

Boletín No.

**33**

Julio de 2024



# 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 William Elías Bustillo,  
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:

Martin Felipe Talero Agudelo

### Fotos interiores:

Foto portada: Alain Buitrago | Índice: Alain  
Buitrago | Fotos páginas interiores: Luis Guillermo  
Rodríguez, Peridodico El Tiempo, www.  
codigopbip.com, Jorge Ovalle, Luis Martínez.

## En esta edición:

# 4

Saludo del  
Presidente

# 6

Desde Bogotá hasta  
el Mar: La Historia  
del Capitán Diego  
Fernández Restrepo

# 11

Instrucciones  
Técnicas de  
Practicaje (ITP)

# 12

Taller jurídico  
ANPRA



14

*Curso de seguridad  
marítima y fluvial  
(MP-SISST)*

16

*La seguridad de los  
pilotos marítimos*

20

*Noticias del mundo*

22

*ANPRA en  
Imágenes*

**Anpra en Internet**

**ANPRA en Internet:**  
[anpracolombia.org](http://anpracolombia.org)

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

**Teléfono:**  
+57 601 785 6556

**Celular:**  
+57 350 534 4523  
Presidencia

+57 315 638 4454  
Secretaría

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



Hemos llegado al séptimo mes del año impresionados por la velocidad con la que se está moviendo el tiempo en el 2024 y felices de observar como todos los aspectos de seguridad integral en la que se ocupan los pilotos prácticos de Colombia, están generando que los accidentes e incidentes en nuestras más de 8000 maniobras al año tiendan a cero.

Nuestro compromiso nos ha llevado a tener reuniones en Cartagena, Rotterdam, Barranquilla, Turbo, Buenaventura y Bogotá, todas con un contenido técnico, administrativo y profesional. En nuestra agenda tenemos planteados los esfuerzos para coadyuvar en la reglamentación de las maniobras a popa y su declaratoria como maniobra especial. La complejidad que representa para un marino hacer una navegación larga en aguas restringidas debe ser protegida jurídicamente y también reconocida con una reglamentación apropiada.

Otro esfuerzo importante lo estamos realizando en el golfo de Urabá en donde las empresas de practica, las instalaciones portuarias, empresas de remolcadores, las autoridades y los pilotos prácticos nos hemos dispuesto a trabajar unidos para hacer del nuevo puerto, uno que tenga las mismas características de seguridad superlativas de los demás en el país. Tendremos la llegada de barcos con un tamaño y una frecuencia importante por lo que se ha aplicado un entrenamiento especial a los pilotos y se ha planeado realizar maniobras en simulador, solicitar el complemento de la señalización marítima, contar con fuerza de Bollard Pull adecuada para los remolcadores asignados y profundizar en el estudio oceanográfico e hidrográfico de las zonas de operación.

La preparación del piloto práctico de las tripulaciones que los transportan y en general de todos los que participamos en la operación para hacer posible el tráfico mundial de mercancías legales, ya que es muy importante para salvar vidas ante las condiciones exigentes, variables y agrestes de los medios marino, marítimo y fluvial, por ello hemos realizado en conjunto con el Centro Internacional Aéreo Marítimo de la Escuela de Aviación Naval en Barranquilla los cursos de salvamento y seguridad que preparan las tripulaciones, los prácticos y los miembros administrativos de las empresas que prestan el servicio marítimo. El éxito de estos cursos radica en el cambio de conciencia de la regularidad y el buen hábito de la optimización de la prevención, el alistamiento y la reacción a la hora de afrontar una emergencia.

En relación con las escalas de práctico y cubiertas de alerones estamos en la búsqueda de que la autoridad marítima nacional emita una resolución para que se actualicen las características técnicas, de mantenimiento y de instalación exigibles en el país; Ello mientras la OMI estudia la actualización de SOLAS, que según información de esa misma organización seguramente entrarán en vigor en el año 2028. Mientras tanto, seguiremos impulsando la realización de campañas para conocer el estado de estas escalas en los barcos que visitan Colombia. Igualmente, para efectos de proteger al piloto, a la maniobra y a las PPU en condiciones climáticas adversas, se está solicitando la obligatoriedad del uso de las lonas protectoras en alerones.

En relación con el uso de doble piloto en el país, hemos realizado dos estudios avanzando con grupo técnico Colombia, Canadá, Brasil, uno para Cartagena y otro para Coveñas, indicando que los tamaños de los barcos que están arribando versus el tamaño de las dársenas restringidas requiere de medidas para evitar accidentes, una de ellas podría ser dragar las zonas para hacerlas suficientes en espacio de maniobra y en caso de que ello no se pueda, entonces usar el doble piloto en los términos de la resolución que lo estableció en el año 2019. Para el caso de Coveñas, las maniobras de amarre a monoboyas para ciertos tamaños de barcos se hacen obligatorios por cuando el estándar global señala que estas maniobras se realizan con un piloto práctico en el puente y otro en proa.

