o en actividades sospechosas, y fortalecer la capacidad investigativa frente a organizaciones criminales que operan en el mar. La integración de información AIS con radares costeros, vigilancia



**RIO & MAR**

OPERADORES FLUVIALES Y MARÍTIMOS RIO & MAR S.A.S  
R & M PILOTOS



» Imagen tomada de la Sociedad Portuaria Puerto Antioquia

aérea y cooperación internacional es hoy un componente clave para ejercer un control marítimo efectivo y mantener la integridad de las líneas de base rectas.


Por esta razón, DIMAR y las autoridades marítimas han reiterado que ningún buque puede permanecer a la deriva en aguas interiores o dentro de los límites de las líneas de base, ya que ello vulnera la soberanía, debilita los mecanismos de control y facilita la infiltración de economías ilícitas. La vigilancia activa y el uso de tecnologías satelitales representan, por tanto, una estrategia jurídica y operativa para garantizar el cumplimiento de la ley y la protección del mar territorial colombiano.


En conclusión, la aplicación adecuada del Código PBIP, el Decreto 1868 de 2002, la Resolución DIMAR 00457 de 2012, la Ley 1801 de 2016 y la Ley 10 de 1978, complementada con herramientas de control satelital como el AIS, permite construir un sistema de seguridad marítima integral, donde la inspección portuaria actúa como herramienta de control legítima y legal. Respetar los límites normativos no solo garantiza el cumplimiento del derecho, sino que también protege la soberanía nacional frente a la expansión del crimen transnacional en el mar.


Solo mediante una actuación coordinada, profesional y jurídicamente sustentada se podrá mantener el equilibrio entre seguridad, legalidad y derechos fundamentales, consolidando a Colombia como una nación marítima con control efectivo de sus espacios, puertos y aguas interiores.



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

 [www.pilotosdelpacifico.com](http://www.pilotosdelpacifico.com)

 [informacion@pilotosdelpacifico.com](mailto:informacion@pilotosdelpacifico.com)

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



## ABC DE LAS MANIOBRAS A POPA

### ITP 005 – Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia



La navegación a popa es una maniobra especial que, aunque no forma parte de las operaciones regulares, se ha vuelto cada vez más necesaria debido al crecimiento constante del transporte marítimo y al aumento del tamaño de los buques. Muchos puertos no cuentan con el espacio físico suficiente para ampliar sus canales o dársenas, por lo que recurren a esta maniobra para mantener la eficiencia operativa y la competitividad del sector. Por diseño, los buques están contruidos para navegar de proa; hacerlo de popa implica desafíos técnicos que aumentan los riesgos. Sin embargo, ante las limitaciones portuarias, esta operación se ha convertido en un recurso válido que requiere altos niveles de planeación, coordinación y experiencia.

A nivel internacional, no existe una regulación oficial sobre la navegación a popa. Las recomendaciones provienen de asociaciones técnicas y gremiales. En Colombia, la

Dirección General Marítima (DIMAR) aún no ha incorporado esta maniobra en el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC). Pese a ello, la Capitanía del Puerto de Buenaventura ha implementado medidas de seguridad obligatorias, como el uso de un segundo piloto práctico para maniobras que involucran navegación a popa, según circulares emitidas entre 2019 y 2021.

El documento destaca conceptos esenciales como canales de acceso, dársenas de maniobra, margen de maniobrabilidad, análisis de riesgos y simulación en tiempo real, todos necesarios para garantizar operaciones seguras. Estas simulaciones permiten estudiar condiciones meteorológicas, corrientes y vientos antes de ejecutar la maniobra, optimizando la seguridad y la eficiencia.

En 2015, marcó un hito al realizar la primera operación de navegación a popa con el buque MAERSK EDINBURG, de la línea Maersk, clase New Panamax. La exitosa maniobra, planificada y entrenada previamente en simuladores internacionales, demostró las capacidades técnicas y humanas del gremio de pilotos prácticos colombianos.

Hoy en día, la navegación a popa se realiza en terminales como COMPAS Cascajal, Grupo Portuario S.A., SPRBUN, COMPAS Boscoal y la Sociedad Portuaria Industrial de Aguadulce, bajo estrictas medidas de seguridad y acompañamiento técnico.

La maniobra de navegación a popa es viable y estratégica, pero requiere un enfoque riguroso en seguridad, análisis de riesgos y entrenamiento especializado. Su aplicación debe estar acompañada de estudios técnicos y simulaciones que permitan fortalecer las capacidades de los pilotos prácticos y garantizar la eficiencia de las operaciones.

