

Boletín No.

43

Marzo 2026



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 portada:
Capitán Alain Jair Buitrago Pinzón

Foto tabla de contenido:
Capitán Manuel Fernando Gil Martínez



En esta edición:

4

Saludo del presidente

6

Puerto Antioquia
las implicaciones de su apertura para el Practicaje en Colombia

9

El Mar como Destino:
Testimonio y Trayectoria del Capitán Gustavo Espinoza

13

Origen del Código Marítimo Internacional de Mercancías peligrosas "Código IMDG"

16

Memoria de Conferencia Lecciones Aprendidas:
Métodos para reducir el riesgo de accidentes e incidentes en zonas restringidas, practicaje y pilotaje en Chile



18

Ultratug:

60 años navegando por el futuro.

20

ITP 025

Simulación de maniobras y evaluación del desempeño en el practicaje.

21

Resolución DIMAR 146 de 2026

22

Agenda del Mes:

Actualizaciones, calendario de eventos, conferencias y actividades de interés.

23

Referencias

ANPRA en Internet:

anpracolombia.org

ANPRA correo:

anpra2011@yahoo.com

infoanpra@yahoo.com.co

Teléfono:

+57 601 785 6556

Celular:

+57 350 534 4523

Presidencia

+57 315 638 4454

Secretaria

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

SALUDO DEL PRESIDENTE DE ANPRA



La Asociación Nacional de Pilotos Prácticos – ANPRA extiende un cordial saludo a los pilotos prácticos, autoridades marítimas y portuarias, operadores, tripulaciones, armadores y a todos los actores que, desde el mar y desde tierra, hacen posible que cada maniobra se desarrolle con seguridad, profesionalismo y responsabilidad. Nos dirigimos a una comunidad técnica que comparte una convicción esencial: el practicaaje no es un servicio accesorio del comercio marítimo, sino un pilar estructural para la protección de la vida humana, la preservación del medio marino y la continuidad segura de las operaciones portuarias.

El entorno marítimo internacional atraviesa un período de alta complejidad. El crecimiento sostenido del tamaño de los buques, la presión por mayor eficiencia logística, la incorporación acelerada de nuevas tecnologías y la creciente exposición a riesgos operacionales exigen que el practicaaje reafirme, con claridad y firmeza, su propósito esencial. En este contexto, resulta imprescindible fortalecer la comprensión pública e institucional del valor estratégico que aporta el piloto práctico como garante de seguridad, conocimiento local y toma de decisiones informada en escenarios de alta exigencia.

Desde ANPRA entendemos que la legitimidad del practicaaje se sostiene no solo en la tradición y la experiencia acumulada, sino en la capacidad permanente de demostrar su impacto real en la mitigación del riesgo. Por ello, durante el último año hemos orientado nuestras acciones hacia el fortalecimiento técnico, la interlocución institucional y la consolidación de una narrativa clara sobre el rol del piloto práctico en el sistema marítimo nacional. Defender el practicaaje no significa adoptar una posición corporativa, sino explicar con rigor por qué su existencia responde a un interés público superior: la seguridad de la navegación y la protección de infraestructuras críticas.

La seguridad, sin embargo, no es un resultado automático; es una construcción colectiva. Requiere coordinación entre autoridades, operadores, capitanías de puerto y comunidades portuarias. En esa línea, ANPRA ha mantenido un diálogo técnico permanente con la Dirección General Marítima y demás actores del sector, aportando análisis, experiencias y propuestas orientadas a fortalecer los estándares operacionales y regulatorios. Estos espacios no solo permiten atender situaciones puntuales, sino consolidar una visión compartida del riesgo y de las medidas preventivas necesarias para reducirlo.

El factor humano continúa siendo el elemento central en la ecuación de la seguridad marítima. La tecnología puede asistir la maniobra, pero no reemplaza el juicio profesional construido a partir de la experiencia y el conocimiento local. Por ello, la capacitación permanente ha sido un eje estratégico de nuestra gestión. En paralelo, hemos promovido una cultura institucional basada en el análisis

técnico de los eventos, la elaboración de lecciones aprendidas y la consolidación de herramientas que orienten la actuación del piloto en escenarios complejos. La guía para afrontar investigaciones de accidentes e incidentes constituye un ejemplo de este esfuerzo: un instrumento concebido para integrar dimensiones operacionales, jurídicas y de gestión del riesgo, alineado con estándares internacionales y con la normativa colombiana vigente. Este tipo de iniciativas refuerza la confianza en la profesión y contribuye a la transparencia y rigurosidad que demanda el entorno actual.

Otro aspecto fundamental para el fortalecimiento del practicaje es la apertura a una profesión cada vez más diversa e inclusiva. El sector marítimo evoluciona, y con él deben evolucionar nuestras estructuras y espacios de liderazgo. ANPRA reconoce la importancia de promover la participación activa de las mujeres en el practicaje y en los escenarios de toma de decisión, entendiendo que la diversidad enriquece el análisis, fortalece las capacidades institucionales y refleja mejor la realidad de la comunidad marítima contemporánea. La inclusión no es un gesto simbólico, sino una condición para la sostenibilidad de la profesión en el largo plazo.

En el ámbito internacional, hemos continuado consolidando nuestra articulación con asociaciones y foros especializados, convencidos de que los desafíos que enfrenta el practicaje trascienden fronteras. El intercambio de experiencias, la identificación de buenas prácticas y la discusión técnica sobre estándares globales permiten que ANPRA mantenga una perspectiva estratégica y alineada con la evolución del sector. Esta proyección internacional no busca protagonismo, sino coherencia con los principios que orientan el practicaje en todo el mundo: independencia técnica, competencia profesional y prioridad absoluta de la seguridad.

La solidez institucional también depende de una gestión administrativa ordenada y transparente. Durante el período evaluado, ANPRA ha consolidado procesos internos, fortalecido su planeación estratégica y asegurado un manejo responsable de los recursos, entendiendo que la estabilidad organizacional es condición indispensable para sostener las iniciativas técnicas, académicas y jurídicas que respaldan nuestra misión.

El año que inicia representa una etapa de continuidad y consolidación. Persisten desafíos asociados a la evolución tecnológica, a la presión por eficiencia operativa y a la necesidad de armonizar intereses económicos con exigencias de seguridad. Frente a ello, ANPRA reafirma su compromiso de actuar con criterio técnico, independencia profesional y vocación de servicio. Nuestra responsabilidad es clara: contribuir a que cada maniobra se realice bajo los más altos estándares, preservando la vida humana y protegiendo el entorno marítimo y fluvial.