Finalmente, estamos muy entusiasmados organizando el Tercer Congreso de Lecciones Aprendidas en Maniobras de Practicaje que se llevará a cabo en Barranquilla en el mes de abril de 2025. Tendremos conferencistas de primer nivel y asistentes de al menos 20 países. El tema principal será entender las mejores prácticas mundiales para prevenir accidentes e incidentes desde el análisis de infraestructura, entrenamiento, herramientas, normas, buenas prácticas y desde la perspectiva de todos los actores de la maniobra.

Seguiremos trabajando arduamente para que los caminos trazados por la Asamblea y la Junta Directiva de ANPRA se transiten con éxito, determinación y precisión.

Cordial Saludo

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



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

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

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

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



## >> Desde Bogotá hasta el Mar: La Historia del Capitán Diego Fernández Restrepo



Foto 1. Piloto Maestro Diego Fernández Restrepo.

En esta edición hablamos con el Capitán Diego Fernández Restrepo, un veterano de la industria marítima cuya carrera se extiende por más de tres décadas de dedicación y excelencia. Nacido en Bogotá el 3 de diciembre de 1965, el Capitán Fernández ha acumulado una vasta experiencia que abarca desde sus primeros días en la Armada Nacional hasta su actual rol como Piloto Maestro en uno de los puertos más importantes del país.

Desde su temprana incursión en el ámbito marítimo a bordo del buque Oceanográfico ARC Malpelo en 1990, el Capitán Diego Fernández demostró un compromiso inquebrantable con su profesión. Bajo la tutela del Capitán Jairo Aguilera Quiñonez, aprendió el arte de la pesca industrial, marcando un hito con la captura de 40 toneladas de pargo rojo, un logro sin precedentes en la Armada Nacional. Su carrera continuó en ascenso, vinculado en 2008 con la empresa Antillean Marine en Miami, donde adquirió una profunda comprensión de las operaciones de la marina mercante.

A lo largo de su carrera, el capitán Diego Fernández ha enfrentado numerosos desafíos y ha alcanzado importantes logros. Desde obtener su licencia como Piloto Maestro hasta trabajar con tripulaciones internacionales, su trayectoria está marcada por la perseverancia y la pasión por el mar. Además, su aporte ha sido fundamental en la representación de la Nación ante los capitanes y tripulantes de buques extranjeros, asegurando la seguridad y confianza en la cadena logística marítima.

En esta entrevista, el Capitán Fernández nos comparte no solo su recorrido profesional y los obstáculos superados, sino también su visión sobre el futuro de la Asociación Nacional de Prácticos de Colombia (ANPRA). Con su vasta experiencia y conocimiento, ofrece una perspectiva invaluable sobre el desarrollo del pilotaje marítimo en Colombia y su impacto en la economía nacional.

## >> La entrevista

**Capitán Fernández  
hábleme un poco de su  
núcleo familiar.**

**Diego Fernández Restrepo:** Mi núcleo familiar está compuesto por mi esposa Sara Beatriz López, santandereana de Nacimiento, con la cual llevo 29 años de matrimonio y ha sido el motor fundamental en mi matrimonio y mi hija Sara Daniela Fernández López de 26 años, la cual sacó el ímpetu y perseverancia de sus padres, actualmente se encuentra realizando una maestría en Gerencia de Proyectos en la ciudad de Madrid – España.

Foto 2. El Capitán Fernández acompañado de su esposa Sara Beatriz López y su hija Sara Daniela Fernández López.



**¿En qué año inició su carrera en el ámbito marítimo y cómo fue ese inicio?**

**D.F.R.:** Mi carrera en el ámbito marítimo comenzó en el año 1990 a bordo del buque Oceanográfico ARC Malpelo, con el Capitán Jairo Aguilera Quiñonez, el cual me enseñó el arte de la pesca industrial, en ese año tuvimos la oportunidad de pescar 40 toneladas de pargo rojo, aspecto que no se había hecho anteriormente en la Armada Nacional.

En el año 2008, ya como Primer Oficial de Puente, tuve la oportunidad de vincularme con la empresa Antillean Marine, ubicada en Miami-EE. UU; es una empresa de 12 buques portacontenedores que viajan a las islas del Caribe (Jamaica, Haití y República Dominicana) llevando insumos y mercancías mediante el uso de contenedores de 20 pies, 40 pies, open top, refrigerados y flat rack. Yo llevaba las labores de organización de trabajos de cubierta, planificación y supervisión de los cálculos de estiba, coordinación en la colocación de precintos a los contenedores y plan de carga.