El documento resalta además la necesidad de una regulación formal y colaborativa entre la autoridad marítima, los operadores portuarios y los prácticos, donde los factores humanos sean el eje de toda maniobra segura. Consulta la ITP completa “ABC de las Maniobras a Popa” en nuestra página web oficial [www.anpracolombia.org](http://www.anpracolombia.org)





## R-Pilot Fase 2: Evaluación internacional sobre el pilotaje remoto y sus implicaciones para Colombia

Documento completo en [www.anpracolombia.org](http://www.anpracolombia.org)



LEl proyecto R-Pilot, liderado por la Asociación Internacional de Prácticos Marítimos (IMPA) con el apoyo de la Guardia Costera Canadiense y Lloyd's Register, evaluó el estado actual de la tecnología aplicada al pilotaje remoto. Esta segunda fase, Evaluación de Madurez Tecnológica (TRA), tuvo como propósito identificar qué soluciones existentes podrían garantizar operaciones seguras bajo condiciones de practica obligatorio.

Se analizaron dos desarrollos:

- AD Navigation (Noruega): de arquitectura sencilla y efectiva para maniobras en línea de visión. Sin embargo, su alcance de 500 m y dependencia del AIS limitó su viabilidad para operaciones transhorizonte.
- DanPilot-Danelec (Dinamarca): emplea infraestructura VDR y comunicación 5G/satélite entre buques y centros de control en tierra, con herramientas de voz, chat y vídeo. Si bien integra múltiples fuentes de datos, mostró debilidades críticas: ausencia de visión nocturna, falta de acceso directo al radar y alta dependencia del GNSS.

El informe concluye que ninguna solución alcanzó el nivel de madurez necesario para pruebas en aguas de practica obligatorio, debido a limitaciones en ciberseguridad, interoperabilidad y redundancia de comunicaciones. Se recomienda una segunda solicitud de información (RFI) con especificaciones técnicas más detalladas y requisitos mínimos de seguridad, comunicación y factores humanos.

Para la comunidad de pilotos prácticos colombianos, los resultados son significativos. Reafirman que el pilotaje presencial continúa siendo el estándar más seguro y que el pilotaje remoto aún no puede replicar el nivel de control, percepción y criterio humano alcanzado actualmente. En zonas complejas como los puertos y canales del país, el estudio invita a mantener una postura técnica y vigilante, participando activamente en los debates internacionales sin comprometer los principios de seguridad marítima.

El proyecto R-Pilot refuerza el liderazgo de ANPRA en la región como interlocutor técnico y garante de la seguridad, profesionalismo y responsabilidad social del practica marítimo en Colombia.



Servicio de  
**Practica** en  
**Santa Marta & Riohacha**  
Experiencia | Seguridad | Compromiso

+57 310 363 1312    [asistente@stmpilotos.com](mailto:asistente@stmpilotos.com)



**37 años**  
Experiencia



## Agenda ANPRA



**CURSO DE  
MANEJO DE  
EMERGENCIAS Y  
CONTROL DE INCENDIOS**

**¡Inscríbete ahora!**

**315 6384454**  
anpra2020@gmail.com

ANPRA Colombia

**IMPORTANTE**

- ENAP, Cartagena
- Teórico-Práctico
- Certificación ESUP y Diploma OMI 1.20



**CURSO DE  
SEGURIDAD  
Y SALVAMENTO**

PARA GENTE DE MAR Y PILOTOS PRÁCTICOS

**¡Inscríbete ahora!**

**ESCAN, Barranquilla**

**315 6384454**  
anpra2020@gmail.com

Diploma ESCAN

ANPRA Colombia



**CURSO VIRTUAL**

Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos por las Compañías

**DURACIÓN: 50 HORAS**  
**CAMPUS VIRTUAL IMBS**  
**CERTIFICADO IMBS**

**¡INSCRIBETE AHORA, NO DEJES PASAR ESTA GRAN OPORTUNIDAD!**  
anpra2020@gmail.com

ASOCIADOS ANPRA: 20% OFF EXCLUSIVO  
3156384454



# ¡únete ahora a nuestro equipo!



Buscamos estudiantes que quieran realizar sus prácticas profesionales con nosotros

*Perfiles profesionales:*

- ✓ Comunicaciones
- ✓ Administración logística
- ✓ Administración financiera
- ✓ Ingeniería industrial
- ✓ Contaduría
- ✓ Jurisprudencia

**Enviar hoja de vida al correo:**  
[anpracomunicaciones@gmail.com](mailto:anpracomunicaciones@gmail.com)



## IV CONGRESS OF LESSONS LEARNED

WHERE EXPERIENCE AND KNOWLEDGE COME TOGETHER TO TRANSFORM MARITIME AND PORT SAFETY ACROSS OUR REGION

 MAY 19, 20 AND 21, 2027 Barranquilla, Colombia

**CONTACT US**  
 [anpra2020@gmail.com](mailto:anpra2020@gmail.com)



**Cupos  
limitados**

**Inscríbete ya**

E-mail: [anpra2020@gmail.com](mailto:anpra2020@gmail.com) | Cel. +57 315 638 4454

**¡Sigue preparándote con ANPRA!**



# 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](http://anpracolombia.org)

[anpra2011@yahoo.com](mailto:anpra2011@yahoo.com)

[infoanpra@yahoo.com.co](mailto:infoanpra@yahoo.com.co)



ASOCIACIÓN NACIONAL DE  
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME  
PILOTS' ASSOCIATION