Finalmente, expreso un reconocimiento sincero a los pilotos prácticos de Colombia. Su profesionalismo, disciplina y compromiso cotidiano constituyen el fundamento real de todo lo que esta asociación representa. Cada embarque, cada decisión tomada en condiciones complejas y cada acción orientada a prevenir un incidente reflejan la esencia de una profesión que, más allá de su carácter técnico, es un servicio a la nación.

Cordial saludo,

VALM. (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA
Presidente



Puerto Antioquia

Las implicaciones de su apertura para el practicaaje en Colombia

Por: María Claudia Andrade - Asesora Asuntos Internacionales ANPRA

La reciente entrada en operación de Puerto Antioquia marca un punto de inflexión en la infraestructura portuaria colombiana y, al mismo tiempo, introduce una nueva realidad operativa para la navegación y el practicaaje en el Caribe. Este proyecto, ubicado en el Golfo de Urabá, no solo responde a una estrategia logística y económica de alcance nacional, sino que también plantea desafíos concretos para la seguridad de las maniobras, la gestión del tráfico marítimo y el ejercicio profesional del piloto práctico.

Luego de un proceso de construcción durante varios años supervisado por autoridades nacionales como la Agencia Nacional de Infraestructura y la Dirección General Marítima, el Ministerio de Transporte habilitó oficialmente este puerto como puerto de comercio exterior de servicio público a través de una resolución emitida el 29 de enero de 2026. El pasado 5 de febrero Puerto Antioquia inició sus operaciones y, con la autorización del Ministerio, podrá realizar operaciones de exportación, importación y tránsito aduanero, estableciéndose como una nueva plataforma logística que representa un avance clave para Urabá y para el desarrollo del comercio exterior colombiano.

Puerto Antioquia es una terminal multipropósito con un muelle marítimo de aproximadamente 1.340 metros de longitud, 5 posiciones de atraque, un calado operativo de 16.5 metros que le permite recibir



>> Puerto Antioquia. Imagen Recuperada de: <https://www.puertoantioquia.com.co/es/news/puerto/antioquia-pone-primera-piedra-de-su-puerto-en-uraba>

buques de gran porte, incluidos tipos New Panamax, y una plataforma terrestre de 38 hectáreas. Su infraestructura y su capacidad lo posicionan como uno de los desarrollos portuarios más relevantes del país en las últimas décadas y como un nuevo nodo de atracción para el tráfico marítimo internacional que opera en el Caribe colombiano. Ahora, desde una perspectiva logística, este puerto fue concebido para acercar el comercio exterior a los principales centros productivos del país. Su ubicación reduce de manera significativa la distancia terrestre, especialmente para Bogotá, Medellín y el Eje Cafetero, en comparación a los otros puertos del Caribe, lo que se traduce en menores tiempos y costos de transporte.

En el ámbito marítimo, el funcionamiento de esta nueva terminal de gran capacidad altera los patrones tradicionales de recalada, redistribuye rutas y genera un aumento progresivo del tráfico en zonas que históricamente no concentraban operaciones de esta magnitud. Para los pilotos prácticos, este escenario implica una adaptación operativa que va más allá del conocimiento de una nueva infraestructura. La navegación hacia el Golfo de Urabá y la aproximación a Puerto Antioquia se desarrollan en un contexto costero con particularidades hidrometeorológicas propias, donde las corrientes, los vientos y la visibilidad pueden variar de forma significativa. A medida que aumenta el número de buques y el tamaño de las embarcaciones que llegan a la zona, estas variables adquieren un mayor peso en la planificación de las maniobras y en la evaluación del riesgo operacional marítimo y portuario. La experiencia local del piloto, combinada con información actualizada y una comunicación efectiva con las autoridades, se convierte en un elemento central para garantizar operaciones seguras.

La fase inicial de operación de un puerto de esta escala es muy importante desde el punto de vista de la seguridad. En esta etapa convergen factores como la curva de aprendizaje de los distintos actores, la validación de procedimientos y la necesidad de ajustar los protocolos a las condiciones reales de la operación. En el caso de Puerto Antioquia, la integración con los sistemas de control marítimo, la definición de los corredores de acceso y salida, así como la coordinación entre pilotos, capitanes, remolcadores y autoridades, resulta fundamental para evitar incidentes en un entorno que combina tráfico nuevo con características geográficas exigentes. En este contexto, cabe resaltar y recordar la importancia de cumplir con los estándares internacionales de seguridad y operación portuaria, lo que refuerza la necesidad de una actuación coordinada y profesional en cada maniobra.

Desde el punto de vista del practicaje, la operación en Puerto Antioquia también resalta la complejidad de las maniobras asociadas a buques de gran tamaño. El incremento del calado, la capacidad de respuesta de estas embarcaciones ante las maniobras y la interacción con factores ambientales locales exigen una planificación detallada de las aproximaciones y atraques. En este contexto, el juicio profesional del piloto práctico sigue siendo indispensable, no solo para ejecutar la maniobra en sí, sino para anticipar escenarios, identificar riesgos y tomar decisiones que prioricen la seguridad del buque, de la infraestructura y de las personas involucradas. Por otro lado, el funcionamiento de este



SAS
Servicios Técnicos Marítimos

Servicio de
Practicaje en
Santa Marta & Riohacha
Experiencia | Seguridad | Compromiso

+57 310 363 1312 | asistente@stmpilotos.com

37 años
Experiencia



> Primer buque en arribar al puerto. Ministerio de Comercio de Colombia. Recuperado de: <https://x.com/MincomercioCo/status/2020266741440413928>

puerto es una oportunidad para el fortalecimiento del practicaje, ya que operar en un entorno nuevo impulsa el desarrollo de protocolos específicos de maniobra, así como el intercambio de experiencias entre pilotos de distintas regiones. Asimismo, la formación continua, apoyada en el estudio de las condiciones locales, la simulación de maniobras y el análisis de incidentes son una herramienta clave para una operación segura del puerto y para la prevención de accidentes marítimos.

Más allá de su impacto inmediato, Puerto Antioquia puede entenderse como un ejemplo de cómo el desarrollo de nueva infraestructura portuaria redefine y afianza el rol del piloto práctico dentro del sistema marítimo nacional. En un escenario de mayor tráfico, mayor tamaño de buques y mayores exigencias de eficiencia, la labor del piloto no solo se mantiene vigente, sino que se vuelve aún más relevante como factor de equilibrio entre la productividad y seguridad. La correcta articulación entre inversión en infraestructura, regulación marítima y experiencia profesional será determinante para que este nuevo puerto cumpla sus objetivos sin comprometer los estándares de seguridad que exige la navegación moderna.