SAS  
Servicios Técnicos Marítimos

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

+57 310 363 1312    asistente@stmpilotos.com



**37 años**  
Experiencia

En el año 2012, me vinculé a la empresa de pilotos Spilbun en la ciudad de Buenaventura, comenzando mi carrera como Piloto de Segunda Categoría, a finales del año 2015 obtuve la licencia como Piloto de Primera y en el año 2020 obtuve mi actual licencia como Piloto Maestro.

Así mismo, en el año 2019, el Señor Capitán Rodrigo Quintero Alzate (QEPD) me dio la oportunidad de ingresar como Piloto Práctico de Primera, en el Puerto de Turbo, en el Urabá antioqueño, polo de desarrollo para el país gracias a la apertura de los nuevos puertos multipropósito que ayudarán a impulsar la región y mejorar eficientemente la operación marítima acortando las distancias hacia el centro del país.

***y cómo considera que esta oportunidad en el Urabá le marcó un antes y después en su vida***

**D.F.R.:** Este puerto trajo a mi muchísimo conocimiento, me permitió conocer un mundo más grande detrás de lo que conocía y hoy, después de 30 años de labores, el puerto se prepara para la entrada en funcionamiento del primero de tres proyectos portuarios que se tienen contemplados para la región. Puerto Antioquia, al sur de Bahía Colombia, programado para inaugurarse en 2025; Puerto Pisisí, muy cerca al casco urbano de Turbo, en proceso administrativo, pero con licencias y permisos expedidos y un proyecto de aguas profundas en el área de Necoclí que se encuentra en estudios de factibilidad. Para la operación de estas terminales, el servicio profesional de los Pilotos Prácticos se convierte en pilar fundamental para el planeamiento y operación de las mismas, lo cual aporta al desarrollo regional.

***Capitán y después de esa gran experiencia y a lo largo de su trayectoria, ¿qué títulos ha adquirido?***

**D.F.R.:** Como militar tuve los grados normales desde teniente de Corbeta hasta Capitán de Corbeta; ya como retirado tuve los grados de Segundo Oficial de Puente, Primer Oficial de Puente y Capitán de Altura sin límites de tonelaje.

Como Piloto Práctico, tuve los ascensos normales de piloto de Segunda Categoría, hasta Piloto Maestro.

Foto 3. El Capitán Fernández en una de sus labores como piloto práctico.



***¿Podría compartir con nosotros detalles sobre su primer trabajo en el ámbito marítimo?***

**D.F.R.:** Mi primer trabajo en el ámbito marítimo fue una experiencia muy enriquecedora, fue en el año 2008 como Primer Oficial de Puesto en la Empresa Antillean Marine en la ciudad de Miami, en donde conocí todo lo relacionado con las actividades de la marina mercante.

***¿Cómo eran las condiciones laborales para los profesionales del mar al inicio de su carrera?***

**D.F.R.:** Las condiciones laborales fueron buenas, puesto que en mi caso existió la oportunidad de embarcarme con una empresa norteamericana, la cual me brindó buenas condiciones laborales; En ese tiempo las faenas de embarque eran de 8 meses de trabajo por 2 meses de descanso, navegando por las islas del Caribe.

***¿Cuál era la posición de su familia frente a su trabajo, algún miembro de su familia ha seguido sus pasos?***

**D.F.R.:** Yo seguí los pasos de mi padre, quien también fue Oficial Naval y estuvo vinculado en algunos buques mercantes, que fueron traídos de San Francisco, California a Buenaventura en el año 1963; inculcando en mí el amor al mar y a la Armada Nacional. Durante toda mi carrera, he contado con el apoyo de mi familia para sacar adelante mis logros alcanzados.

***¿Cuál considera que fue su mayor obstáculo que enfrentó durante su carrera?***

**D.F.R.:** Para llegar a ser piloto práctico, desarrollar la carrera en sus diferentes categorías y llegar al máximo nivel como Piloto Maestro se deben de vencer muchos obstáculos y sacrificios como son los cambios de ciudad, trasnochos, sucumbir a las adversidades del tiempo en el mar, quebrantos de salud, distanciarse de la familia que solo con perseverancia y dedicación, se puede salir adelante.

***Capitán y ¿considera que puede describir el momento más exitoso de su carrera?***

**D.F.R.:** El momento más exitoso de mi carrera fue el llegar a obtener mi licencia como Piloto Maestro.

---

Foto 4. El Capitán Fernández en uno de sus asombrosos recorridos.



***Desde su perspectiva, ¿Cuál es el aporte fundamental del capitán en el desarrollo del país?***

**D.F.R.:** Los pilotos somos la primera cara que ven los capitanes y tripulantes de buques extranjeros que llegan al país, somos los representantes de la Nación, los primeros actores en la cadena logística. Actuamos en la parte más importante en términos de seguridad y confianza, que, al hacerlo acertadamente, permitimos que el resto de los actores que conforman esta cadena, puedan continuar su parte y contribuir diariamente al comercio y economía internacional.

**Para concluir, ¿cuál es su opinión sobre el trabajo que realiza ANPRA?**

**D.F.R.:** Actualmente, ANPRA ha mejorado a pasos agigantados dando a conocer a los pilotos prácticos en el ámbito Marítimo Nacional e internacional, así mismo ha creado nuevos cursos que mantienen permanentemente actualizados a los pilotos colombianos.

**Capitán ¿Cómo visualiza usted el futuro de ANPRA en los próximos 10 años?**

**D.F.R.:** Lo visualizo como la única Asociación en Colombia con una alta afiliación y un papel destacado a nivel internacional, sirviendo como órgano consultor y ejemplo para otros países latinoamericanos.



Foto 5. En la foto de der a izq: Jaime García, Diego Fernández, Luis Guillermo Vanegas, Javier Moreno.

**Cómo nos encuentran**



@anpracolombia

**www.anpracolombia.org**

## >> Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP)

### Introducción ITP 028: Gustavo Espinosa Redondo- Piloto Practico Barranquilla



Colombia busca mejorar su capacidad portuaria para facilitar la entrada de buques de mayor calado, enfrentando dificultades debido a la morfología del lecho marino. La solución radica en el uso de dragas de succión en marcha, equipos especializados que remueven, almacenan y transportan material del fondo marino mientras se desplazan. Estas operaciones son vitales para el desarrollo portuario, asegurando competitividad regional y estabilidad en los canales de acceso. Las operaciones

de dragado deben realizarse simultáneamente con las actividades normales del puerto, requiriendo coordinación y seguridad para evitar dificultades que afecten el potencial económico del país.

### Introducción ITP 029: Capitán de Altura Ricardo Izquierdo González- septiembre de 2023



El transporte marítimo es crucial a nivel internacional, trasladando el 90% de la mercancía mundial debido a su adaptabilidad, versatilidad y costos reducidos. Sin embargo, el 80% de los accidentes de buques ocurren en puertos o aguas cercanas, donde intervienen Pilotos Prácticos. Para mitigar riesgos, es esencial planificar la interfaz entre buques y puertos, y que todos los actores involucrados comprendan y cumplan con sus responsabilidades. Esto asegurará un mejor control de los riesgos asociados a las maniobras de buques en estos entornos.

Conozca toda la información con detalles de las ITP en nuestra página web: <https://www.anpracolombia.org/>



## >> Taller jurídico ANPRA

La presentación de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia, elaborada por la Dra. Deisy Mabel Rincón, aborda las responsabilidades del agente marítimo, según el Código de Comercio Colombiano.

### Definición y Naturaleza Jurídica:

- » El agente marítimo representa al armador para todos los asuntos relacionados con la nave agenciada.
- » Opera bajo las reglas de representación voluntaria o mandato comercial, con responsabilidades que se extienden frente a terceros, el capitán, el práctico y la tripulación.

### Obligaciones del Agente Marítimo:

1. **Representación en Contratos de Transporte:** Actúa activamente en los contratos de transporte, colaborando con el capitán en la recepción de cargamentos y la firma de conocimientos de embarque.
2. **Gestión Administrativa:** Asegura que el buque permanezca el menor tiempo posible en el puerto, coordinando operaciones con el capitán.
3. **Entrega de Mercancías:** Responsable de entregar las mercancías a las autoridades aduaneras y al destinatario según lo convenido.
4. **Representación Judicial:** Representa judicialmente al armador o capitán en asuntos relacionados con las obligaciones de la nave.
5. **Responsabilidad Solidaria:** Comparte la responsabilidad con el capitán por la inejecución de obligaciones relativas a la entrega y recibo de mercancías.
6. **Objetos y Valores:** Responsable de los objetos recibidos como títulos valores y conocimientos de embarque.
7. **Contratos sin Identificación:** Responsable cuando contrata un transporte sin revelar el nombre de la empresa o nave agenciada.
8. **Obligaciones Solidarias:** Comparte responsabilidades con el armador y el capitán por todas las obligaciones relativas al buque agenciado.

### Responsabilidad patrimonial solidaria:

- » La Corte Suprema de Justicia ha dictaminado que el agente marítimo es solidariamente responsable por los daños en la mercancía transportada.
- » El Consejo de Estado refuerza esta responsabilidad, aunque destaca que el agente y el armador son sujetos de derecho diferentes con obligaciones independientes.

Finalmente, la presentación subraya la importancia de la función del agente marítimo en la cadena logística y su responsabilidad legal en el comercio marítimo.



# MARITIME PILOT AND PILOTAGE TRANSPORTATION SAFETY AND SEA SURVIVAL TRAINING

*Curso con seis fases, enfocándonos en brindar  
las herramientas y el conocimiento necesario  
para situaciones de emergencia*



**20 Y 21 DE AGOSTO**



**Ciudad de Barranquilla.**

**Escuela de Aviación Naval**

Celular: 3156384454  
Correo: [anpra2020@gmail.com](mailto:anpra2020@gmail.com)  
<https://www.anpracolombia.org>



## >> MARITIME PILOT AND PILOTAGE TRANSPORTATION- SAFETY AND SEA SURVIVAL TRAINING (MP-SISST)

La preparación del piloto práctico, de las tripulaciones que los transportan, y en general de todos los que participamos en la operación para hacer posible el tráfico mundial de mercancías legales, es muy importante para salvar vidas ante las condiciones exigentes, variables y agrestes de los medios marino, marítimo y fluvial.

La prevención es la mejor herramienta para evitar ser parte de las estadísticas de accidentes que afectan alrededor del mundo. Por ello, creamos, en conjunto con el Centro Internacional Aéreo Marítimo con sede en Barranquilla, el curso que denominamos con el acrónimo de MPSSIST y que al final es una adaptación de dos días en simulador para cubrir aspectos críticos de la supervivencia en el mar, primeros auxilios, elementos de rescate y técnicas de escape, garantizando que los participantes queden preparados para enfrentar diversas situaciones de emergencia con conocimiento y destreza.

El Simulador, que pertenece a la Escuela de Aviación Naval de la Armada de Colombia, cuenta con las facilidades más modernas para la producción de escenarios de todas las condiciones de viento, mar, diurnas y nocturnas en el que el realismo es una de las virtudes principales.

Las fases que componen este curso son seis:

**Fase 1: SEA SURVIVAL.** Está diseñada para equipar a los alumnos con las herramientas esenciales para manejar situaciones de siniestro marítimo. El objetivo es cultivar una respuesta efectiva y precisa ante eventos de lancha o embarcación sumergida, preparando a los participantes para actuar con determinación y conocimiento frente a emergencias.



Foto 6. Fase de piscina con oleaje extremo (TERCER CURSO)

**Fase 2: SWET (Shallow Water Egress Training).** El entrenamiento en Egreso en Aguas Poco Profundas (SWET) se divide en cuatro partes esenciales: Adaptación del alumno al medio acuático y a la situación de emergencia, Aplicación de técnicas específicas para el escape efectivo, Práctica de escape de la silla simulando condiciones reales y Escape de la silla con emergencia simulada y maniobras específicas, incluyendo las nasales durante un giro de 180°.

**Fase 3: Cabin Egress.** En esta etapa, los participantes aprenden y practican las técnicas primarias para evacuar una superestructura cabinada. Se enfatiza el uso de ventanas de escape, la selección y uso de elementos de



Foto 7. Escape de estructura por ventana  
(TERCER CURSO)

supervivencia y los métodos de rescate en alta mar, preparando a los alumnos para evacuaciones seguras y efectivas.

**Fase 4: Abordaje y abandono de buque con escala de práctico.** Esta fase se centra en el reconocimiento y práctica de las técnicas, así como en la conciencia de los peligros asociados al uso de la escala de práctico durante el abordaje y abandono de un buque. Los alumnos aprenderán a manejar estos riesgos de manera segura.

**Fase 5: First Aid.** El objetivo de esta fase es proporcionar a los alumnos conocimientos básicos en primeros auxilios, permitiéndoles brindar atención inicial eficaz tanto a sí mismos como a terceros. Este conocimiento es crucial para estabilizar al paciente y aliviar el dolor y la ansiedad hasta la llegada de asistencia médica especializada.

**Fase 6: Platform Jump.** La fase final del curso se enfoca en la habilidad de identificar correctamente la zona de salto y ejecutar una evacuación segura cuando sea necesario. Esta habilidad es vital para garantizar la seguridad personal en situaciones donde el abandono del buque sea imprescindible.

Cada una de estas fases está cuidadosamente diseñada para abordar los diferentes aspectos y desafíos de la seguridad y supervivencia marítima, asegurando que al final del curso, los participantes estén no solo teóricamente informados, sino también prácticamente capacitados para enfrentar y superar situaciones adversas en el mar.

Encontrará más información sobre el curso, sus costos y beneficios en la página web de ANPRA. **Los esperamos a todos.**



Foto 8. Escape de estructura por ventana (TERCER CURSO)

## >> La seguridad de los pilotos marítimos. *Las dificultades que contrae el narcotráfico*

*Elaborado por: Natalia Guzmán Abella y Valm. (R) Juan Soltau.*

En la lucha contra el narcotráfico marítimo, la dinámica del efecto globo se manifiesta cuando las fuerzas de seguridad intensifican sus operaciones en una región específica, obligando a los traficantes a buscar rutas alternativas. Esta migración de actividades delictivas puede tener consecuencias graves, ya que se trasladan los problemas asociados con el narcotráfico a otras zonas, generando un ciclo continuo de desafíos.

### **Envío de Drogas por Barco y su Llegada a los Puertos en Colombia**

El narcotráfico marítimo se ve facilitado por la vastedad del océano y la dificultad para monitorear grandes extensiones de aguas internacionales. Los traficantes utilizan barcos de carga, pesqueros modificados o lanchas rápidas para transportar grandes cantidades de drogas. Las rutas suelen incluir el tráfico desde los países productores en Sudamérica hacia los mercados consumidores en América del Norte y Europa.

Colombia, como país con una extensa línea costera en el océano Atlántico y el océano Pacífico, se ha convertido en un punto crucial para el tráfico de drogas marítimo. En los puertos colombianos, los traficantes enfrentan desafíos logísticos para extraer las drogas de los contenedores. A menudo, recurren a la corrupción, sobornando a funcionarios portuarios o infiltrando organizaciones criminales en el personal de los puertos para facilitar la operación, entre otras varias modalidades habituales para transportar drogas ilegales.



Foto 9. Foto tomada del periódico El Tiempo.

## Modalidades de envío de drogas ilegales por barco

Entre los métodos más habituales se encuentra el uso de contenedores legales, donde las drogas se ocultan entre cargas legalizadas para la exportación hacia otros puertos internacionales, para pasar desapercibidas durante la inspección. Además, los traficantes recurren al camuflaje entre cargamentos legales, introduciendo sustancias ilícitas en envíos aparentemente legítimos, como frutas o mercancías.

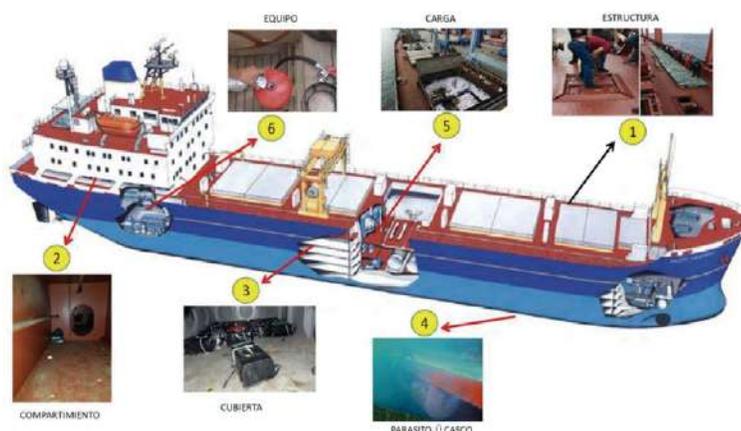
La modificación de embarcaciones también es una táctica común, ya que los traficantes instalan compartimentos secretos para esconder drogas, dificultando la detección visual y electrónica por parte de las autoridades. Frente a la presión de las fuerzas de seguridad en ciertas áreas, los narcotraficantes buscan rutas marítimas alternativas, evitando patrullas y controles para mantener el flujo de drogas.

El transbordo en alta mar representa otra modalidad, donde las drogas se transfieren entre embarcaciones lejos de la vigilancia costera, dificultando la detección y el seguimiento. La corrupción en puertos también juega un papel significativo, ya que los traficantes sobornan a funcionarios portuarios o infiltran organizaciones criminales en el personal de los puertos para facilitar la entrada de drogas sin ser detectadas en los controles portuarios.

El uso de embarcaciones rápidas es una estrategia efectiva, permitiendo a los traficantes transportar drogas desde embarcaciones madre hasta la costa con rapidez, eludiendo patrullas y controles más extensos. Estas modalidades reflejan la complejidad y adaptabilidad de las organizaciones criminales en el ámbito marítimo.

Para enfrentar eficazmente este desafío, las autoridades marítimas se mantienen constantemente estableciendo diferentes estrategias avanzadas de vigilancia, buscando fortalecer la seguridad en los puertos y fomentar la cooperación internacional para abordar de manera integral el problema del narcotráfico marítimo que azota en gran medida a Latinoamérica.

Foto 10. Foto tomada de [www.codigobip.com](http://www.codigobip.com)



## Recomendaciones para Mejorar la Seguridad de Personas y Pilotos Marítimos ante el Narcotráfico

- 1. Capacitación Especializada:** Es esencial proporcionar a los pilotos marítimos una formación especializada que aborde de manera exhaustiva los aspectos relacionados con la identificación de actividades sospechosas, los protocolos de seguridad y el manejo de situaciones de emergencia vinculadas al narcotráfico. Esta capacitación debe incluir información detallada sobre las tácticas utilizadas por los traficantes, reconocimiento de comportamientos anómalos en alta mar y estrategias para mitigar riesgos. La formación continua y actualizada garantizará que los pilotos estén preparados para enfrentar los desafíos cambiantes del narcotráfico marítimo.
- 2. Colaboración Internacional:** La lucha contra el narcotráfico marítimo requiere una colaboración estrecha entre las autoridades marítimas de diferentes países. Fomentar la creación de acuerdos y protocolos de intercambio de información permitirá un enfoque conjunto y coordinado para abordar el problema. La creación de fuerzas de tarea internacionales y la participación en programas de capacitación conjunta contribuirán a fortalecer la capacidad de respuesta ante las amenazas transfronterizas, facilitando el intercambio de inteligencia y mejores prácticas entre las naciones afectadas.
- 3. Inversión en Tecnología:** La implementación de tecnologías avanzadas de vigilancia es crucial para mejorar la detección y el seguimiento de embarcaciones sospechosas. La adopción de radares modernos, sistemas de imágenes satelitales y drones proporcionará una visión más amplia y detallada de las actividades en alta mar. Estas tecnologías permitirán una identificación temprana de posibles amenazas, facilitando una respuesta más rápida y efectiva por parte de las autoridades marítimas.
- 4. Fortalecimiento de la Seguridad en Puertos:** Reforzar la seguridad en los puertos es una medida fundamental para prevenir la entrada de drogas y garantizar la integridad de las operaciones portuarias. Inspecciones exhaustivas de contenedores, controles de acceso rigurosos y programas de integridad para prevenir la corrupción son elementos clave. La implementación de sistemas de monitoreo avanzados y la colaboración con agencias de seguridad interna contribuirán a crear un entorno portuario más seguro y resistente a la infiltración del narcotráfico.
- 5. Concientización y Denuncia:** Sensibilizar a la comunidad marítima sobre los riesgos asociados con el narcotráfico es esencial para crear una cultura de seguridad. Campañas educativas que destaquen los peligros, las consecuencias legales y la importancia de la denuncia de actividades sospechosas contribuirán a fortalecer la conciencia colectiva. Facilitar canales seguros y anónimos para la denuncia de incidentes promoverá la participación activa de la comunidad en la prevención y combate del narcotráfico marítimo.

### Bibliografía:

- » Jesus, A.B. (2024) Interceptan lancha con droga, dólares y combustible en el Pacífico, El Tiempo. Available at: <https://www.eltiempo.com/justicia/conflicto-y-narcotrafico/interceptan-lancha-con-droga-dolares-y-combustible-en-el-pacifico-3327097> (Accessed: 22 March 2024).
- » Revista Seguridad 360 (2022) Qué Es la Seguridad Personal y los mejores consejos para mantenerte seguro, Revista Seguridad 360. Available at: <https://revistaseguridad360.com/destacados/que-es-la-seguridad-personal/> (Accessed: 22 March 2024).
- » Reyes, J.A.G. (2023) Técnicas de ocultamiento de Drogas Buques de Trafico Internacional, Academia Marítima de Seguridad Integral ASI Ltda. Available at: <https://www.codigopbip.com/recursos/blog-codigo-pbip/120-tecnicas-de-ocultamiento-de-drogas-buques-de-trafico-internacional.html> (Accessed: 22 March 2024).



**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

## Noticias del Mundo

Nuestro compromiso es mantenerte al día con las noticias más recientes y relevantes del sector marítimo. En esta edición, encontrarás las últimas actualizaciones, regulaciones y desarrollos que impactan nuestra industria. Nuestro objetivo es proporcionar información precisa y útil para ayudarte a navegar con éxito en el dinámico mundo del transporte marítimo. ¡Gracias por leernos y seguir conectados con nosotros!



### La Comisión Marítima Federal de EE. UU. define la negativa injustificada de las líneas navieras a proveer los espacios de sus buques



Foto 11. Imagen tomada de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl)

La Comisión Marítima Federal (FMC) de EE. UU. ha publicado una norma definitiva sobre la “Definición de negativa injustificada a tratar o negociar con respecto al espacio disponible en el buque”. Esta regla establece un marco para evaluar las reclamaciones, diferenciando entre las negativas durante la fase de negociación y la fase de ejecución de una transacción. La norma se aplica a los transportistas marítimos comunes (VOCCs) y a la carga en contenedores, y establece que la carga de la prueba recae principalmente en el VOCC. No todas las negativas constituirán una infracción si el VOCC puede demostrar una base razonable para negarse a negociar o transportar carga.

La norma también exige que los VOCC presenten anualmente a la FMC una política de exportación documentada confidencial, que debe incluir estrategias de precios, servicios ofrecidos y descripciones de los mercados atendidos. Esta regulación entrará en vigor 60 días después de su publicación, aunque los requisitos de presentación de políticas de exportación esperarán la aprobación de la Oficina de Gestión y Presupuesto.

La legislación tiene su origen en la pandemia, cuando los VOCCs priorizaron el retorno de contenedores vacíos a Asia para aprovechar tarifas spot lucrativas, lo que llevó a la Ley de Reforma del Transporte Marítimo de 2022 (OSRA 2022) que aboga contra represalias y acciones discriminatorias. La norma de la FMC implementa OSRA2022, promoviendo la transparencia, la rendición de cuentas y tratos justos en la industria marítima, beneficiando así al ecosistema de la cadena de suministro.

-Información e imagen extraída de <https://www.mundomaritimo.cl/>



## TPS ha acercado la actividad portuaria a más de 1.000 personas este año

El Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS) está fortaleciendo su compromiso con el desarrollo sostenible y la comunidad local a través de diversas actividades de vinculación con estudiantes y la población en general. Durante el primer semestre del año, alrededor de 500 estudiantes de universidades e institutos profesionales locales participaron en visitas organizadas por TPS para conocer la empresa y su rol en el comercio exterior. Estas visitas no solo promueven la formación de futuros profesionales interesados en el sector portuario, sino que también ofrecen oportunidades para prácticas profesionales. TPS ha alineado estas actividades con su estrategia de desarrollo sostenible, destacando la importancia de la formación académica y el orgullo portuario. Además, TPS ha recibido a numerosas delegaciones estudiantiles y docentes, así como a más de 200 visitantes durante el Día del Patrimonio, fortaleciendo su conexión con la cadena logística y la comunidad.



Foto 12. Imagen tomada de [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl)

## ANPRA en imágenes

Desde la cautivadora ciudad de Santa Marta, nuestro estimado piloto práctico, Jorge Ovalle, nos deleita con estas fotografías que capturan la belleza de esta pintoresca localidad y nos sumergen en su apasionante mundo marítimo.

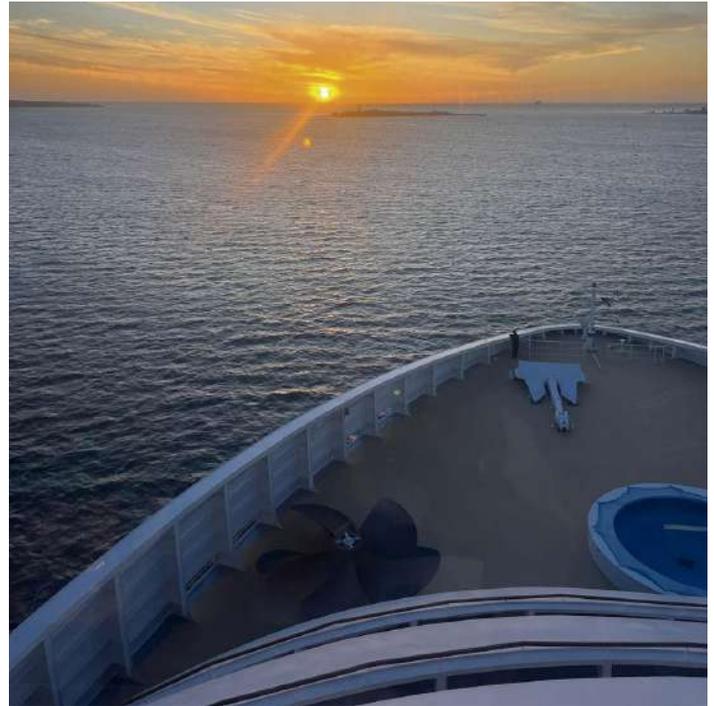


Foto 13. Piloto Guillermo Monroy Puerto Bahía - Crucero entrando al amanecer a la Bahía de Cartagena



Foto 14. Piloto Carlos Jorge Dahl Puerto de Coveñas, Lancha de Pilotos hacia Boya Tlu2

# DESCUBRE LAS **EXPERIENCIAS CLAVE** QUE MEJORAN LA SEGURIDAD EN **EL MAR Y RÍO**

 Barranquilla, Colombia

 23, 24 y 25 de Abril  
de **2025**.

## ESTE 2025,

surcaremos un mar de **lecciones aprendidas** sobre accidentes e incidentes en maniobras de practillaje.

### OBJETIVO GENERAL **DEL CONGRESO**

-  Fomentar la seguridad de la navegación, maniobra y operación en aguas marítimas y fluviales.
-  Prevención de accidentes marítimos
-  Intercambio de experiencias nacionales e internacionales.
-  Espacio para la generación de conocimiento, educación, investigación y desarrollo del sector marítimo.



### TEMAS DE INTERÉS

Como navegación fluvial, medio ambiente, puertos, seguridad marítima



### PARTICIPACIÓN INTERNACIONAL

Más de  
20 países



### AGENDA ACADÉMICA

Agenda académica de 3 días con conferencias, muestra comercial y networking

CONOCE MÁS  
ESCANEANDO AQUÍ



<https://eventos.anpracolombia.org/info>



+57 (315) 638 - 4454

# 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, Cra. 27 No. 27-05, Centro empresarial Seaport, piso 3

 ANPRA Colombia

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

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

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



ASOCIACIÓN NACIONAL DE  
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME  
PILOTS' ASSOCIATION