



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

#ConProaAlFuturo



**FUNCIÓN DE LOS PILOTOS PRÁCTICOS COMO VEEDORES DE
LA AUTORIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA**

ITP 012

Bogotá, abril 2023



Elaborado por

Tamara Navarro Balanta

Enero y febrero de 2023

Revisado por

Valm. (R) Juan Manuel Soltau Ospina

Marzo 2023

Revisión final y aprobación

Junta Directiva de ANPRA

Abril de 2023



INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE
ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA

ITP 012

FUNCIÓN DE LOS PILOTOS PRÁCTICOS COMO VEEDORES DE
LA AUTORIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	- 4 -
1. MARCO NORMATIVO	- 4 -
2. CONCEPTOS Y DEFINICIONES	- 9 -
2.1 PILOTO PRÁCTICO	- 9 -
2.2 ACTIVIDAD MARÍTIMA Y FLUVIAL DE PRACTICAJE.....	- 10 -
2.3 AUTORIDAD MARÍTIMA.....	- 10 -
2.4 AUTORIDAD MARÍTIMA.....	- 10 -
2.5 APLICACIÓN EN EL PRACTICAJE	- 10 -
2.6 EXPERIENCIAS.....	- 11 -
3. CONCLUSIONES	- 12 -
4. REFERENCIAS	- 13 -



INTRODUCCIÓN

La participación de los pilotos prácticos es de gran relevancia en el escenario marítimo, pues son ellos quienes se encargan de realizar maniobras aplicando experticia y conocimientos específicos del territorio mismo donde se va a realizar.

Dicha participación no se limita a labores estrictamente relacionadas con la navegación y la maniobra del barco sino que los pilotos prácticos tienen un rol activo como veedores frente a la autoridad marítima y al Estado, ya que como prestadores de un servicio público y, en la mayoría de las ocasiones, los únicos representantes de la nación a bordo de una nave de bandera extranjera deben informar y/o reportar cualquier tipo de novedad que pueda presentarse antes, durante o después de la maniobra.

Este rol permite verificar a la autoridad marítima si se están respetando las regulaciones tanto nacionales como internacionales dispuestas para ejercer la actividad marítima y disponer medidas con los oficiales Estado Rector del Puerto u Oficial de Abanderamiento para que las normas se cumplan.

Es por lo anterior muy necesario, que los pilotos prácticos conozcan a fondo el papel que la normativa nacional les asigna en ese sentido y que por eso se ha acuñado la frase coloquial “los pilotos prácticos son los ojos, los oídos y los sentidos de la autoridad a bordo”.

1. MARCO NORMATIVO

En la normativa colombiana existen tres (3) regulaciones principales que mencionan o hacen referencia a la función de los pilotos prácticos como veedores de la autoridad marítima, las cuales son la ley 658 de 2001, el decreto reglamentario 1466 de 2004 y el Reglamento Marítimo Colombiano más conocido como REMAC.

La ley 658 de 2001 “Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practica como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional”, expone en su artículo 15 las obligaciones del piloto práctico que van acordes con su rol como veedor en los numerales 2, 4 y 8:

Artículo 15. Obligaciones del piloto práctico. *Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima Nacional cumplirán las siguientes obligaciones:*

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;



- b. *Cualquier accidente o siniestro marítimo del que tenga conocimiento;*
 - c. *Causales de cancelación de la maniobra de practica;*
 - d. *Actos que atenten contra la soberanía y la seguridad nacional.*
4. *Informar al Capitán de la nave los posibles riesgos que puedan presentarse durante la maniobra.*
8. *Reportar a la Capitanía de Puerto las fallas o daños a las ayudas a la navegación*

Así mismo, en el artículo 60 de la misma ley se menciona una de las principales funciones de los PP como veedores de la autoridad marítima, pues denota la incidencia de esta actividad en la protección del medio marino y la obligación que tienen los PP de conocer la normativa internacional que regula esta materia:

Artículo 60. *Prevención de la contaminación y protección del medio marino. Durante el desarrollo de la maniobra de practica, el piloto práctico velará por el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, MARPOL 73/78, ratificado mediante la Ley 12 de 1981, así como las demás normas nacionales vigentes sobre la materia.*

A lo largo de la Ley 658 de 2001 se amplían las tareas que debe realizar el PP y el conocimiento que debe tener en varias áreas del saber lo que en un todo constituye “la actividad marítima del practica” que incluye aquellas funciones y tareas asignadas como veedor, para coronar en el artículo 61, el cual se refiere a la competencia de la autoridad marítima para sancionar al piloto práctico en caso de que no cumpla con sus funciones llegando a constituirse por acción y por omisión:

Artículo 61. *Facultad disciplinaria. Es la competencia que tiene la Autoridad Marítima Nacional para sancionar por acción u omisión a quien contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad marítima de practica.*

Sumado a esto el decreto reglamentario 1466 de 2004 “Por el cual se reglamenta la Ley 658 del 14 de junio de 2001” formula en algunos de sus artículos otras formas mediante las cuales se puede evidenciar el deber del piloto práctico como veedor. Por ejemplo, en su artículo 9 propone que el piloto práctico para ser admitido como tal debe contar con el conocimiento de la reglamentación marítima nacional e internacional, de tal forma que pueda identificar si alguna de estas regulaciones está siendo violada y pueda entonces reportarlo a la autoridad competente.

ARTÍCULO 9o. *Evaluación De Admisión. La evaluación de admisión comprenderá los siguientes temas:*

- a. *Reglamentación marítima nacional e internacional;*



En el artículo 22 por su parte menciona la necesidad de la participación de pilotos prácticos en la actividad marítima para que esta se lleve a buen suceso, lo cual reafirma su función como veedores, desde su rol activo.

ARTÍCULO 22. *Ejercicio Del Control De La Actividad Marítima De Practicaje. La Autoridad Marítima Nacional a través de las Capitanías de Puerto ejercerá el control y vigilancia en la prestación del servicio público marítimo y fluvial de practicaje de manera que se garantice su prestación de forma segura, continua y eficiente, procurando que se cuente permanentemente con un número mínimo de pilotos prácticos debidamente licenciados para cada jurisdicción, con la infraestructura y equipos adecuados, que garanticen la seguridad de la vida en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de las instalaciones portuarias, la protección del medio ambiente y el beneficio público de acuerdo con lo establecido en el presente decreto y en la ley.*

Agregando a lo anterior, el Reglamento Marítimo Colombiano expone en la parte tercera:

El REMAC 3 “Gente de mar, apoyo en tierra y empresas” alude a la responsabilidad que tiene el piloto práctico de informar y notificar sobre cualquier elemento relacionado con la maniobra.

En su artículo 3.3.1.1.3 menciona el PILREP como el reporte oficial que adjunta el piloto una vez finaliza su maniobra, donde se deben encontrar todas las observaciones que este encontró antes, durante o después de la misma.

ARTÍCULO 3.3.1.1.3. *Es obligación del piloto práctico el diligenciamiento correcto y completo del formado –PILREP–, el cual debe ser validado con firma original y sello del capitán de la nave*

En el artículo 3.3.1.1.7 se expone la importancia del PILREP, pues a partir de este documento que las capitanías de puerto monitorean las maniobras que suceden en sus respectivos territorios:

ARTÍCULO 3.3.1.1.7. *Las capitanías de puerto llevarán el control de las maniobras en el libro de control de pilotos prácticos, con base en el formato PILREP y REPEN, debiendo informar cualquier novedad a la Autoridad Marítima Nacional...*

En el artículo 3.3.1.2.5 se enuncia la valoración de este informe y se presenta de forma tácita que este documento le sirve como prueba documental al piloto para determinar que este sí avisó o notificó alguna situación con la maniobra. También, en ocasiones, el PP es el profesor o maestro que califica para conocimiento de la autoridad a otros oficiales en entrenamiento:

ARTÍCULO 3.3.1.2.5. *Evaluación de entrenamiento e informe escrito. La Autoridad Marítima Nacional evaluará los reportes de las maniobras y el informe final rendido por cada uno de los pilotos prácticos interesados, con el objeto de determinar si dan lugar al reconocimiento de experticia en el terminal portuario.*



En el artículo 3.3.1.4.5 se hace referencia al soporte verbal con el que cuenta el piloto para informar, avisar o notificar la maniobra, pero podría usar ese canal para la comunicación de otras novedades emergentes relacionadas con cabotaje o temas de protección ambiental.

ARTÍCULO 3.3.1.4.5. *Reporte a la estación de control de tráfico marítimo. El piloto práctico deberá reportar vía canal 11, radio VHF, a la Estación de Control de Tráfico Marítimo San José, el inicio, término de la maniobra y demás información, de acuerdo con los protocolos de comunicación establecidos por la Autoridad Marítima Regional.*

En esa misma línea en Reglamento Marítimo en su parte cuarta (REMAC 4 “Actividad Marítima”) presenta otras funciones que tienen los pp como veedores en algunos de sus artículos.

En el artículo 4.4.2.1.2.4 se alega de manera tácita a la función del pp como veedor porque si bien la supervisión de los buques le corresponde por ley a la autoridad marítima, el pp puede cerciorarse de que esta en efecto se lleve a cabo antes de que este deba realizar la maniobra.

Dicha verificación por parte del PP permite garantizar la seguridad y salvar su responsabilidad al momento de un siniestro marítimo.

ARTÍCULO 4.4.2.1.2.4. *Supervisión. La Autoridad Marítima Nacional efectuará inspecciones a las naves, conforme lo establecido en el Reglamento Nacional de Catalogación, Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de bandera colombiana.*

Los embarcaderos también serán inspeccionados con el fin de verificar su funcionamiento, condiciones de seguridad y dotación establecida, así como el uso para el cual fueron autorizados.

En el artículo 4,3,1,1,3,7 si bien no se hace referencia como tal a la responsabilidad de los pilotos prácticos frente a las inspecciones, este enunciado permite remarcar que estos sí pueden asegurarse de que los encargados de la inspección la realicen o informen a la DIMAR si tienen algún inconveniente con la misma.

ARTÍCULO 4.3.1.1.3.7. *Responsabilidad de las Inspecciones. Los propietarios, armadores, capitanes y propietarios de las naves y/o artefactos navales, o sus representantes, serán responsables por las omisiones de las inspecciones establecidas en el presente capítulo, correspondiéndoles especialmente las siguientes obligaciones:*



1. Informar oportunamente a la Dirección General Marítima o a la organización reconocida, la caducidad de los certificados y, en ese sentido, solicitar las inspecciones antes del vencimiento de los mismos.

2. Informar a la Dirección General Marítima o a la administración marítima del primer puerto donde arriben, las averías o deficiencias que afecten la seguridad, la integridad de la embarcación, su equipamiento, o aquellas que puedan afectar al ambiente y/o las condiciones de navegabilidad.

Por último, el Reglamento Marítimo en su parte quinta (REMAC 5 “Protección del Medio Marino y Litorales”) propone algunas otras funciones que tienen los pp como veedores de la autoridad marítima.

En su artículo 5.2.1.1.4.2 plantea que el personal a bordo del buque debe conocer la regulación para gestionar residuos sin contaminar el medio marino, en este sentido se entiende también como una responsabilidad del pp.

ARTÍCULO 5.2.1.1.4.2. *Funciones de los oficiales y tripulantes. Los oficiales y tripulantes deben estar familiarizados con las funciones relacionadas con la gestión y el plan de gestión del agua de lastre, de la nave y artefacto naval en el cual prestan sus servicios.*

En el artículo 5.2.2.1.4.1 la facultad del PP no es expresa sin embargo se entiende que con el fin de prevenir la contaminación se debe contar con un funcionario que consiente la maniobra, de acuerdo con esto el PP debe en su rol como veedor verificar que el funcionario esté y que cumpla con la normativa.

ARTÍCULO 5.2.2.1.4.1. *Prevención de la contaminación. Todo buque que arribe a puerto colombiano y requiera efectuar entrega de Desechos/Residuos, deberá contar con un funcionario designado por la Capitanía de Puerto, quien autorizará la maniobra y será el encargado de verificar el cumplimiento de las prescripciones normativas para la prevención de la contaminación marítima.*

El artículo 5.2.2.4.2.4 muestra una de las funciones más relevantes que tiene el PP como veedor, pues cualquier inconveniente o situación que se presente durante la maniobra debe ser inmediatamente informada y debidamente notificada.

ARTÍCULO 5.2.2.4.2.4. *Notificaciones. Todo suceso que ocurra a bordo de una nave en donde intervengan sustancias perjudiciales deberá ser notificado a la mayor brevedad posible por el Capitán de la nave a la Autoridad Marítima, utilizando para esto los medios de comunicación más expeditos con los que cuente y siguiendo las prescripciones establecidas en el artículo 5.2.4.1.5., de la Parte 2, Título 4, Capítulo 1 del REMAC 5: “Protección del Medio Marino y Litorales”, en lo que se refiere a las disposiciones para la notificación de sucesos de contaminación marina.*



En el artículo 5.2.2.4.3.1 la veeduría por parte del pp se hace presente cuando se constata que este ha recibido el curso o la capacitación correspondiente para manejar estas sustancias perjudiciales.

ARTÍCULO 5.2.2.4.3.1. *Tripulaciones y Personal de Abordo. Las naves que transporten sustancias perjudiciales deberán contar con tripulaciones y personal de abordaje capacitado y entrenado en el manejo de sustancias perjudiciales y Código IMDG.*

El artículo 5.2.4.1.3 aborda nuevamente el compromiso que tienen los pilotos prácticos y en general toda la tripulación de reportar los incidentes, situaciones o contratiempos que se presentan así no sea del buque que tiene a su cargo.

ARTÍCULO 5.2.4.1.3. *Responsabilidades. De conformidad con la Ley 855 de 2004, es obligación:*

1. De los capitanes y toda otra persona que esté a cargo de los buques de bandera nacional, capitanes de buques extranjeros, las personas que tengan a cargo una unidad costa afuera operando en aguas marítimas jurisdiccionales, las personas que estén a cargo de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de mercancías peligrosas, perjudiciales o contaminante del mar que deben realizar la notificación sin demora, cuando:

- a. Exista presencia de cualquier evento ocurrido en sus buques, unidades mar adentro o puertos marítimos;*
- b. Observen cualquier evento ocurrido en otros buques, unidades mar adentro o puertos marítimos.*

2. Del capitán de un buque que participe o al que se haya pedido que participe en una operación de auxilio o de salvamento de un buque afectado por unos de los sucesos a que se hace referencia en los párrafos 1 a) o 1 b) del artículo II del Protocolo I del MARPOL 73/78, en su forma enmendada, debe sin demora transmitir la oportuna notificación con los pormenores de las medidas tomadas o previstas.

2. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

2.1 Piloto Práctico

De acuerdo con la Ley 658 de 2001 un piloto práctico es aquella “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”.

2.2 Actividad marítima y fluvial de practicaaje

Es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado. La Autoridad Marítima Nacional en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios, debe asegurar su prestación y garantizar el desarrollo de esta actividad en su jurisdicción en forma eficiente y continua.

2.3 Autoridad Marítima

La Autoridad Marítima para el caso colombiano se entiende que es la Dirección General Marítima la cual se encarga de “ejecutar la política del gobierno en esta materia, contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la Nación.

Ejerce sus funciones a lo largo y ancho de la jurisdicción marítima colombiana: 928.660 km², equivalentes al 44.85% de todo el territorio nacional, y en los 2.900 km de línea de costa (Litoral Pacífico y Caribe), además de los principales ríos ubicados en las zonas de frontera, y en el río Magdalena en los 27 kilómetros finales antes de su desembocadura al mar” (DIMAR,2018)

2.4 Autoridad Marítima

De acuerdo con la Real Academia Española, el sujeto de veedor corresponde a aquella persona que se desempeña como inspector u observador de alguna actividad.

3. Aplicación en el Practicaaje

Entender y asimilar la función que tienen los pilotos prácticos como veedores de la autoridad marítima es esencial para efectuar sus actividades de forma exitosa. Hemos analizado una cantidad de novedades en las cuales se minimiza el rol del PP en esta categoría lo que



lleva a errores tanto de parte de capitanías de puerto como de los demás actores del asunto marítimo. Por ejemplo, la labor de los PP a bordo de dragas cuidando la protección ambiental de las zonas en las que se ha ordenado por resolución depositar el sedimento, o en la presencia del PP a bordo en alistamiento de zarpe cuando se observan manchas de combustible en el agua producto de ilegales achiques o movimientos de aguas de lastre. O la rigurosidad con las que se aplica, diseña y actualiza en Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

El artículo 4 de la ley 658 de 2001 manifiesta que la actividad del practicaaje en Colombia es obligatoria para todos los buques de más de 200 toneladas.

Artículo 4°. *Practicaaje marítimo y fluvial obligatorio y facultativo. La actividad marítima y fluvial de practicaaje es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas (200) toneladas de registro bruto (T.R.B.), que realizan maniobras o navegación de practicaaje.*

De este modo, se entiende que la función como veedores de la autoridad marítima que tienen los pilotos prácticos es también de carácter obligatorio, pues debe desempeñarse siempre que estos participen en las maniobras en esos tamaños de naves.

Esto a su vez es acorde con el deber que tienen los marinos de trabajar en conjunto para que los convenios internacionales suscritos por Colombia y principalmente derivados de la OMI se cumplan para alcanzar el máximo estándar de seguridad marítima internacional.

4. Experiencias

Los pilotos prácticos tienen el deber por ley de informar cualquier novedad referente a la maniobra, ya sea que la ponga en riesgo o que se determine que existe algún obstáculo para la realización de esta. De no hacerlo los pilotos se enfrentan a distintas sanciones que se manifiestan en las regulaciones marítimas nacionales.

Un ejemplo de esto son algunos de los actos administrativos sancionatorios que ha expedido la Dimar a lo largo de la historia en los que señala que “hubo una violación a las normas de la Marina Mercante por no suministrar la información oportuna o veraz sobre la ocurrencia de novedades presentadas en el desarrollo de la actividad de practicaaje”. <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/PACIFIC%20PILOTS%20SAS%20BUENAVENTURA%20.pdf>

(Para consultar otros casos relacionados acceda al siguiente link: <https://www.dimar.mil.co/fallos-siniestros-maritimos> y para entender los mismos desde el papel de pp acceda al siguiente link: <https://www.anpracolombia.org/lecciones-aprendidas/>)



Allí observamos que cuando se refiere a “normas de marina mercante” se está generalizando todo el REMAC, las leyes, los decretos y los tratados internacionales que han sido suscritos por Colombia. El problema para el PP es que durante una investigación por accidente en maniobra casi siempre se lo trata de acusar desde la defensa de armadores, capitanes o instalaciones portuarias o a veces la misma autoridad por no reportar novedades de veeduría y tratar de decir que lo que produjo el accidente de la maniobra fue dicha situación.

En algunos de esos actos administrativos el tema se vuelve tan subjetivo que hemos leído frases como la siguiente: “si bien el piloto no incurrió en violación de la normativa de manera directa, la empresa a la que pertenece sí incurrió en esta situación”, o sea que el PP o la empresa de practicaje pueden ser sancionadas aún se haya comprobado que la conducta de no actuar como veedor sea la que produjo el accidente, pero de todas maneras la autoridad interpreta que la conducta se produjo.

5. CONCLUSIONES

En resumen, es innegable la importancia que tienen los pilotos prácticos en el escenario marítimo no solo como actores dentro de las funciones de la maniobra y navegación sino como veedores de la autoridad marítima en sus diferentes categorías.

Colombia cuenta con la normativa relevante dentro de la cual se demuestra la facultad o deber en su defecto que tienen los pilotos prácticos que ejercer su veeduría, inspeccionando u observando que al momento de la maniobra la autoridad marítima y demás agentes involucrados cumplan las regulaciones dispuestas tanto a nivel nacional como internacional. Sin embargo, cabe acotar que esta función de veedores de los pilotos prácticos no está expresada en todas las ocasiones de manera clara y precisa dentro de la normativa.

Lo anterior se presta para confusiones pues los pilotos prácticos no tienen claridad sobre sus limitaciones de sus funciones como veedores y por tanto se hace necesario que pilotos prácticos infieran o interpreten las normas para determinar estos elementos.

No obstante, los pilotos prácticos si tienen función como veedores de la autoridad marítima, de tal modo que contribuyen a alcanzar la seguridad y la protección no solo de la vida sino del medio marino. En este sentido, es determinante que los pp tengan claro que pueden exigir la que se le presente la documentación relacionada al cumplimiento con las inspecciones o regulaciones específicas de cada buque.



Se sugiere también a los pilotos prácticos que generen su propia documentación de los sucesos de la maniobra, a parte del PILREP que debe ser presentado ante la capitanía de puerto. Esto lo pueden realizar por medio de notas de voz, fotos, videos o incluso documentos escritos que exponen desde su perspectiva cómo se desarrolló la maniobra, si encuentran alguna irregularidad que informaron, pero no fue tomada en cuenta para la suspensión de la maniobra u otras situaciones que pueden presentarse.

En muchas ocasiones los pilotos prácticos se ven obligados a obedecer las órdenes de autorización de la maniobra, aunque existan elementos que dificulten la misma y hayan sido debidamente reportados, por esto lo anterior les permite hacer una salvedad respecto a su responsabilidad dentro de cualquier eventualidad y cumplir a cabalidad con su función como veedores de la autoridad marítima.

6. REFERENCIAS

Carvajal Valek Abogado,s.f. Jornadas de Seguro Marítimo y portuario (no date) La Responsabilidad de los Pilotos Prácticos y de los Agentes Marítimo. ¿Cobertura de P&I? Available at: http://jornadasdeseguromaritimoyportuario.com/archivos_ponencias/21%20de%20febrero%20de%202020/5%20Miguel%20Caballero/Pollution.pdf

Chávez Perdomo, L. E. (2017). Riesgos Laborales Marítimos. Situación aplicada a la Gente de mar y Peritos Marítimos en Colombia. Verbum, 12(12), 51-72.

Decreto 1466 de 2004. Available at: https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/dec14662004_0.pdf

Do you know why ships need a marine pilot? (2021) SAFETY4SEA. Available at: <https://safety4sea.com/cm-do-you-know-why-ships-need-a-marine-pilot/#:~:text=%E2%80%9CMarine%20pilots%20are%20responsible%20for,any%20impact%20on%20port%20facilities%E2%80%9D>

Editor, marinerS.S. (2021) Duties and responsibility of Marine pilots, marinerSSpeak Home. Available at: <https://marinersspeak.com/2021/04/28/duties-and-responsibility-of-marine-pilots>

Ley 658 de 2001. Available at: https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/ley658_2001.pdf

Manaadiar, H. (2022) Who is a marine pilot and what is their role in the Maritime Industry, Shipping and Freight Resource. Available at:



<https://www.shippingandfreightresource.com/who-is-a-marine-pilot-and-what-is-their-role-in-the-maritime-industry>

REMAC 1 Available at:
<https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/1.%20REMAC%20No.%201%20-%20Definiciones%20.pdf>

REMAC 3 Available at:
<https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/3.%20REMAC%20No.%203%20-%20Gente%20de%20Mar%2C%20Apoyo%20en%20Tierra%20y%20Empresas.pdf>

REMAC 4 Available at:
https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/4.%20REMAC%20No.%204%20-%20Act.%20Mar%C3%ADtimas_1.pdf

REMAC 5 Available at:
<https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/remac%205%20marzo%202021.pdf>

Resolución 0848 de 2019 Available at:
<https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/PACIFIC%20PILOTS%20SAS%20BUENAVENTURA%20.pdf>

INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE PRACTICAJE
ASOCIACIÓN NACIONAL DE PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA
ITP 012

**FUNCIÓN DE LOS PILOTOS PRÁCTICOS COMO VEEDORES DE LA AUTORIDAD
MARÍTIMA Y PORTUARIA**

Bogotá, abril 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