En conclusión, la entrada en operación de Puerto Antioquia es un avance de gran relevancia para la infraestructura portuaria del país, y al mismo tiempo un desafío y una oportunidad para el practicaje en Colombia. Su impacto va más allá de las cifras de carga o de los beneficios logísticos y se manifiesta de forma directa en la manera en que se planifican y ejecutan las maniobras, se gestiona el tráfico marítimo y se ejerce la profesión del piloto práctico.



El Mar como Destino: Testimonio y trayectoria del Capitán Gustavo Espinosa

>> La entrevista

Laura Barajas: *Para comenzar, Capitán, ¿podría contarnos cómo inició su trayectoria en el mundo del practicaje y qué lo motivó a dedicarse a esta profesión?*

Capitán Espinosa: Mi trayectoria en el practicaje inicia para el año 2015, cuando recibo la oportunidad de aspirar al entrenamiento como piloto práctico para la jurisdicción de Barranquilla, aval entregado por la empresa RIO & MAR Pilotos. culminé mi entrenamiento a finales de 2016, obteniendo mi licencia de piloto práctico de segunda categoría para diciembre de ese mismo año.

Mi motivación nació de todas las veces que acompañé a mi padre en sus maniobras, a bordo de la lancha de práctico, durante sus embarques y desembarques. Desde muy joven, observar su disciplina, su entrega y el profundo respeto que le profesaba al mar y al río despertó en mí una admiración genuina por esta labor.

Esas vivencias marcaron mi vocación y me impulsaron a seguir sus pasos, asumiendo el compromiso con el practicaje con responsabilidad y orgullo, procurando siempre honrar su legado y exaltar el valor de esta profesión.

LB: *En ese contexto Capitán, a lo largo de su carrera, ha sido testigo de grandes transformaciones en la navegación y en el sistema portuario colombiano. ¿Qué cambios considera más significativos y cómo los ha vivido en su ejercicio profesional?*



> *Cap. Gustavo Espinosa Abordo MN CHIQUITA SCHWEIZ, en reunión de oficiales, como parte de sus primeros pasos en la vida mercante.*

CE: Considero muy satisfactorio haber estado en puentes de gobierno donde la tecnología no era una prioridad, donde las capacidades personales priorizaron para llevar una buena navegación. La evolución de la industria marítima, hacen que los avances en tecnología, las actualizaciones de infraestructura y software, sean de los más significativos, permitiendo transitar de maniobras altamente dependientes de la pericia humana hacia un entorno en el que la tecnología, la planificación y la estandarización se han convertido en pilares fundamentales.



>> *Capitán Gustavo Espinosa abordó de la lancha de prácticos para zarpar hacia bocas de cenizas*

Como capitán de remolcador, tuve la oportunidad de vivir de cerca la llegada de buques de mayor eslora y calado, un proceso que obligó a los puertos a modernizar sus procedimientos, optimizar sus instalaciones, incorporar nuevas herramientas y reforzar la capacitación continua del personal.

No obstante, mantengo firme la convicción de que el rol del práctico como garante de la seguridad permanece inalterable. En mi experiencia, el río y su dinámica nos exigen un estudio permanente de su comportamiento y de sus variaciones, ya que estas inciden directamente en el desempeño del buque y en la manera adecuada de conducirlo con seguridad.

LB: *En ese sentido, ¿Podría contarnos en qué jurisdicciones ha podido laborar y qué particularidades o retos encontró en cada una de ellas?*

CE: He ejercido como práctico exclusivamente en la jurisdicción de Barranquilla, donde encontré una verdadera lección de dedicación y disciplina, basada en la revisión rigurosa de las condiciones específicas que exige cada maniobra.

Barranquilla es un puerto con limitaciones en eslora y calado; sin embargo, sus condiciones meteomarinadas son altamente variables. La corriente del río puede alcanzar registros entre 5 y 7 nudos, y las dimensiones actuales del canal, junto con la dinámica particular del fondo y los espacios disponibles, convierten cada operación en un desafío técnico que exige precisión y criterio. *Cada maniobra de practicaje representa, en este contexto, un reto constante.*

Actualmente, la información sobre estas condiciones se actualiza de manera frecuente y se encuentra disponible en línea. Se cuenta con cartas electrónicas con batimetría georeferenciada, informes periódicos de seguridad y reportes de niveles de agua verificados por la autoridad marítima, la cual coordina un equipo especializado encargado de suministrar estos datos.

LB: *Capitán y ¿Hay alguna maniobra o situación que recuerde con especial orgullo o satisfacción?*

CE: Recuerdo que me correspondió atender la emergencia del MN Marfret Marajó, buque portacontenedores que encalló cerca del tajamar occidental. Con un margen de tiempo reducido tras la llamada del centro de operaciones, fue necesario planificar con rapidez y precisión: verificar equipos, analizar la información disponible y coordinar los remolcadores en el área.

Ya a bordo, luego de conversar con el capitán y evaluar técnicamente la situación, se comunicó la intención de maniobra y se iniciaron las labores de desencallamiento. Gracias a la coordinación efectiva, al apoyo de la tripulación y al excelente desempeño de los remolcadores, se logró avanzar con seguridad en la recuperación de la nave.



>> *Capitán Gustavo Espinosa en maniobra de atraque, muelle 2, Palermo Sociedad Portuaria.*

A pesar de lo desafortunado del evento, fue posible transmitir tranquilidad al capitán al demostrar que la tarea se había cumplido con éxito. Se logró reducir un posible retraso de varios días a tan solo unas horas y, aún más importante, tras la inspección de los espacios y tanques, junto con la valoración integral de la nave realizada por la tripulación y su capitán.

LB: Capitán Gustavo como usted nos lo ha mostrado hasta ahora, el practica je es una labor que combina técnica, conocimiento y vocación. ¿Qué valores considera esenciales para ejercer esta profesión con excelencia?

CE: El practica je exige sólidos valores, entre los que destacó la responsabilidad y la integridad, pues de nuestras decisiones depende la seguridad de la tripulación, la nave y el entorno. Asimismo, la humildad resulta esencial para reconocer que, aunque la experiencia es determinante, siempre hay algo nuevo que aprender del río, del mar y de cada maniobra.

LB: Y después de tantos años en el mar, ¿qué aprendizajes personales y profesionales le ha dejado esta trayectoria Capitán?

CE: *El mar, ese gran instructor y guía, me ha brindado experiencias profundamente significativas.* Algunas han sido intensas y desafiantes, poniendo a prueba mi carácter y mi capacidad de respuesta; otras, en cambio, han estado llenas de satisfacción y valiosos aprendizajes.

He comprendido que la familia es el motor que orienta cada decisión en la carrera marítima; que la disciplina es indispensable para afrontar cualquier reto; y que la dedicación y la responsabilidad constituyen la base de operaciones seguras y buques confiables. A su vez, la constancia y el compromiso son los elementos que forjan verdaderos profesionales. Son principios que me acompañan a diario y que han marcado de manera profunda mi trayectoria.



>> Capitán Gustavo Espinosa, en asistencia en el área de fondeo Fox-trot para inspección sub acuático. MN UBC STOCKHOLM



>> Capitán Gustavo Espinosa como oficial a bordo de la Motonave CHIQUITA ITALIA, muelle de SETUBAL, Portugal, en operaciones de descargue.

LB: ¡Qué admirables enseñanzas le ha dejado su profesión Capitán! Seguramente muchos pilotos jóvenes lo pueden ver como un referente. ¿Qué consejo les daría a quienes hoy inician su camino en el practica je?

CE: Considero fundamental que quienes se inician en el practica je estén dispuestos a salir de su zona de confort y a asumir nuevos desafíos de manera constante. No se trata únicamente de entrenar con quienes nos generan mayor confianza, sino de acercarnos a aquellos que pueden exigirnos más y aportarnos aprendizajes distintos.

Es clave entender que tanto los aciertos como los errores suman en nuestra formación; lo



> Capitán Gustavo Espinosa con su familia

fechas y momentos especiales con la familia no es sencillo. No obstante, el crecimiento profesional y las experiencias adquiridas brindan una profunda satisfacción que reconforta el esfuerzo realizado.

La familia constituye un apoyo permanente: es la fuerza en los momentos complejos y quien celebra cada logro, por pequeño que sea, haciendo que el sacrificio tenga sentido. Sin ese respaldo, el camino en el mar sería mucho más exigente y solitario; por eso están presentes en cada decisión y en cada regreso a casa.

Fue vital para mí contar con su apoyo constante durante esta transición, lo que me permitió sobreponerme a los nuevos retos y responsabilidades.

LB: *Ha sido todo un honor y un gusto poder compartir este espacio con usted, Capitán. Para cerrar, quisiera saber, ¿Qué representa para usted pertenecer a ANPRA y ser parte del legado de pilotos que han construido la historia marítima del país?*

CE: Pertenecer a ANPRA ha sido un verdadero privilegio. Integrar su junta directiva y contribuir en decisiones orientadas a mejorar las condiciones laborales de los prácticos constituye una experiencia de gran valor profesional. Comprender, desde la perspectiva de la asociación, el contexto general del servicio, la seguridad y los desafíos que enfrenta cada puerto a nivel nacional me ha permitido ampliar mi visión de la actividad.

Además, ANPRA ha fortalecido el trabajo en equipo entre prácticos de distintas jurisdicciones, consolidando la unidad y la cooperación, y permitiendo aportar a la continuidad y al fortalecimiento de los logros de nuestra historia marítima.

importante es tener la humildad y el carácter para reevaluar constantemente, aprendiendo de cada experiencia. *Cada desafío superado es una oportunidad para fortalecer tu confianza y habilidades profesionales.*

LB: *Considerando que el practicaje y la carrera marítima demandan compromiso, resiliencia y tiempo lejos del hogar, ¿de qué manera el apoyo de su familia ha impactado su desarrollo profesional y cómo ha sido su respaldo en las etapas más exigentes y decisivas de su trayectoria?*

CE: La ausencia es uno de los aspectos más difíciles de esta profesión; renunciar a compartir



> Capitán Gustavo Espinosa, en maniobra de atraque de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla.



Origen del Código Marítimo Internacional de Mercancías peligrosas “Código IMDG”



► *Juan Carlos Martínez González-
Capitán de Altura de la Marina
Mercante*

El transporte marítimo de mercancías peligrosas está reglamentado con miras a evitar, en la medida de lo posible, lesiones a personas o daños al buque y a su carga. El transporte de contaminantes del mar está reglamentado fundamentalmente con miras a evitar daños al medio marítimo. El objetivo del **Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG)**, es fomentar el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas y al mismo tiempo facilitar el movimiento libre y sin trabas de tales mercancías.

Los orígenes del Código IMDG se remontan al desastre del Titanic de 1912, aunque el Código en sí no se publicó sino hasta 1965. A raíz del hundimiento del Titanic, en 1914 se convocó una conferencia para preparar el **Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)**. Se incluyó una declaración según la cual cada administración «determinará qué mercancías se considerarán peligrosas e indicará las precauciones que deben adoptarse en su embalaje y estiba».

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar 1974 (SOLAS), enmendado, trata los diversos aspectos de la seguridad marítima y contiene, en la parte A del Capítulo VII, las disposiciones obligatorias que rigen el transporte de mercancías peligrosas en bultos o en forma sólida a granel. En virtud de la regla 1.3 del mencionado capítulo, el transporte de mercancías peligrosas está prohibido, a menos que se efectúe de conformidad con las disposiciones de la parte A del Capítulo VII, disposiciones que se amplían en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas **Código IMDG**.

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del mar por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73 / 78) Trata los diversos aspectos de la prevención de la contaminación del mar y contiene, en su Anexo III, disposiciones obligatorias para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos. En virtud de la regla 1.2 el transporte de sustancias perjudiciales en buques está prohibido, a menos que se efectúe de conformidad con las disposiciones del Anexo III, disposiciones que también amplía el Código IMDG.

En numerosos países marítimos se tomaron medidas, a lo largo de los años, para reglamentar el transporte de mercancías peligrosas por mar. Ahora bien, los diversos reglamentos, códigos y prácticas resultantes

MARITIMA DEL CARIBE
OPERADOR PORTUARIO

Expertos en
 Transporte Marítimo
 Servicios Portuarios

info@maritimadc.com
 (+57) 5 421-2847

www.maritimadc.com

Santa Marta Riohacha Cartagena Coveñas



Imagen Recuperada de: <https://imo-publications.org/content/books/9789280132045>

ciertas disposiciones generales referentes a su transporte en buques. Recomendó igualmente que se siguiera estudiando la elaboración de un conjunto de normas internacionales.

El Consejo Económico y Social de la Naciones Unidas había designado un Comité Especial de Expertos de las Naciones Unidas en el Transporte de Mercancías Peligrosas (**Comité de Experto de las Naciones Unidas**). Dicho Comité ultimó en 1956 un informe relativo a la clasificación, la enumeración y el etiquetado de las mercancías peligrosas, así como a los documentos necesarios para el transporte de dichas mercancías. Este informe, su propósito final era unificar a escala mundial las reglas aplicables en el transporte marítimo de mercancías peligrosas y en los demás modos de transporte. En 1958 se constituyó la **Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)** como organismo de las Naciones Unidas. La OCMI tenía su sede en Londres, donde permanece hasta la fecha. Uno de los primeros logros importantes de este organismo fue la publicación en 1965 del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG). La OCMI cambió su nombre en 1982 a **Organización Marítima Internacional (OMI)**.

En la Conferencia de 1960 sobre el Convenio SOLAS, se invita a la OMI mediante la recomendación 56, a examinarse con miras a establecer un código internacional unificado para el transporte por mar de mercancías peligrosas. Esto debía efectuarse con el Comité de Expertos de la Naciones Unidas y se debía tener en cuenta las prácticas y procedimientos marítimos existentes. La Conferencia recomendó, que el código unificado fuese elaborado por la OMI y que fuera adoptado por los Gobiernos Partes de la Convención SOLAS 1960.

difieren entre sí, tanto en su estructura como en lo relacionado sobre todo con la identificación y el etiquetado de tales mercancías. Tanto la terminología utilizada como las disposiciones relativas al embalaje y envasado, la estiba variaban de un país a otro, y esa disparidad creó dificultades para todos aquellos directa o indirectamente interesados en el transporte marítimo de mercancías peligrosas. La necesidad de una reglamentación internacional para el transporte marítimo de mercancías peligrosas fue reconocida por el SOLAS celebrada en 1929. La cual recomendó dar aplicación, con carácter internacional, a las reglas relativas a dicho transporte.

Se tomaron pocas medidas internacionales respecto a este requisito, pero en 1933 la Junta de Comercio de Londres elaboró la primera versión de un **Informe sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas y Explosivos en Buques**, que rápidamente se conoció como **El Libro Azul**. Este documento se aplicaba principalmente a los buques y puertos británicos, pero, dado que el Imperio Británico aún existía, estos requisitos se aplicaron en muchas otras zonas del mundo.

La conferencia de 1948 sobre el Convenio SOLAS adoptó una clasificación de mercancías peligrosas y

Para dar cumplimiento a la Recomendación 56 de la Conferencia, el **Comité de Seguridad Marítima (MSC)** de la OMI, instituyó un grupo de trabajo integrado por representantes de países con gran experiencia en el transporte marítimo de mercancías peligrosas. El Grupo de trabajo procedió al minucioso estudio de anteproyectos para cada clase de sustancias, materias y objetos, teniendo en cuenta las prácticas y procedimientos seguidos en diversos países marítimos a fin de que el código resultara aceptable para el mayor número posible de países.

Dado el uso generalizado del Libro Azul del Reino Unido, gran parte del Código se basó en dicho documento, si bien se tuvo cuidado de garantizar que siguiera los principios establecidos por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en el Transporte de Mercancías Peligrosas. En 1965 el **Nuevo Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas Código IMDG** fue aprobado por el MSC y la Asamblea de la OMI recomendó a los Gobiernos que lo adoptaran.

El Código IMDG propiamente dicho sólo tuvo carácter de recomendación hasta el 31 de diciembre de 2003. En su 87º periodo de sesiones celebrado en mayo de 2010, el MSC adoptó la Enmienda 35 al Código IMDG como Obligatorio. El Código ha experimentado numerosos cambios, tanto en su diseño como en su contenido, para adaptarse a la expansión y el progreso de la industria. En el ámbito de las Naciones Unidas, toda la labor relacionada con el transporte de mercancías peligrosas está coordinada por un Comité de Expertos que elabora las **“Recomendaciones sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas”**, también conocidas como el **“Libro Naranja”**. Estas recomendaciones están dirigidas a los gobiernos y a las organizaciones internacionales (OMI) encargadas de la regulación del transporte de mercancías peligrosas. No se aplican al transporte a granel de mercancías peligrosas en graneleros o buques cisterna para navegación marítima o fluvial, que están sujetos a reglamentaciones internacionales o nacionales especiales.

Aunque se trata únicamente de una recomendación, el Reglamento Modelo ha sido redactado en sentido obligatorio (es decir, en todo el texto se utiliza la palabra “deberá” en lugar de “debería”) a fin de facilitar el uso directo del Reglamento Modelo como base para la reglamentación nacional e internacional del transporte.

Entre otros aspectos, el Reglamento Modelo abarca los principios de clasificación y definición de clases, el listado de las principales mercancías peligrosas, los requisitos generales de embalaje, los procedimientos de prueba, el marcado, etiquetado o rotulación, y los documentos de transporte. Además, existen requisitos especiales relacionados con determinadas clases de mercancías.

Con este sistema de clasificación, listado, embalaje, marcado, etiquetado, rotulación y documentación de uso general, los transportistas, consignatarios y autoridades de inspección se beneficiarán de una simplificación del transporte, la manipulación y el control, así como de una reducción de los trámites que requieren mucho tiempo.



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

Q www.pilotosdelpacifico.com

M informacion@pilotosdelpacifico.com

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

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



Memoria Conferencia III Congreso de Lecciones Aprendidas: Métodos para reducir el riesgo de accidentes e incidentes en zonas restringidas, practicaje y pilotaje en Chile



> *Capitán de Fragata Oscar
Arriagada*

Introducción:

Chile mantiene una profunda e histórica relación con el mar, el cual es fundamental para su economía, desarrollo y proyección internacional. Su extensa costa, la presencia en territorios insulares y su vocación antártica lo convierten en un país esencialmente marítimo y tricontinental. Más del 95% del comercio exterior se realiza por vía marítima, lo que resalta aún más la importancia estratégica de sus océanos para el futuro del país. En este contexto, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), organismo de alto nivel de la Armada de Chile, tiene por misión cautelar el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes, para brindar seguridad marítima, proteger la vida humana en el mar y fiscalizar y regular las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo de su jurisdicción, con el propósito de contribuir al desarrollo marítimo de la nación (DIRECTEMAR, 2025).

Para cumplir con esta misión, DIRECTEMAR posee una robusta estructura que permite ejecutar, monitorear y coordinar las actividades de pilotaje y practicaje tanto en los fiordos y canales del sur, como en los puertos comerciales habilitados a lo largo del país. De esta estructura se desprende un sistema de análisis y estudios de casos para generar lecciones aprendidas y mejorar los procesos en maniobras de pilotaje y practicaje. En paralelo, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA) y el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima (CIMAR), proporcionan retroalimentación constante para actualizar la cartografía náutica y desarrollar escenarios realistas para el entrenamiento en simuladores. Asimismo, el sistema MRCC Chile mantiene un constante monitoreo de la actividad naviera en toda su área de responsabilidad para la coordinación y respuesta ante accidentes y siniestros que pudiesen ocurrir a lo largo de todo el territorio nacional.

Acciones preventivas

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) en Chile desempeña un papel central en la prevención de accidentes marítimos mediante una estructura técnico-operativa que incluye dos direcciones (DIRSOMAR y DIRINMAR) y el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA). DIRSOMAR se encarga de garantizar la seguridad de la navegación y la protección de la vida humana en el mar, mientras que DIRINMAR promueve los intereses marítimos y la protección del medio ambiente acuático. El SHOA, por su parte, provee información



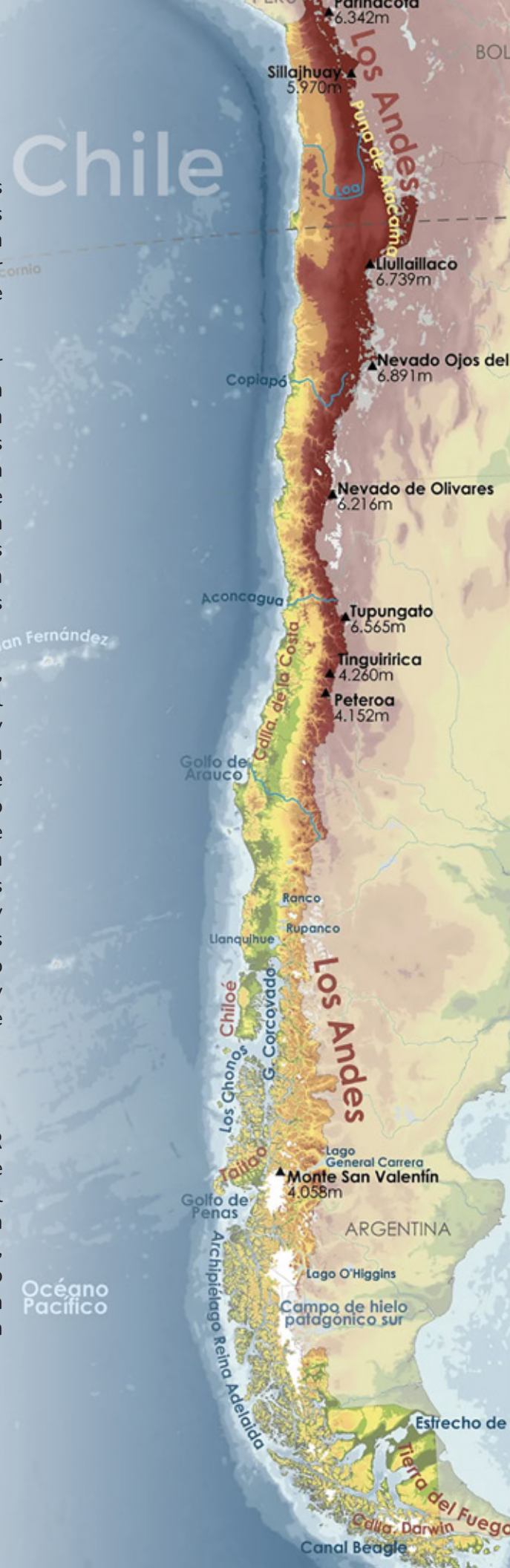
técnica actualizada que respalda la seguridad en las rutas marítimas, incluyendo el levantamiento batimétrico en zonas clave como el Canal Chacao y el puerto de San Antonio. Esta información permite actualizar las cartas náuticas y elaborar escenarios de entrenamiento para los Prácticos mediante simuladores.

En el ámbito de la investigación de accidentes, ante cualquier siniestro marítimo, el Gobernador Marítimo designa un equipo liderado por un investigador especializado que actúa conforme a estándares internacionales como los establecidos por la OMI. Los hallazgos de estas investigaciones son analizados y compilados en documentos como el de “Lecciones Aprendidas”, publicado por primera vez en 2021, cuyo propósito es evitar la repetición de incidentes similares. Paralelamente, cada Gobernación cuenta con un Fiscal Marítimo encargado de establecer responsabilidades y aplicar sanciones cuando corresponda.

En cuanto a las actividades de pilotaje y practica, DIRECTEMAR regula estrictamente el ejercicio profesional mediante programas de entrenamiento continuo y evaluaciones prácticas, que incluyen simulaciones en condiciones reales, tanto diurnas como nocturnas. Desde 2024, se implementó una encuesta de calidad del Servicio de Pilotaje para conocer la percepción de los capitanes de buques, obteniendo resultados sobresalientes en cuanto a profesionalismo y efectividad del servicio. Estas acciones se complementan con la labor del Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC Chile), que emplea sistemas como GRAFIMAR Web y salas de tráfico marítimo equipadas con tecnologías de monitoreo, comunicación y alerta temprana, reforzando la prevención y respuesta ante emergencias en el mar.

Conclusión

En conclusión, la Armada de Chile por medio de DIRECTEMAR ha consolidado un sistema integral basado en el análisis de casos, lecciones aprendidas, la capacitación permanente y el uso de tecnología avanzada para fortalecer la mejora continua en la ejecución de maniobras de pilotaje y practica. El SHOA, con sus levantamientos y actualizaciones cartográficas, junto al CIMAR y su entrenamiento especializado, constituyen pilares fundamentales para garantizar una navegación segura en todo el territorio nacional.



>> ULTRATUG: 60 años navegando por el futuro

Si algo define a la industria marítima es la adaptación. Es un sector que evoluciona constantemente y que ha sido testigo —y socio estratégico— del crecimiento comercial de toda una región como Latinoamérica. Celebrar los 60 años de Ultratug no es sólo conmemorar a una compañía; es reconocer la grandeza de un continente que se conecta, innova y progresa.

En la década de los años 60, países como Chile y Perú ya destacaban por la exportación de minerales, especialmente cobre, hierro y otros recursos, lo que impulsó el arribo a sus puertos de buques graneleros, portacontenedores y embarcaciones especializadas para carga industrial. Paralelamente, comenzaban a surgir industrias vinculadas a las necesidades logísticas del comercio marítimo.

Así nació Ultramar, fundada por el capitán Albert von Appen, un visionario alemán que llegó a Chile con una idea clara: construir una empresa capaz de acompañar el desarrollo portuario de la región. Con el tiempo, ese proyecto se transformaría en un grupo empresarial de alcance internacional.

Ultratug se consolidó dentro del grupo ofreciendo asistencia a maniobras, operaciones en terminales especializadas y salvataje, desplegando su flota en puertos como Antofagasta, Punta Arenas, San Vicente, Valparaíso, San Antonio y Arica, y participando en hitos relevantes como la instalación de cableados submarinos y el posicionamiento de plataformas offshore.

En 1992, cuando comenzó la expansión regional, la compañía ya había construido una sólida reputación en Chile, con una flota de 14 unidades. Hoy, seis décadas después, la flota ha crecido hasta superar las 70 embarcaciones, con presencia en más de 55 puertos en Argentina, Perú, Ecuador, Uruguay, Colombia y México, consolidándose como una empresa líder en servicios marítimos en la región.

Esa diversidad cultural ha enriquecido profundamente a Ultratug. Participar en la dinámica portuaria de cada nación y acompañar el movimiento comercial de sus economías es una labor que nunca termina.

De cada lugar nos llevamos aprendizajes y experiencias que fortalecen nuestra identidad.

En Perú, por ejemplo, hemos sido parte de operaciones clave en el puerto del Callao, el más importante del país. En México, llevamos más de 9 años acompañando las operaciones del puerto de Lázaro Cárdenas, uno de los principales centros logísticos del Pacífico, por donde se moviliza una proporción significativa de las importaciones y exportaciones contenerizadas del país.

Ultratug también es una red humana de más de mil profesionales que dedican su talento y vocación a esta labor. Tanto el



> Foto por Aureliano Gómez, Marinero – Río Magdalena, Colombia. Remolcadores Cauca y Calima preparándose para maniobra.

personal en tierra como las tripulaciones en el mar han contribuido a construir lo que somos hoy. Operar con excelencia, seguridad, pasión e integridad no es solo una filosofía corporativa: es un compromiso que cada colaborador asume como propio.

Y es que hay algo que une a quienes han hecho del mar su vida. Está en los amaneceres vistos desde cubierta, en el sonido constante del agua golpeando el casco, en el café compartido al inicio de una guardia, en la certeza de que cada jornada forma parte de algo más grande. Desde el extremo sur del mundo en la Antártida chilena hasta América Central con las operaciones en México, pasando por la riqueza natural de Colombia y Ecuador, cada puerto y cada travesía forman parte de una historia que sigue escribiéndose.

Particularmente, este último año de nuestras seis décadas ha sido especialmente significativo. Se firmaron contratos para la construcción de dos nuevos remolcadores, se continuó fortaleciendo la estrategia de sostenibilidad a través de la campaña Every Ton Counts y la reducción de emisiones de carbono.

Se realizó una de las operaciones de remolque más extensas de los últimos años, con 7.500 millas náuticas recorridas desde Chile hasta Bélgica.

Este compromiso con la sostenibilidad no es un esfuerzo aislado, sino parte de una visión de largo plazo que busca asegurar que el desarrollo marítimo de la región avance de manera responsable.

En ese contexto, vale la pena cerrar este artículo resaltando los alcances de la campaña Every Ton Counts, que desde 2023 incorpora la cuantificación y verificación independiente del inventario de emisiones de gases de efecto invernadero bajo la ISO 14064, cubriendo los alcances 1 (emisiones directas de la operación de la flota) y 2 (emisiones indirectas por consumo de energía), consolidando un sistema de gestión climática basado en datos, trazabilidad y mejora continua.

Sesenta años después, Ultratug no solo mira hacia atrás con orgullo, sino hacia adelante con determinación. Esta historia, construida junto a clientes, colaboradores y comunidades portuarias, nos ha permitido convertirnos en aliados estratégicos del desarrollo marítimo latinoamericano.



>> Foto por Adolfo Jorquera, cocinero – Provincia de Huasco, Chile. Tiempo, dedicación, experiencia y esfuerzo de nuestro personal embarcado en el remolcador Fitzroy

A quienes iniciaron este camino, a quienes hoy lo continúan y a quienes lo seguirán navegando: gracias por ser parte de una travesía que no se detiene, porque Ultratug siempre avanza... y siempre navega hacia el futuro.

ITP 025: Simuladores y Resultados en Desempeño Final y Prácticas de Simuladores



El documento ITP 025 desarrolla el marco conceptual, normativo y técnico que sustenta el uso de simuladores en la formación, entrenamiento y evaluación de competencias de oficiales de puente y pilotos prácticos, destacando su relevancia estratégica para la seguridad marítima. Parte de una premisa clara: la mayoría de los accidentes marítimos a nivel mundial están asociados al error humano, lo que evidencia la necesidad de fortalecer los procesos de educación, entrenamiento y evaluación en el sector marítimo. Con base en estudios internacionales y estadísticas de organismos especializados, el documento subraya que una proporción significativa de recomendaciones derivadas de investigaciones de accidentes está relacionada con deficiencias en formación, habilidades operativas y procedimientos a bordo. En este contexto, el piloto práctico cumple un rol crítico al integrarse temporalmente al

equipo de puente en fases de navegación restringida, donde la toma de decisiones debe ser inmediata y precisa, lo que exige altos estándares de competencia técnica y gestión del riesgo. El ITP 025 examina el marco normativo nacional e internacional aplicable al uso de simuladores, particularmente las disposiciones del Convenio STCW/78 enmendado y la Resolución 610 de la Dirección General Marítima de Colombia, que regulan la certificación de centros de formación, estándares de desempeño de simuladores y requisitos de formación y evaluación. Se enfatiza que el uso de simuladores no es accesorio, sino parte integral del cumplimiento de estándares internacionales de competencia. Desde el punto de vista técnico, el documento describe los distintos tipos de simuladores (desde Fast-Time Simulation hasta Full Mission Ship's Bridge Simulator), los grados de libertad que permiten reproducir movimientos reales del buque y los efectos físicos modelados (viento, corrientes, interacción buque-canal, remolcadores, aguas someras, entre otros). Asimismo, detalla las maniobras y escenarios que pueden reproducirse, incluyendo operaciones con buques de gran calado, terminales LNG, nuevos diseños portuarios y evaluaciones de ventana ambiental. Un eje central del documento es la evaluación de competencias mediante simulación. Se advierte que, aunque los simuladores ofrecen entornos controlados ideales para entrenar bajo presión y en escenarios complejos, persisten deficiencias en los métodos de evaluación, muchas veces basados en criterios subjetivos. La falta de modelos de evaluación fiables y validados puede afectar la calidad educativa y la seguridad operacional, por lo que se plantea la necesidad de fortalecer los sistemas de medición del desempeño. El documento también expone experiencias internacionales y nacionales que demuestran la eficacia del entrenamiento recurrente en simuladores para reducir incidentes, validar diseños portuarios y optimizar procedimientos operativos. En Colombia, se destacan las capacidades del Simulador de Puente Full Mission 360° de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", así como desarrollos aplicados a maniobras con buques tipo LNG en la Bahía de Cartagena, posicionando al país como referente regional en este campo. Finalmente, el ITP 025 concluye que el uso sistemático de simuladores es un componente esencial para fortalecer la seguridad marítima, mejorar el desempeño del piloto práctico y minimizar el impacto del error humano. No obstante, reconoce que en Colombia el acceso y uso de esta tecnología aún es limitado, lo que demanda un mayor compromiso de la autoridad marítima, el gremio y los actores del sector para consolidar la simulación como herramienta estratégica de formación, evaluación y gestión del riesgo.

>> Resolución DIMAR 146 de 2026

La Dirección General Marítima (DIMAR) ha emitido la Resolución Número 0146-2026, mediante la cual se adicionan artículos al Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 3) con el objetivo primordial de garantizar la seguridad, bienestar y salud de los pilotos prácticos durante las maniobras en aguas jurisdiccionales colombianas.

Aspectos Clave de la Resolución:

Obligación de Activación: Las naves de bandera colombiana y extranjera que cuenten con casetas o refugios para la protección de los pilotos prácticos tienen la obligación de activarlos y mantenerlos en funcionamiento desde su ingreso y durante toda su navegación en aguas jurisdiccionales colombianas.

Justificación Técnica: La medida responde a las condiciones climáticas adversas en los puertos del Caribe y el Pacífico, caracterizadas por altas temperaturas, radiación solar, humedad, vientos fuertes y precipitaciones intensas que pueden afectar la seguridad de la maniobra.

Condiciones Mínimas de las Casetas: Los refugios o cobertizos, generalmente ubicados en las alas del puente, deben cumplir con:

- Estar libres de obstáculos durante el embarque y desembarque del piloto.
- Proporcionar resguardo efectivo contra el clima sin comprometer la visibilidad requerida para la navegación.
- Seguridad y Señalización: Contar con señalización visible, iluminación adecuada, barandales y accesos seguros.

Fundamento Legal

Esta normativa se ampara en las facultades de la DIMAR para regular la seguridad de la vida humana en el mar y el servicio público de practicaje como herramienta esencial para la seguridad del tráfico marítimo.

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

**Cómo nos
encuentran**



@anpracolombia

www.anpracolombia.org

>> Agenda del mes - Actualizaciones, calendario de eventos, conferencias y actividades de interés

¡Éxito Internacional! Inicia el XII Curso de Seguridad y Salvamento de ANPRA

Con gran orgullo les presentamos el XII Curso de Seguridad y Salvamento, un evento que consolida a ANPRA como referente en la prevención de accidentes en el mar y río.

Esta edición destaca por su alcance multilateral, contando con profesionales de:

- Argentina (1) y Uruguay (4).
- Empresas del sector: Ultratugs (5) y Spilbun (3).
- Perfiles estratégicos: Un piloto práctico, patrones de embarcaciones, marineros, ingenieros y tripulantes de remolcadores de diversos puertos.

La diversidad de nacionalidades y experiencias en este grupo promete una formación enriquecedora y de alto nivel. ANPRA sigue creciendo y posicionándose internacionalmente en la vanguardia de la seguridad marítima.



Reserva en tu calendario las fechas ANPRA!



CURSO DE SEGURIDAD Y SALVAMENTO
para gente de mar y pilotos prácticos
ESCAN Barranquilla
☎ 3156384454
✉ anpra.capacitación@gmail.com
🎓 Diploma ESCAN

¡INSCRIBETE AHORA!

>> Referencias:

- >> ITP 025 www.anpracolombia.org
- >> Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales [DIAN]. (05 de febrero de 2026). Comunicado de Prensa No. 016: DIAN acompaña el inicio de operaciones de Puerto Antioquia. DIAN. Recuperado de: <https://www.dian.gov.co/Prensa/Paginas/NG-Comunicado-de-Prensa-016-2026.aspx>
- >> Escalante, N. T. (6 de febrero de 2026). Puerto Antioquia inició su operación comercial de manera oficial: así operará la terminal multipropósito de Colombia en el Caribe. El Tiempo. <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/puerto-antioquia-inicio-su-operacion-comercial-de-manera-oficial-asi-operara-la-terminal-multiproposito-de-colombia-en-el-caribe-3530118>
- >> Puerto Antioquia. (05 de febrero de 2026). Puerto Antioquia inicia operaciones y consolida a Urabá como nodo estratégico del comercio exterior. Recuperado de: <https://puertoantioquia.com.co/es/news/puerto/puerto-antioquia-inicia-operaciones-y-consolida-a-uraba-como-nodo-estrategico-del-comercio-exterior>
- >> Zapata Carmona, A y Galvis Jaramillo, S. (2020). Puerto Antioquia: desarrollo, competitividad y comercio exterior. Tecnológico de Antioquia Institución Universitaria. Recuperado de: <https://dspace.tdea.edu.co/handle/tdea/774>
- >> Fotografías: Capitán Manuel Fernando Gil Martínez, Capitán Alain Jair Buitrago Pinzón.

De Prácticos y MANIOBRAS

Con proa al futuro



Bogotá:

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

Barranquilla:

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

Buenaventura:

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

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

Santa Marta:

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

Turbo:

Carrera 12 # 96A - 45.

Cartagena:

Manga. Carrera 27 # 27 - 05, Centro Empresarial Seaport, Piso 3

 **ANPRA Colombia**

anpracolombia.org

anpra2011@yahoo.com

infoanpra@yahoo.com.co



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION