



ASOCIACIÓN NACIONAL DE  
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

#ConProaAlFuturo



**NOTICE TO MARINERS**  
**O**  
**AVISO A LOS NAVEGANTES**

**ITP 023**

Bogotá, enero 2023



**Elaborado por**

Daniela Tapias

Noviembre y diciembre 2022

**Revisado por**

Valm. (RA) Juan Manuel Soltau Ospina

Diciembre 2022

TN. Fernando Parra

Enero de 2023

**Revisión final y aprobación**

Junta Directiva de ANPRA

Enero 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 practicante en los mares y ríos.



INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE  
ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA  
ITP 011  
NOTICE TO MARINERS O AVISO A LOS NAVEGANTES

**TABLA DE CONTENIDO**

PREFACIO .....	- 5 -
1. DEFINICIÓN.....	- 7 -
2. MARCO NORMATIVO NACIONAL E INTERNACIONAL .....	- 7 -
3. TIPOS DE AVISOS .....	- 10 -
3.1 AVISOS PERMANENTES (P) .....	- 10 -
3.2 AVISOS TEMPORALES (T) .....	- 11 -
3.3 AVISOS GENERALES (G) .....	- 11 -
4. FORMATO DE EMISIÓN .....	- 11 -
5. APLICACIÓN DEL PRACTICAJE.....	- 14 -
6. CONCLUSIONES.....	- 15 -
7. REFERENCIAS.....	- 15 -



## PREFACIO

La COMPAÑÍA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A. (COMPAS) es una sociedad portuaria con varias concesiones en el país, entre ellas una otorgada para establecer un puerto en la isla de Cascajal (Buenaventura), en virtud del contrato 024 de 1999 suscrito con la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI.

La Sociedad Portuaria BV Port S.A., radicó en septiembre de 2019 mediante documento ANI 2019-409-099584-2, solicitud de concesión portuaria, que, de concretarse, sería colindante con la otorgada a COMPAS en Cascajal.

El tipo de servicio que de acuerdo con el documento mencionado ofrecerá BV Port S.A. es el de importación, exportación y cabotaje de graneles agrícolas y fertilizantes, así como cargas asociadas con un volumen de carga a movilizar para el primer año por 400.000 toneladas de graneles agrícolas y cargas conexas, así como 100.000 toneladas de fertilizantes y cargas conexas. Para el segundo año se calcula aumentar en 100.000 toneladas dichos valores y para el tercer año 100.000 más.

La Compañía de Puertos Asociados S.A. - COMPAS presentó oposición a la solicitud de concesión portuaria de la Sociedad Portuaria BV PORT S.A. mediante radicado ANI No. 2019-409-110185-2 del 18-10-2019.

La DIMAR emitió concepto no favorable con destino a la ANI en relación con la concesión a través del análisis realizado con documento 292020107846-MD-DIMAR-ASIMPO-M6 del 11 de septiembre de 2020.

Con oficio firmado por el subdirector de ASIMPO de la DIMAR en agosto de 2021 se hace un extenso análisis de las condiciones de seguridad entre las operaciones de Sociedad COMPAÑÍA DE PUERTOS ASOCIADOS COMPAS S.A. y SOCIEDAD PORTUARIA BVPORT S.A. al documento de estudio de maniobrabilidad presentado por BVPORT S.A. La conclusión que aporta el documento literalmente expresa:

*“Teniendo en cuenta lo antes mencionado, no es posible para la Dirección General Marítima emitir condiciones de seguridad para las operaciones solicitadas, ya que bajo las condiciones de ambos proyectos físicamente no hay espacio para que los dos buques tipo propuestos por ambas sociedades puedan ingresar y realizar sus operaciones de manera segura sin interferencia. Así mismo, se sugiere consultar con la autoridad competente, en este caso el Instituto Nacional de Vías, lo relacionado con el dragado mencionado, en el sector de influencia, toda vez que es un aspecto importante para la realización de las operaciones propuestas.”*



En diciembre de 2021 la DIMAR, en oficio dirigido a la ANI, evalúa el estudio de maniobras en su versión 4 señalando que:

*“...ve viable la operación con buques tipo hasta: Eslora 200 m, Manga 36 m, Calado 12.8 m, Peso Muerto: 60.000 T, Desplazamiento: 75.000 T”. También “observa viable la distribución de los espacios de maniobras descritos en planos, distribuye las responsabilidades de las áreas que deberán ser dragadas y mantenidas por las sociedades portuarias garantizando la profundidad mínima requerida para que los buques naveguen y maniobren de manera segura y se pueda conservar la distancia de seguridad de 70 metros entre el buque atracado en el muelle de COMPAS S.A., cuando se presente una maniobra de arribo o zarpe de un buque en la Sociedad Portuaria BVPORT S.A., indica que “no se deberá afectar las actividades del muelle de La Palera” y finalmente se “solicita se realice un estudio hidrodinámico previo a los dragados para determinar si hay afectación de otras instalaciones portuarias”.*

En mayo de 2022, la sociedad COMPAS solicita a la Asociación Nacional de Prácticos de Colombia ANPRA que analice los documentos y emita concepto sobre las maniobras que se están proponiendo realizar y que están principalmente consignadas en el estudio de maniobra versión 4, que en adelante denominaremos EM4.0.



## ITP 023 NOTICE TO MARINERS O AVISO A LOS NAVEGANTES

### 1. DEFINICIÓN.

Para la emisión de este concepto se ha acudido a la experiencia de los prácticos asociados La Dirección General Marítima a través del máximo rector de la Hidrografía en Colombia, el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, define como Notices to Mariners o Aviso a los Navegantes a las notificaciones, sin frecuencia definida, que le permiten a la comunidad marítima y fluvial mantener las cartas, otros productos náuticos y los planes de navegación actualizados, con información de novedades y cambios presentados recientemente en las ayudas a la navegación, en la distribución de áreas marítimas, obstáculos, y otros, salvaguardando la seguridad de la vida humana en el mar y buscando evitar que la falta de información actualizada conduzca a accidentes o incidentes.

Esto es de suma importancia para todos los navegantes, en especial para los pilotos prácticos, por lo que es de carácter obligatorio para el PP conocer todas las notificaciones que se realizan en el territorio en el cual ejerce su acción de practicaaje.

### 2. MARCO NORMATIVO NACIONAL E INTERNACIONAL

El convenio SOLAS en sus versiones sucesivas está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión fue adoptada el 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera el 1948, y la cuarta en 1960. En la versión 1974 se incluye el procedimiento de aceptación tácita por el cual se establece que una enmienda entrará en vigor en la fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de partes haya formulado objeciones.

Así pues, el Convenio de 1974 ha sido actualizado y modificado en numerosas ocasiones. La versión vigente en la actualidad se conoce como “Convenio SOLAS, 1974, enmendado”. Teniendo en cuenta lo anterior, el capítulo V, regla 9 del convenio SOLAS, Safety of Live at the Sea, de la Organización Marítima Internacional (OMI) menciona lo expuesto respecto a avisos a los navegantes:

#### REGLA 4, AVISOS NÁUTICOS

- Todo Gobierno contratante tomará las medidas necesarias para garantizar que la información recibida de cualquier fuente fiable acerca de cualquier peligro se pone inmediatamente en conocimiento de quienes puedan verse afectados y de otros gobiernos interesados.



## REGLA 9, SERVICIOS HIDROGRÁFICOS

- Los Gobiernos contratantes se obligan a disponer lo necesario para recopilar y compilar datos hidrográficos, y publicar, distribuir y mantener actualizada toda la información náutica necesaria para la seguridad de la navegación.
- En particular, los Gobiernos contratantes se obligan a colaborar para establecer, en la medida de lo posible, los servicios náuticos e hidrográficos que se indican a continuación como mejor convenga a los fines de ayuda a la navegación:
  - Asegurar que, en la medida de lo posible, los levantamientos hidrográficos se realicen conforme a las necesidades de una navegación segura;
  - Elaborar y publicar cartas náuticas, derroteros, cuadernos de faros, tablas de mareas y otras publicaciones náuticas, según proceda, que satisfagan las necesidades de una navegación segura;
  - Difundir avisos a los navegantes a fin de que las cartas y publicaciones náuticas se mantengan actualizadas, en la medida de lo posible; y
  - Proporcionar medios de gestión de datos para apoyar a estos servicios.
- Los Gobiernos Contratantes se obligan a establecer la mayor uniformidad posible en las cartas y publicaciones náuticas y a tener en cuenta, en la medida de lo posible, las resoluciones y recomendaciones de carácter internacional.
- Los Gobiernos Contratantes se obligan a coordinar sus actividades en la mayor medida posible a fin de que la información náutica e hidrográfica esté disponible en todo el mundo de la forma más rápida, fiable e inequívoca posible.

Ahora bien, en el Reglamento de la Organización Hidrográfica Internacional para Cartas Internacionales se estableció lo siguiente:

- La promulgación por parte de las diversas naciones reproductoras intervinientes normalmente se basará en el Aviso a los Navegantes publicado por un servicio hidrográfico (SH) que es la nación productora designada de la carta internacional. Para la mayoría de las cartas internacionales de media y gran escala, la nación productora será el SH que tenga responsabilidad nacional sobre las aguas en cuestión
- Las naciones reproductoras establecerán acuerdos con la nación productora para la provisión sistemática de las publicaciones de Avisos a los Navegantes de esta última
- Utilizando el Aviso a los Navegantes publicado por la nación productora, cada nación reproductora redactará el correspondiente Aviso a los Navegantes, le asignará un número nacional y mencionará como autoridad el número de Aviso a los Navegantes de la nación productora.





- Para acelerar la transmisión general de la información, la nación productora suministrará, de ser posible, copias anticipadas o copias del Aviso a los Navegantes provisorio a las correspondientes naciones reproductoras.
- Si el SH que tiene responsabilidad nacional sobre las aguas en cuestión no es la nación productora designada de la carta internacional, la nación productora solicitará que ese SH suministre al menos una copia del borrador del Aviso a los Navegantes a la productora que se encargará de despachar copias a las naciones reproductoras. Como las cartas de primera escala de la serie internacional pueden corresponder a las cartas de segunda escala de la serie nacional, es importante que se suministren todos los Avisos que afecten a las cartas nacionales de una escala mayor que la carta internacional. Esto garantizará que el suministro de información de actualización sea lo suficientemente exhaustivo como para mantener todos los puntos esenciales de la carta internacional.
- La carta internacional con frecuencia sirve de carta nacional del área. Es por eso que la nación productora tendrá que emitir Avisos a los Navegantes para proteger la navegación tanto de los usuarios nacionales de todo tipo, como de los buques mercantes a nivel internacional. Las naciones reproductoras tal vez tengan interés en mantener actualizados los productos de papel de los navegantes internacionales en proporciones razonables. Las naciones productoras nacionales pueden estar interesadas en que toda la información actualizada que emiten esté representada en todas las versiones de su carta, ya sea producida por ellos o por una nación reproductora. Los procedimientos para el manejo de los Avisos a los Navegantes de las naciones productoras por parte de las naciones reproductoras se convendrán por acuerdo bilateral entre las naciones productoras y reproductoras. Sea cual fuere el procedimiento convenido, se recomienda que las naciones reproductoras incorporen los detalles que figuran en todos los Avisos a los Navegantes emitidos por la nación productora a cualquier reimpresión revisada de su versión nacional de la carta internacional.
- Normalmente una nación reproductora no emitirá un Aviso a los Navegantes que afecte detalles hidrográficos fundamentales de una carta internacional sin una consulta previa con la nación productora. Sin embargo, en casos excepcionales, una nación reproductora tiene derecho a iniciar y emitir un Aviso a los Navegantes para su versión de la carta internacional si se considera aconsejable la promulgación inmediata de una información fundamental. En esos casos, la nación reproductora deberá asegurarse de que las copias (preferentemente copias por adelantado) sean enviadas a la nación productora, al SH con responsabilidad nacional sobre las aguas en cuestión (si fuese diferente a la nación productora) y a las otras naciones reproductoras. El SH con responsabilidad nacional sobre las aguas en cuestión deberá recibir, además, una copia del informe o los datos sobre los cuales está basado el Aviso a los Navegantes.
- En la lista de 'cartas afectadas' presentada en su Aviso a los Navegantes, todas las naciones mencionarán entre paréntesis el número de carta internacional junto al





número de carta nacional. Se recomienda citar, además, el número de Aviso a los Navegantes nacional anterior que afecta a la carta.

- En el índice de sus Avisos a los Navegantes, todas las naciones mencionarán entre paréntesis el número de carta internacional junto a los números de cartas nacionales que usualmente se disponen en secuencia. Además, la sección del índice incluirá también una lista por separado con los números de las cartas internacionales dispuestos en secuencia debajo del encabezamiento 'Cartas Internacionales' y mencionando al lado los números de los correspondientes Avisos a los Navegantes nacionales que afectan a cada carta internacional.

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 la autorizada para emitir los respectivos avisos a los navegantes, cumpliendo con el marco del derecho internacional en materia de tratados (OMI) SOLAS Capítulo V (Reglas 9 y 4) y conforme a lo estipulado en la normativa Nacional que señala el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo dispuesto en el Decreto 5057 de 2009, manteniendo los estándares internacionales de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), en los que se presenta una clara tipología

### 3. TIPOS DE AVISOS

Pueden ser los siguientes:

#### 3.1 Avisos Permanentes (P)

Informan un cambio permanente en las cartas o publicaciones afectadas, causadas por las estructuras y características, remoción definitiva, adición de nuevas ayudas y cambios en el fondo marino o línea de costa, por ejemplo:

- Se van a producir obras pronto (por ejemplo, obras en el puerto, o instalación o modificación de importantes ayudas a la navegación). Si es posible, se deberían dar al menos con 8 días de aviso, indicando la fecha de entrada en vigor.
- Se recibió información demasiado compleja o extensa para promulgarla en un Aviso de actualización de cartas. El Aviso (P) debería incluir un resumen de los cambios globales, junto con información detallada de relevancia náutica, y la declaración de que todos los datos se incluirán en una próxima Nueva Carta o Nueva Edición (si es posible, se debería incluir la fecha o plazo para esa NC/NE).



- Para situaciones en curso sujetas a cambios, como la construcción de un puente cruzando una vía de agua importante. El Aviso (P) se puede revisar y volver a emitir con actualizaciones (incluyendo diagramas si son útiles) según avanza el trabajo.

### 3.2 Avisos Temporales (T)

Informan novedades o alteraciones de naturaleza transitoria que se presentan físicamente en las ayudas a la navegación. Por ejemplo:

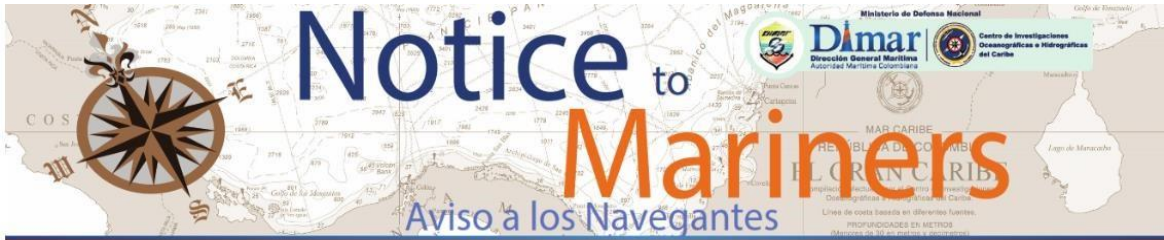
- Boyas oceanográficas temporales
- Cambios temporales en las ayudas a la navegación
- Cambios temporales en los calados autorizados
- Peligros de naturaleza temporal como operaciones navales, perforaciones de exploración u operaciones de rescate
- Retirada o reposición de boyas al final o al comienzo de la temporada de navegación.

### 3.3 Avisos Generales (G)

Comunican toda la información o instrucción que por su naturaleza no altera un documento y advierten anticipadamente acontecimientos de cualquier tipo que van a producirse en la comunidad marítima, estos generalmente no implican correcciones a las cartas y publicaciones náuticas. Por esta razón no son descritos en esta publicación, también se utilizan para suministrar información de manera local o jurisdiccional de un puerto o área específica. Esos Avisos pueden cubrir, por ejemplo, varios tipos de información náutica, la distribución y mantenimiento de documentos náuticos, la seguridad de la navegación y la seguridad de la vida humana en la mar, estipulaciones para el socorro de buques en peligro, comunicaciones, fechas de aplicación del horario de daylight saving time, etc.

## 4. FORMATO DE EMISIÓN

Es de suma importancia también poder reconocer los medios oficiales de difusión para el aviso a los navegantes. En el caso del territorio colombiano, el canal oficial de difusión es la Dirección General Marítima (DIMAR) y el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas Del Caribe (CIOH). Su imagen es la siguiente:



Semana del 10 de octubre al 16 de octubre de 2022

English

Los Avisos a los Navegantes son reportes de datos para suministrar información relacionada a la seguridad de la navegación y actualización de las publicaciones náuticas y cartográficas. Pueden ser de carácter GENERAL (G), TEMPORAL (T) o PERMANENTE (P).

### Aviso No. 347 del año 2022

Mar Caribe Colombiano

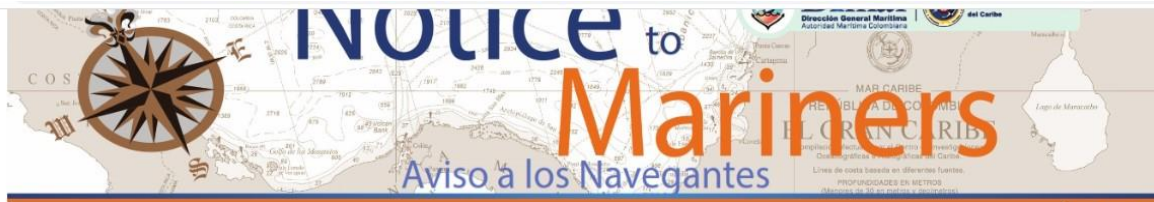
Puerto Bolívar

lunes, 10 de octubre de 2022

Item No.	Carácter	Nombre	Tipo de novedad	Posición (WGS-84)	Características de la luz	Altitud (m) / Cobertura (mn)	Color / Forma	Marca de tope	Estado	Cartas Náuticas afectadas	Anexos	Símbolo
1	P	Boya 3	Insertar	12°16.2976' N, 71°57.9331' W	Fl G 3.00s	4m 5mn	Verde Boya pilar	Cilindro verde	Cancela novedad No. 1 del aviso 330 del año 2022	229 / 5 ed. 2019 805 / 1 ed. 2019	----- ----- --	

Descripción

(Ejemplo de Aviso a los Navegantes expuesto en la página web de la CIOH.)



English

### Aviso No. 390 del año 2022

sábado, 29 de octubre de 2022

Los Avisos a los Navegantes son reportes de datos para suministrar información relacionada a la seguridad de la navegación y actualización de las publicaciones náuticas y cartográficas. Pueden ser de carácter GENERAL (G), TEMPORAL (T) o PERMANENTE (P).

Mar Caribe Colombiano

Aproximación a Barranquilla

Item No.	Carácter	Nombre	Tipo de novedad	Posición (WGS-84)	Características de la luz	Altitud (m) / Cobertura (mn)	Color / Forma	Marca de tope	Estado	Cartas Náuticas afectadas	Anexos	Símbolo
1	G	RV María S. Merian	Investigación científica	11°7.8400' N, 74°51.6400' W	-----	-----	-----	-----	-----	253 / 10 ed. 2022	----- ----- --	-----

Descripción

Buque de investigación científica "RV MARIA S. MERIAN" desplegó un equipo de investigación en el fondo marino "Lander" de aproximadamente dos metros. Se recomienda extremar las medidas de seguridad a los navegantes que realicen paso por este sector.

(Ejemplo de Aviso a los Navegantes expuesto en la página web de la CIOH.)



Con ello, ahora se explicará el significado de cada ITEM:

**Carácter:**

**General (G)** De carácter explicativo, no afectan a una carta náutica en particular; contienen informaciones e instrucciones de diversa utilidad a la navegación.

**Temporal (T)** Aquellos que informan de variaciones en las cartas náuticas que se prevean no definitivas o bien limitadas en el tiempo.

**Permanente (P)** Aquellos que con carácter definitivo modifican una carta náutica.

**Nombre**

El elemento que se va a modificar o sobre el cual se va a hablar.

**Tipo de novedad**

Se establece a qué tipo de novedad atañe el aviso

**Posición (WGS-84)**

Coordenadas de posición en las cuales se presenta la novedad en latitud y longitud.

**Características de la luz**

Cuando se trata de destellos o emisiones.

**Altitud (m) / cobertura (mn)**

En caso de ser aplicable se detalla altitud y cobertura de la novedad

**Color / forma**

En caso de ser aplicable se detalla color y forma de la novedad

**Marca de tope**

En caso de ser aplicable se detalla marca de tope de la novedad Estado:

**Cartas Náuticas afectadas:**

Número registrado de las cartas náuticas que fueron afectadas con este nuevo Aviso a los Navegantes

**Anexos:**

Si existieran para detallar otras características no contempladas en el formato.

**Símbolo:**

Si fuera pertinente y tuviera símbolo especial.





## 5. APLICACIÓN DEL PRACTICAJE

El Aviso a los Navegantes es sumamente importante para los pilotos prácticos en cuanto a la obligatoriedad que existe para conocerlos previamente a la realización de una maniobra. Por tanto, se recomienda revisar constantemente la plataforma electrónica en la que se publican para estar al tanto de cambios o imprevistos en la zona de jurisdicción.

Partiendo de la Ley 658 de 2001, la cual establece en el numeral 25 del artículo 2 que el PP es *“la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitanía de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente”*, ya queda configurada la necesidad de conocer al detalle las novedades de todo tipo en la zona a trabajar.

Así mismo, es necesario que las cartas náuticas se encuentren actualizadas mediante los Avisos a los Navegantes en vigor. Una vez publicada una carta se debe mantener actualizada por medio de estos avisos hasta la publicación de una Nueva Edición, momento en que la carta caduca y deja de estar en vigor.

Además, como lo recuerda el Instituto Hidrográfico de la Marina del Ministerio de Defensa español:

*“Es responsabilidad del navegante insertar correctamente cada Aviso individual en las cartas afectadas. Además de ser un requisito para la navegación, la importancia de tener las cartas actualizadas nunca debe de minusvalorarse; el no hacerlo conllevaría una grave disminución de su utilidad, pudiendo llegar a convertirse en peligrosamente engañosas”.*

De la mencionada Ley 658 de 2001 en su Artículo 15, también se derivan las obligaciones del piloto práctico y sobre ellas se observa la necesidad de conocer el detalle de los Avisos de la autoridad para cumplir a cabalidad lo que tiene que ver con: 1. *Desarrollar la actividad marítima de practicaje en la jurisdicción específica de una Capitanía de Puerto que le autorice la Autoridad Marítima Nacional, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias, así como la protección del medio marino; 2. Informar por escrito, oportuna y detalladamente a la Capitanía de Puerto sobre: a) Toda violación a la Legislación Marítima colombiana e Internacional por parte del Capitán o la tripulación del buque; 4. Informar al Capitán de la nave los posibles riesgos que puedan presentarse durante la maniobra; 6. Atender como experto reconocido, el entrenamiento y las consultas que le efectúe el aspirante a piloto práctico y el piloto práctico para cambio de categoría y/o de*



*jurisdicción en desarrollo del entrenamiento de practicaje previo cumplimiento de los requisitos exigidos para el efecto; 8. Reportar a la Capitanía de Puerto las fallas o daños a las ayudas a la navegación; 9. Comunicar a la Estación de Control de Tráfico Marítimo Local, a la Capitanía de Puerto y al terminal portuario respectivo, por los canales VHF marino autorizados, el inicio y término de la maniobra o cualquier tipo de emergencia.*

## 6. CONCLUSIONES

Los Avisos a los Navegantes son herramientas fundamentales en el desarrollo de la labor de los pilotos prácticos y todo aquel que labore en el ámbito marítimo.

Cómo se pudo observar anteriormente, estos mismos han existido por muchos años y han sido especialmente reguladas en los últimos 100 años a causa de aparatosos accidentes que pusieron en riesgo miles de vidas, por lo cual las diversas instituciones que atañen el tema marítimo convocaron distintas estrategias para resguardar la seguridad y bienestar de quienes estén en el ámbito marítimo, llevando así a la obligatoriedad del uso de Avisos a los navegantes.

Para el trabajo del piloto práctico es de suma importancia conocerlos, evaluarlos, informarlos y aplicarlos, pues deriva de su responsabilidad legal establecida en la Ley 658 de 2001 y el Decreto Ley 2324 de 1984, estar al tanto de cada cambio o notificación que emita el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe antes de realizar sus maniobras.

El navegante tiene la responsabilidad de actualización de su cartografía y el PP puede asesorar al Capitán de la Nave cuando las circunstancias así lo demanden ante peligros no reportados o cambios de última hora que han sido o no registrados mediante Aviso.

## 7. REFERENCIAS

- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1977).
- Decreto Ley 2324 de 1984.
- Dirección General Marítima Colombiana – DIMAR. Aviso a los navegantes. (2017).
- Hydrographic Services and Standars. Reglamento de la OHI para Cartas Internacionales (INT) y Especificaciones cartográficas de la OHI. (2022).
- Ley 658 de 2001.

**INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE**  
**ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA**  
**ITP 011**

**NOTICE TO MARINERS O AVISO A LOS NAVEGANTES**

Bogotá, enero 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](http://anpracolombia.org)

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

#ConProaAlFuturo



ASOCIACIÓN NACIONAL DE  
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA