

Boletín No.

**25**

Agosto de 2023



# 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



**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  
Secretaría

## Créditos



### Presidente:

*Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau Ospina*



### Vicepresidente y vocal:

*Capitán William Elías Bustillo*



### Asesora Jurídica:

*Doctora Deisy Rincón*



### Vocales:

*Capitán José Luis Lara Parra*

*Capitán Edgar Alejandro Zabala Angarita*

*Capitán Carlos Cantor Caballero*

*Capitán Gustavo Adolfo Espinosa Redondo*

*Capitán Roberto Bustamante Gómez*

*Capitán Luis Hernando Martínez Azcarate*

*Capitán Jaime Alberto Garcia Pulido*



### Edición y diseño:

*Santiago Alejandro Hidalgo Reyes*

*Martin Felipe Talero Agudelo*

**Foto portada:** Capitán Germán Cortés | **Índice:** Capitán Alain Buitrago | **Fotos páginas interiores:** Archivo Capitán Antonio Rodríguez Castellanos, Caracol Radio, Alerta Caribe.

**ANPRA Colombia** promueve la libre expresión de sus afiliados y los actores marítimos que deseen publicar en nuestro boletín, aclaramos que los artículos de actores externos aquí contenidos no representan necesariamente los intereses o posturas oficiales de la Asociación, sino de los autores.

## En esta edición:

### Contenido

Saludo del Presidente .....	4
Especial - Homenaje al Capitán Antonio Rodríguez Castellanos .....	8
Consejos Prácticos para investigaciones jurisdiccionales de la AMN en contra del Piloto Práctico – Primera Entrega .....	13
Enfoque Experto: Diálogos Marítimos con Invitados Especiales .....	16
Noticias del mundo .....	18
Buque ARC 'Caribe' parte desde Cartagena a una nueva campaña científica.....	18
Cuán grande es realmente el atasco de barcos en el Canal de Panamá y qué impacto económico está teniendo.....	20
Próximamente .....	21
ANPRA en imágenes .....	22
Imágenes más destacadas del mes .....	22





## Saludo del Presidente



### **Navegando hacia un Futuro Marítimo Seguro y Equitativo: Perspectivas y Desafíos**

Un cordial saludo para todos nuestros lectores. Nos estamos alistando para participar en septiembre en el Encuentro Latinoamericano de Pilotos Prácticos en Panamá. Allí trataremos los aspectos más relevantes de la profesión y los retos a los que estamos siendo sometidos en varias de las esferas del negocio y la seguridad marítima.

La agenda global trazada desde la Organización Marítima Internacional (OMI) se ha ocupado de la promoción para la llegada de mujeres para incorporarse como pilotos prácticos en los diferentes países y que a través de ello exista una diversidad superior a la actual, de los temas de protección ambiental impulsando prácticas óptimas para la creación de equipamiento con un potencial contaminante menor desde las industrias europeas y la discusión en los foros y comités de seguridad sobre las normas y uso de los elementos que ayuden a conservar la vida humana en el mar, en el caso nuestro, especialmente la de los pilotos prácticos tratando de regular las escalas de práctico y los equipos de protección y en general todos los sistemas de transferencia lancha - barco.

Este diseño de agenda ha sido seguido, complementado y apoyado por la International Maritime Pilots Association (IMPA) desde el punto de vista técnico y jurídico. Dicha organización, de la cual ANPRA es parte desde el año 1995, está liderada por Simón Pelletier, piloto canadiense del río San Lorenzo y por la Junta Directiva compuesta por representantes de la América Latina, Australia, Asia y Europa.

Sabemos que el comercio internacional requiere de una cadena robusta para el negocio marítimo de transporte de mercancía, donde cada actor cumple una función específica. Esta estructura está compuesta por armadores, agencias marítimas, sociedades e instalaciones portuarias, empresas de remolcadores, autoridades, empresas de practicaje, exportadores, fabricantes, organismos internacionales, empresas de seguros, entre otros.

Entre ellos se establecen relaciones de tipo comercial en las que se requiere de negociación para obtener tarifas que beneficien a todos y de este modo contribuir a la economía de los países. Sin embargo, es evidente que existe desigualdad entre las partes de la cadena, ya que los tamaños de los capitales y los estándares de responsabilidad social para prevenir accidentes tienen diferentes patrones de análisis.

En Colombia se ha tratado de prevenir esta situación mediante la prohibición a los operadores portuarios de ejercer varias actividades al tiempo, evitando la integración vertical lo que está contemplado en los regímenes de

inhabilidades e incompatibilidades de la Ley 658 de 2001 y las definiciones de la Ley 1 de 1991 y además con la publicación de estándares técnicos de alto nivel, requerimientos por encima de STCW y contenidos que declaran actividades como el practicaaje como un servicio público .

En ANPRA apoyamos ampliamente estos esfuerzos siendo “los ojos y los oídos de la Autoridad”, como nos llaman, pero también vinculando la agenda y los elementos internacionales más avanzados tal que la operación sea óptimamente segura y por eso hablamos permanentemente de congresos de lecciones aprendidas, simuladores, portable pilot unit (PPU), maniobras a popa, shelters, tarifas, remuneración, entre otros.

En el ejemplar 54 de la Revista International Pilot de IMPA se resumen las palabras de nuestro Presidente relacionadas con la agenda global: “Colegas Pilotos: Su trabajo consistentemente eleva los valores del practicaaje marítimo en la sociedad y en la industria. Provee a IMPA con las evidencias necesarias para continuar la protección de nuestra comunidad de interferencias internacionales no apropiadas en la profesión”.

Y desarrolla a partir de allí el Capitán Piloto Experto de Canadá el recorrido desde enero, recordando y lamentando la muerte de cinco pilotos en varios sitios del mundo (Reino Unido, Singapur, Corea, Japón y los Países Bajos). En contraste con ello, comparte el optimismo de entregar un resultado positivo, en junio de 2024, de la gestión ante IMO en el Subcomité responsable de la regulación V/23 en SOLAS para volver obligatorios los mandatos de elementos de transferencia del piloto práctico para proteger la vida de nuestros pilotos en todo el planeta.

Invitamos respetuosamente a la Autoridad Marítima Nacional que representa a Colombia ante la OMI a que se vincule a este apoyo global a través de su delegado en la OMI y también emitiendo la regulación nacional para que los oficiales rectores de puerto y de abanderamiento conozcan las reglas básicas de lo que deben exigir a los barcos y sus tripulantes.

En relación con el punto de la agenda para incorporar un número mayor de mujeres pilotos se expandió el comité de asesoría en IMPA, para dar cabida a una dama. En Colombia estamos llegando al momento en el que las oficiales graduadas de la ENAP como mercantes o como navales ejecutivas de superficie están muy cerca de cumplir con los requisitos de embarco, experiencia, desempeño, idiomas, sanidad, entre otros, que se imponen para presentar los exámenes como candidatos a pilotos. No haremos ninguna diferencia entre lo que se exija entre los géneros por cuanto no discriminamos en nuestras organizaciones ni instituciones. Y el accidente o incidente necesita de un marino experimentado y bien educado para prevenirlo, eso es independiente de su género, raza o religión. Somos fieles a los preceptos constitucionales colombianos.

Otro tema que se viene discutiendo internacionalmente con argumentos sesudos y en muchos casos encontrados, es el de los barcos autónomos (MASS) asegurándonos en IMPA que los actores entienden claramente los tópicos asociados de seguridad integral marítima y fluvial y la responsabilidad legal que se debe imponer a las nuevas tecnologías para que entren a solucionar inquietudes humanas en lugar de causar disrupciones con nuevas problemáticas. Acompañaremos el desarrollo de la industria que sea responsable con la protección de la vida y la protección del ambiente marino.

Tenemos nuevo Secretario de la OMI que iniciará sus ejecutorias a partir de enero 2024. El señor Arsenio Antonio Domínguez Velasco, de nacionalidad panameña y con gran experiencia en el trabajo de la organización fue elegido por el Comité OMI el 18 de julio de 2023. Lo felicitamos y seguiremos trabajando con él, tanto desde IMPA como desde ANPRA.

Agosto será el mes en el que se reúnan los pilotos prácticos en el Asia Pacífico en Corea y septiembre será el que vea llegar los prácticos latinoamericanos a Ciudad de Panamá donde discutiremos los temas de la región y su posicionamiento en la agenda global.

La campaña IMPA anual para reducir y denunciar públicamente las novedades con las escalas de prácticos y medios de transferencia se realizará entre el 01 y el 23 de octubre de 2023. ANPRA participará activamente con sus pilotos de esta campaña reconociendo los barcos que cumplen con las recomendaciones SOLAS y denunciando aquellos que no lo hacen, buscando las causas por las cuales ciertos capitanes y tripulaciones no ayudan a mantener la vida del piloto práctico.

Seguiremos en Colombia muy atentos a los contactos con las asociaciones de los cinco continentes y en los intercambios que nos permitan estar a la vanguardia del practicaje marítimo y fluvial mundial y a entender las particularidades locales que definen nuestros intereses como Estados y como miembros de estos. Por ahora, consideramos que los vientos son muy favorables.

Un gran abrazo,

Cordial Saludo

**VALM (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**  
PRESIDENTE



Con proa al futuro







## Homenaje al Capitán Antonio Rodríguez Castellanos

Las historias que forjan las vidas de los individuos a menudo comienzan en el seno de la familia, en el caldo de los recuerdos que las décadas han cocido con cariño y nostalgia. Para el Capitán Antonio Rodríguez Castellanos, su historia arranca en la pintoresca ciudad de Medellín, en una época donde la tranquilidad y los gratos recuerdos de los años 60 tejían un ambiente propicio para el crecimiento y la aventura.

En medio de una familia numerosa compuesta por cinco hermanos y dos hermanas, el Capitán Rodríguez Castellanos encontró la base de su aprecio por los valores familiares y la importancia de los lazos que perduran a lo largo de los años. Hoy, tras décadas de trayectoria y logros, su núcleo familiar se reduce a su esposa, quien ha sido su compañera durante tres décadas, y a sus tres hijas, cada una destancándose en diferentes ámbitos profesionales. Estas cuatro mujeres son el eje central de su vida, irradiando orgullo y felicidad en su día a día.



Foto 1. El Capitán Castellanos acompañado de su esposa e hijas.

Sin embargo, no se puede contar la historia del Capitán Rodríguez Castellanos sin mencionar su inicio en el mundo marítimo. El año 1971 marcó un punto de inflexión en su vida, cuando cruzó las puertas de la Escuela Naval Almirante Padilla, para embarcarse en una carrera que lo llevaría a explorar los mares y a desafiar los horizontes. Sus primeros pasos como navegante y marino resonaron en las balleneras de la escuela, y en ocasiones, sus sueños lo transportaban a la cubierta del emblemático Renato Beluche.

En esta entrevista exclusiva para el boletín “De Prácticos y Maniobras”, de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia (ANPRA), el Capitán Rodríguez Castellanos nos brinda una ventana a su pasado y a su pasión por el mar. Desde los días serenos de su juventud en Medellín hasta los desafíos y triunfos en los océanos, acompáñenos en este relato que trasciende el tiempo y nos sumerge en una vida dedicada a la navegación y a la búsqueda constante de nuevos horizontes.



Foto 2. Capitán Antonio Rodríguez Castellanos, al inicio de su carrera en la Armada de Colombia



## >> La entrevista

***¿En qué año ingresó a su carrera en el ámbito marítimo? Nos encantaría saber cómo fue ese comienzo y si recuerda alguna anécdota de aquel entonces?***

**Antonio Rodríguez Castellanos:** En enero de 1971, ingresé a la Escuela Naval Almirante Padilla. Inicié mis primeros pasos de navegante y marino en las balleneras de la escuela y a veces soñando sobre la cubierta del Renato Beluche, buque en el que en compañía de mis compañeros hicimos nuestra primera pequeña singladura, y en el cual los días feriados, los reclutas de la época nos refugiábamos para evitar el asedio de los cadetes antiguos.

Ingresar a la Armada, un gran desafío, era conocida por la disciplina y formación integral, además la rigidez y pulcritud de sus principios, para los jóvenes siempre ha sido motivo de orgullo vestir los uniformes de la marina. La vida en la Escuela Naval, dejó huellas imborrables de gratitud por la formación y por la hermandad con mis compañeros y demás miembros de la institución por quienes después de cincuenta y tres años de haberme iniciado en la vida marítima, conservo profunda admiración y respeto.

De los tantos recuerdos especialmente haber sido corredero, y corneta de la banda de guerra, durante los 5 años que permanecí en la escuela, uno especial, cuándo desfilamos un 7 de agosto en Medellín, fue una experiencia inolvidable, entrar al estadio Atanasio Girardot, llenas las graderías y recibir los nutridos aplausos y ovaciones para la Escuela Naval. Esos días que permanecemos en Medellín fueron muy gratos porque podía de alguna manera compartir con mis amigos de la vida civil y familiares, algunas de las rutinas de la vida militar, que a ojos de los desconocedores nos hacían sentir muy importantes.

***Durante su trayectoria profesional, ¿ha obtenido algún título o certificación relevante que pudiera mencionar?***

**A.R.C.:** Mi vida siempre ha girado alrededor de las oportunidades que me ha ofrecido la marina, fui perito naval en navegación y cubierta, en buceo, en contaminación marítima, también el primer inspector del estado rector del puerto en Buenaventura, surveyor particular, operador portuario en cargue y descargue de vehículos, pero en realidad el mayor logro ha

***¿podría contarnos brevemente cuál fue su primer trabajo en el mundo marítimo?***

sido ser Piloto práctico desde 1995, (28 años) y tener la muy exclusiva oportunidad de asesorar a los capitanes de innumerables buques que con diferentes banderas han arribado al puerto de Buenaventura.

**A.R.C.:** Mi primer trabajo en el ámbito marítimo fue en Líneas Agromar a bordo de la motonave “DARIÉN”, que había sido anteriormente de la Flota Mercante Grancolombiana.

Un comienzo muy relevante, pues el capitán del buque de quien conservó gratos recuerdos, El sanandresano, Guillermo Guzmán, fue mi gran maestro y quien aportó mucho para afianzar los conocimientos recibidos en la Escuela por excelentes maestros, como los profesores Guillen, Polo, Mercado, Casiani, Lenger, Estevez, el doctor Aponte, la señora América de Cubillos, solo por nombrar algunos.

**“...la navegación exigía un conocimiento profundo de astronomía, manejo en la precisión y rapidez del sextante”**

***Podría hablarnos de las condiciones laborales para la gente de mar en sus inicios. ¿Cómo eran? ¿Hubo algún desafío o dificultad particular que haya tenido que enfrentar?***

**A.R.C.:** Las condiciones de la vida para los marinos era muy diferente, conseguir enrolarse en la tripulación de un buque era mucho más fácil, de hecho, a través de una asociación de marinos que existía en Barranquilla y a la cual pertenecíamos las tripulaciones de AGROMAR, conseguí embarcarme con DEL MONTE BANANA COMPANY, empresa con la que navegué varios años, en las diferentes posiciones como oficial de cubierta.

Los contratos eran más largos que en la actualidad, los buques permanecían más tiempo en puerto, la navegación exigía un conocimiento profundo de astronomía, manejo en la precisión y rapidez del sextante, las tablas náuticas, el RDF, el LORAN, la corredera y otros equipos hoy obsoletos, se dependía mucho del radio operador, o “chispas” tanto de sus reportes meteorológicos para la seguridad de la navegación, como de las comunicaciones con la familia que se apreciaba muy lejana, precisamente, una de las tareas religiosas al llegar a puerto, era salir a llamar por teléfono a la familia, para lo cual se hacían largas y costosas colas en las oficinas de correos, donde finalmente muchas veces no se lograba escuchar mucho.

En empresas como DEL MONTE, las tripulaciones eran multinacionales, me tocó iniciar con compañeros franceses, comienzo difícil pues no tenían conocimiento de la formación académica y profesional que soportaba la licencia de navegación colombiana, así que el reto empezó por demostrar conocimiento, una vez logrado todo fue más fácil, igualmente había mucha camaradería y cooperación, así logré transitar por varios buques de la compañía, navegando a diferentes destinos del mundo. También navegué con Hondureña de Vapores, con Pan Atlantic Lines y Transmaritima del Caribe.

***¿Cuál fue la opinión de su familia en cuanto a su elección profesional? ¿Alguno de sus familiares decidió seguir sus pasos?***

**A.R.C.:** Mi padre falleció siendo yo aún muy niño, mi madre se casó por segunda vez con la persona que asumió la tarea y representación de mi progenitor, él tenía un sobrino, paradójicamente de su misma edad, quien fuera ingeniero mercante del curso M5, Carlos Eduardo Cortez

Valderrama, a quien siempre recordaré con mucho aprecio, pues ya falleció, fue el primer Cadete a quien conocí uniformado, muy buen conversador, tenía fascinantes historias y cuentos marinos, que de una u otra manera despertaron mi curiosidad por la Marina, esto complementado con lo que se veía en el programa de televisión “ Mares y marinos de Colombia”, los cuales fueron el despertar de mi inquietud para ingresar a la Armada Nacional.

Mi madre siempre se sintió muy orgullosa de mi decisión por ser marino, ella sentía un afecto y respeto muy especial por las fuerzas militares, sobre todo por la Armada, cómo había estudiado con las monjas dominicas, tenía unas habilidades extraordinarias para los trabajos manuales, para el desfile militar en Medellín, ella apasionadamente bordó y nos dio los banderines para las cornetas de la banda de guerra de la escuela a la cual, como ya había dicho, yo pertenecía.

**“entre más sea el esfuerzo para superar el obstáculo, más gratificante es el éxito”**

***A lo largo de su carrera, ¿cuál ha sido el obstáculo más grande que ha tenido que enfrentar?***

**A.R.C.:** La vida puedo describirla como una carrera de obstáculos, en la medida que se van superando devuelven su respectivo éxito, así que no puede separarse lo uno de lo otro, entre más sea el esfuerzo para superar el obstáculo, más gratificante es el éxito, pero el éxito más grande no está compuesto por un solo vector, sino la resultante de todo los obstáculos superados, así que puedo decir claramente que mi mayor éxito es haber llegado al día de hoy, tener un núcleo familiar espectacular, ser Piloto Maestro y poder devolver a mi familia y a la sociedad, que involucra a mis compañeros y colaboradores de trabajo, una pequeña parte de lo que de ellos en el devenir de los años, he recibido.

Foto 3. Capitán Antonio Rodríguez Castellanos, desde Buenavventura antes de iniciar una maniobra



***¿Cuál considera que ha sido su mayor contribución al desarrollo del país en su profesión?***

**A.R.C.:** Los Pilotos Prácticos, estamos llamados para ser un importante eslabón en la economía nacional. Bajo nuestra responsabilidad circula por los canales marítimos casi en su totalidad el comercio internacional, de nuestro conocimiento y experiencia depende que con puntualidad y seguridad se logre este objetivo. El tráfico por los canales de buques cada día más grandes, con tecnologías cotidianamente actualizadas, exige un trabajo sincronizado donde están llamados a responder, los

controladores de tráfico, las agencias marítimas, los remolcadores, los capitanes de los buques involucrados en las maniobras, todos emitiendo información que debe ser recibida e interpretada por los pilotos para tomar decisiones precisas y lograr así con prontitud y éxito, el atraque, zarpe, fondeo o cualquier movimiento que implique su presencia a bordo para la asesoría respectiva.

***¿Qué opina usted del puerto para el cual trabaja?***

**A.R.C.:** Buenaventura, un puerto quizás en cuanto a pilotaje se refiere, el que más variables presenta en el país, por su longitud, 18 millas, amplitud de mareas superior a 4 metros, lluvias constantes, visibilidad reducida, la limitada disponibilidad de remolcadores. Todo esto y algunos otros factores hacen que la propuesta de pilotaje en términos generales sea muy estricta.

Las condiciones de vida que ofrece el puerto son limitadas, motivo por el cual los pilotos generalmente vivimos en otras ciudades, particularmente en Cali, así que repartimos la responsabilidad del pilotaje en dos turnos mensuales, lo cual nos permite un descanso satisfactorio. Sin embargo, superados los inconvenientes del día a día, debo decir que Buenaventura, ciudad a la cual estoy vinculado desde hace treinta años, es un puerto por el que manifiesto mucha gratitud pues gracias a su existencia, a la amabilidad de su gente y a las oportunidades que me ha ofrecido, en Buenaventura he logrado mi éxito personal y sustento familiar.

**“...todo esto y muchas otras cosas hacen que ANPRA, sea un valioso patrimonio de los pilotos asociados”**

***Por último, nos gustaría obtener su opinión sobre la labor que realiza la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos (ANPRA). ¿Cómo ve usted el trabajo que realiza esta asociación?***

**A.R.C.:** Desde mis inicios en SPILBUN año 2000, estoy vinculado a la asociación, realmente, las condiciones del pilotaje y de los pilotos, han mejorado día a día desde aquella época y esto se ha logrado particularmente gracias a la intervención de ANPRA.

Cómo no traer a colación, los inicios con el capitán Villafrade, la memorable participación durante los años del capitán Pareja, timoneando la asociación para dar rumbo a lo que hoy tenemos, avances en temas relacionados con tarifas, seguridad en las maniobras y seguridad jurídica, la notable evolución que en corto tiempo efectúa la presidencia del Almirante Soltau haciéndonos figurar en el mapa internacional y así mirarnos cara a cara con pilotos de países más desarrollados que el nuestro en el ámbito marítimo, escribiendo la parte que nos toca para dejar un legado a las futuras generaciones, las buenas relaciones con las instituciones del estado, todo esto y muchas otras cosas hacen que ANPRA, sea un valioso patrimonio de los pilotos asociados y da amplio margen para invitar a todos los pilotos de los diferentes puertos del país, para que se asocien y hagan parte de ella.



## >> Consejos Prácticos para investigaciones jurisdiccionales de la AMN en contra del Piloto Práctico Primera Entrega

Elaborado por: Laura Alejandra Alfonso Rincón – Área Jurídica

**¿Qué aspectos jurídico-procesales debe tener en cuenta el PP en caso de apertura de investigación jurisdiccional a raíz de un siniestro marítimo?**

La Organización Marítima Internacional (OMI), se creó esencialmente con el propósito de que existiera un ente que pueda velar por la seguridad en la navegación, tanto del buque como la formación de la tripulación. El primero se refiere al mantenimiento y construcción de los buques conforme a las disposiciones internacionales. El segundo hace relación a las aptitudes y calificaciones de cada miembro de la tripulación, el cual debe estar familiarizado con todo el equipo del buque y las normas de seguridad marítima.

A raíz de ello, la OMI elaboró el Código para la Investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos y demás disposiciones normativas que buscan la prevención de siniestros e incidentes marítimos a través de procesos jurisdiccionales, en los cuales se determinara el grado de responsabilidad de los miembros de la tripulación, las circunstancias de tiempo, modo y lugar y los eximentes de responsabilidad; lo cual conlleva a la vinculación procesal de todos los sujetos involucrados en la ocurrencia del mismo. En dicho proceso se deberá garantizar el principio de igualdad de armas, el cual consiste en que cada parte procesal debe poder exponer el caso sin encontrarse en situación de desventaja frente a la otra parte, lo que implica el equilibrio de condiciones y oportunidades procesales, es por ello que, es menester precisar los siguientes consejos prácticos, los cuales podrán ser de gran utilidad al Piloto Práctico a la hora de ser parte de una investigación jurisdiccional por parte de la Autoridad Marítima Nacional.

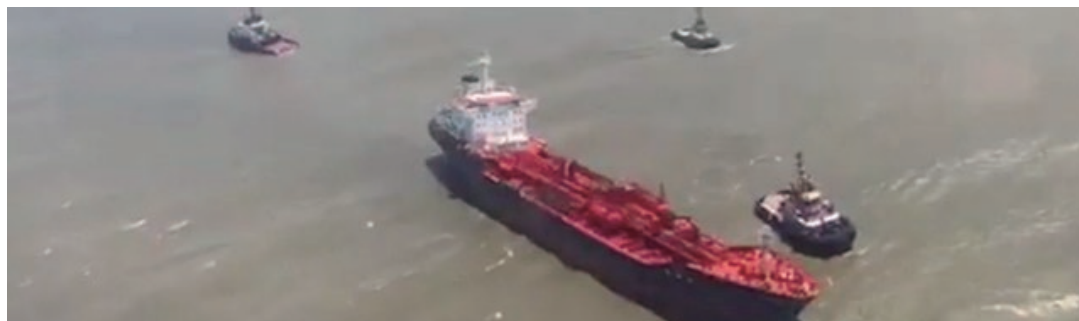


Foto 4. Imagen tomada de Caracol Radio, "Inician maniobras de rescate del buque encallado en Bocas de Ceniza" (2020) [https://caracol.com.co/emisora/2020/07/29/barranquilla/1595991054\\_956985.html](https://caracol.com.co/emisora/2020/07/29/barranquilla/1595991054_956985.html)

1. Sobre la notificación: La notificación se convierte en un procedimiento importante para la persona o personas que están siendo acusadas. Los abogados pueden ser notificados y se entenderá que con ello se está notificando al cliente por lo que no se podrá alegar no notificación si el abogado se quedó por omisión o error con la información.

Una indebida notificación en la primera instancia podría darse para alegar una nulidad por el afectado, tal como lo enuncia el artículo 135 del Código General del Proceso, alegando una violación al debido proceso y a las garantías procesales enunciadas en el artículo 29 de la Constitución Política, entendiéndose que, la notificación se debe hacer de manera personal, tal como se esgrime en el artículo 290 del Código General del Proceso.

Si bien es cierto, las TIC'S han traído consigo nuevas modalidades de notificación, expresadas en el decreto legislativo 806 de 2020, tal como lo es el correo electrónico, decreto que fue adoptado por la ley 2213 de 2022, donde se establece su vigencia permanente, se enuncia en el artículo 8° que las notificaciones personales se harán a la dirección electrónica o sitio que suministre la parte, lo cual quiere decir, que la contraparte no podrá notificar a otro correo electrónico alegando creer que dicha dirección es la de la parte.

2. Sobre la interpretación del alcance de la profesión: la navegación marítima, se encuentra clasificada como una actividad peligrosa, tal como lo estipulan la DIMAR y la característica de riesgo de los seguros. De igual manera, en el reglamento para el práctico se enuncia que siempre se encuentra subordinado a la última decisión del Capitán de la nave, puesto que, su función es asesorar al Capitán, pero en ningún momento reemplaza su mando (artículo 14 ley 658 de 2001) y que el PP debe tener ciertas facultades y cualidades, (artículo 25 de la ley 658 de 2001). La labor del PP es de medio y no de resultado, porque por más de que el PP tenga la experticia, hay factores externos que no dependen de él y por ello, pueden afectar de cierta manera la maniobra.
3. Sobre la naturaleza de los hechos: El Piloto Práctico al ser notificado, será vinculado a la investigación jurisdiccional que se adelanta en aras de esclarecer los hechos acaecidos y establecer una responsabilidad de los sujetos, pero como todo sujeto procesal y ciudadano amparado por la Constitución Política, gozando de derechos y principios que amparan su integridad, seguridad jurídica y que se le presume inocente hasta que sea demostrado lo contrario.

Siendo la Constitución norma superior y gozando de principios, tales como: Presunción de inocencia, derecho de defensa y contradicción, derecho de apelación de la sentencia, principio nadie está obligado a lo imposible; este último principio será clave para la defensa, puesto que, si el PP demuestra alguno de los eximentes de responsabilidad expuestos más adelante, podrá agregarle la disposición de este principio, indicando que hay situaciones que no son previsibles e imposibles de resistir, configurando una exoneración a su responsabilidad.

Por lo tanto, el PP deberá verificar que el siniestro acaecido corresponda con el tipo de siniestro que se le dio apertura a la investigación jurisdiccional nacional, haciendo la salvedad de que en su defensa podrá alegar los artículos 2356 y 64 del Código Civil, que contemplan una presunción de responsabilidad en contra

de quién despliega ciertas actividades que por su naturaleza generan peligro, para exonerarse, se debe evidenciar una causa extraña que rompa el nexo causal, demostrando la ocurrencia de uno de los siguientes eventos:

- a) Caso fortuito o fuerza mayor
- b) El hecho de un tercero
- c) Culpa de la víctima

**4. Sobre los seguros:** Frente a los seguros, la empresa y el barco tienen un seguro o póliza de responsabilidad civil extracontractual, así lo establece la resolución 281 de 2012 emitida por la DIMAR, donde manifiesta que,

el artículo 39 del Decreto 3703 de 2007, por el cual se modifica parcialmente el Decreto 1466 de 2004 dispone la obligación a las empresas de practica de constituir una póliza de responsabilidad civil extracontractual por el monto que establezca la Autoridad Marítima Nacional, para cubrir los daños y perjuicios que ocasionen en ejercicio de sus actividades propias, desarrolladas por el personal administrativo y/o de los pilotos prácticos al servicio de las mismas.

Aunado a ello, el artículo 1478 del Código de Comercio, en su numeral 2°, versa sobre, Son obligaciones del armador: 2) Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación. Esto nos permite deducir que, el PP no es más que un medio facilitador de la actividad del practica, que da seguridad a la realización de una maniobra, pero que no se lucra de tal actividad marítima, tampoco tiene un vínculo con el armador, pues este ha contratado a la empresa de practica, por ello, el armador a través de sus pólizas y seguros podrá responder pecuniariamente por el siniestro ocasionado.

Para dar soporte adicional a lo anteriormente mencionado, traemos a colación el Institute Cargo Clauses (ICC), el cual fue desarrollado por la Cámara de Comercio Internacional y rige a las empresas en todo el mundo, allí se desarrolló la idea de tres categorías de seguros, A, B y C, siendo a la categoría más amplia, es decir que cubre riesgos máximos dentro de la actividad y C la más restrictiva cubriendo solo ciertos siniestros entre ellos colisión con cualquier otro objeto, por ende, si el buque presenta alguna de estas pólizas cualquiera de las ICC tendrá una cobertura para el siniestro y el armador podrá y tendrá que cubrir los gastos ocasionado por los daños con dicho seguro.

Finalmente, es preciso afirmar que el Piloto Práctico se encuentra en una posición vulnerable a la hora de ser sujeto de una investigación jurisdiccional, pues resulta ser un proceso bastante complejo y del cual desconoce en gran medida la normatividad que le será aplicada por parte de la Autoridad Marítima Nacional, siendo este uno de los primeros tropiezos dentro del proceso, ya que erradamente asume la comisión del siniestro marítimo, sin haber cometido ninguna acción u omisión que lo desencadenara.

El Piloto Práctico goza de unos derechos, garantías judiciales y procesales, de los cuales con el presente documento tendrá un poco más de conocimiento a la hora de ser sujeto de una investigación, haciendo hincapié en que debe tener una sólida defensa donde se evidencie que no vulneró, ni quebranto las normas de Marina Mercante.

## Enfoque Experto: Diálogos Marítimos con Invitados Especiales

Una vez más le traemos a nuestros lectores “Enfoque Experto”, donde a través de breves entrevistas con destacados especialistas en el pilotaje práctico, tanto en Colombia como a nivel mundial, ampliamos los conocimientos de este importante sector que impulsa la economía día a día. Nuestros invitados compartirán sus valiosas experiencias y perspectivas, brindando diversos canales de aprendizaje y crecimiento.

Únanse a nosotros en este fascinante viaje de conocimiento y reflexión. Este mes, nos acompañarán el Capitán Gonzalo Mera Truffini, Director Ejecutivo para las Américas de MIS Marine y el Capitán Guillermo Romero López, Práctico en el puerto de Manzanillo, México.



**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



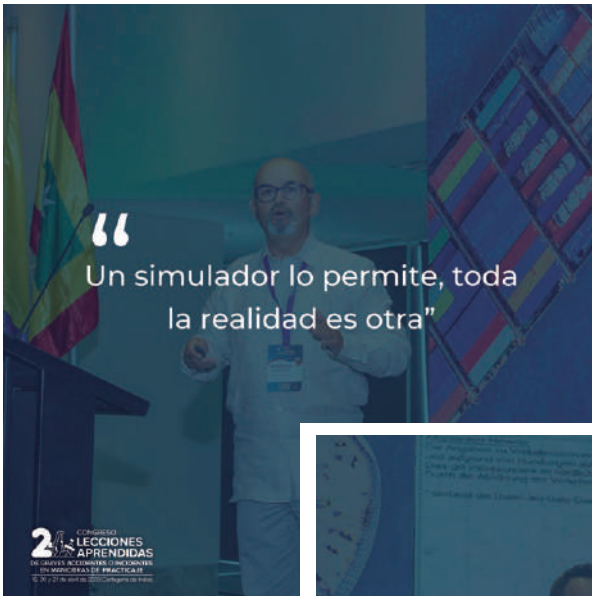
# Cómo nos encuentran



@anpracolombia

## www.anpracolombia.org

### Frases ANPRA



## Noticias del Mundo

Como siempre, nuestro compromiso inquebrantable es mantenerlos informados sobre los acontecimientos más relevantes y significativos del apasionante mundo marítimo y fluvial, tanto en Colombia como a nivel global. Nuestro objetivo es brindarles una visión completa y actualizada de las noticias que impactan directamente en esta industria tan dinámica y vital para el comercio internacional. ¡Acompáñenos en este apasionante viaje noticioso por el mundo marítimo!



### ¡A La Guajira! Buque ARC 'Caribe' parte desde Cartagena a una nueva campaña científica

Recientemente, la Dirección General Marítima (Dimar), confirmó que una nueva campaña emprende el buque ARC 'Caribe', unidad adscrita al Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH), con rumbo al departamento de La Guajira, donde estará desarrollando operaciones de apoyo, investigación y mantenimiento a la señalización marítima instalada en esa zona.

Foto 5. Foto tomada de <https://www.alertacaribe.com/>.



De acuerdo con la autoridad marítima, durante los próximos días, el buque fondeará una boya meteoceánica en el área de Puerto Bolívar, La Guajira, que hace parte de la Red de Medición de Parámetros Oceanográficos y de Meteorología Marina (Red MPOMM) de la Dimar, para tener más información de la dinámica del océano que valide los modelos numéricos, con miras a predecir eventos ciclónicos y desarrollar diferentes acciones de vigilancia integrada, como los pronósticos del servicio meteorológico marino.

En su portal web, Alerta Caribe, resalta las palabras de la a Capitán de Corbeta, Maritza Moreno, jefe de la Sección de Oceanografía y Meteorología, quien afirmó que “Ahora podremos contar con datos de salinidad, temperatura, conductividad, dirección del viento, corriente, y nos servirán para poder validar nuestros productos con los que hacemos los pronósticos meteomarineros, esta es la diferencia con otras plataformas que emiten estos pronósticos, ya que tenemos una validación local”.

Posteriormente el medio nos cuenta que, así mismo, se empleará una CTD Conductivity, Temperature y Depth (por su nombre en inglés), cerca de Puerto Bolívar, con la que se recopilarán datos de una columna relacionados con la conductividad, temperatura y salinidad; que son parámetros oceanográficos para la validación de los productos de meteorología marina.

Ver nota completa en <https://www.alertacaribe.com/noticias/bolivar/la-guajira-buque-arc-caribe-parte-desde-cartagena-una-nueva-campana-cientifica> o escaneando el siguiente código QR.



**Escanea este código QR  
para ampliar la información**



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

Q [www.pilotosdelpacifico.com](http://www.pilotosdelpacifico.com)  
✉ [informacion@pilotosdelpacifico.com](mailto:informacion@pilotosdelpacifico.com)  
☎ (+57)(602) 2411509 | (+57)(602) 2411953



## Noticias del Mundo



### Cuán grande es realmente el atasco de barcos en el Canal de Panamá y qué impacto económico está teniendo

En su página web <https://www.bbc.com/> este medio nos muestra un video de decenas y decenas de barcos flotando en los alrededores del Canal de Panamá a la espera de poder cruzarlo atrajo gran atención la semana pasada cuando circuló por redes sociales.



La imagen no es inédita, ya que cualquiera que haya volado a Ciudad de Panamá ha podido observar con frecuencia grupos de buques a la espera de su turno para pasar del océano Pacífico al Atlántico, o viceversa.

Lo llamativo en esta ocasión era el número de embarcaciones: que la semana del 21 de agosto ascendía a 132 sumando las de ambos lados del canal, cuando “bajo condiciones regulares” la cifra es de 90, según un comunicado enviado a BBC Mundo por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). Este miércoles, el número ya había disminuido a 124.

Foto 6. Foto tomada de <https://www.bbc.com/mundo/articles/cmmr1vpqlg7o>

La mayoría son buques graneleros de carga general como carbón y mineral de hierro o algunos gaseros que no pudieron reservar su lugar para el tránsito dado que suelen conocer sus rutas con poca antelación, al contrario que la mayoría de portacontenedores.

El miércoles 23 de agosto, sin embargo, los datos oficiales del canal mostraban que la mitad no llevaba más de tres días aguardando poder cruzar.

Otros 15 estaban desde hace más de una semana en la zona y solo uno de ellos esperaba su autorización desde hace 14 días. La ACP calcula que para este mes el tiempo promedio de espera será de entre 9 y 11 días.

“El asunto es que cuando uno ve desde el aire la cantidad de buques parece que todos van a transitar por el canal, y aunque son la mayoría, no siempre es así. Hay otros que van para el puerto y otros fondeados en el área que solo esperan avituallamiento, abastecimiento de combustible, cambio de tripulación...”, matiza Jorge Quijano, exadministrador del canal. Ver la nota completa en:

<https://www.bbc.com/mundo/articles/cmmr1vpqlg7o>



Escanea este código QR para ampliar la información



## Próximos eventos



### Celebración 30 años de ANPRA

La Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia (ANPRA) se enorgullece en anunciar la conmemoración de su trigésimo aniversario de compromiso inquebrantable con la seguridad marítima y la excelencia en la navegación de los Pilotos Prácticos en el mares y ríos de Colombia. Desde su fundación el 17 de septiembre de 1993, ANPRA ha sido un pilar fundamental en el desarrollo y fortalecimiento de la industria marítima en Colombia.



### XI Foro Latinoamericano de Prácticos

El objetivo primordial del Foro es intercambiar información de mutuo interés para sus miembros, además, que este encuentro, que lleva más de 15 años de celebrarse en distintos países de Latinoamérica, ha marcado la agenda del practicaje en esta parte del mundo, pues en los foros se exponen importantes temas del sector como: la seguridad en la navegación, procedimientos operacionales, maniobras de practicaje, entrenamiento, capacitación y formación de prácticos, entre otros temas de relevancia. Todos los detalles y cómo registrarse en <https://panamacanalpilots.com/foro/>



## ANPRA en imágenes

La Junta Directiva de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia (ANPRA) se llevó a cabo con gran éxito en la ciudad de Turbo, Antioquia. #ConProaAlFuturo



SAS  
Servicios Técnicos Marítimos

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

+57 310 363 1312 @ asistente@stmpilotos.com

37 años  
Experiencia



## ANPRA en imágenes

Desde el Golfo de Urabá tras la reunión de la Junta Directiva, rendimos un emotivo homenaje al Capitán Luis Guillermo Vanegas Silva, quien ha sido parte fundamental de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia (ANPRA) durante 29 años. Su compromiso es digno de reconocimiento. #ConProaAlFuturo



# 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:**

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)



ASOCIACIÓN NACIONAL DE  
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME  
PILOTS' ASSOCIATION