

Boletín No.

15

Octubre de 2022



# 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 Gomez*

*Capitán Luis Hernando Martínez Azcarate*

*Capitán Luis Guillermo Vanegas Silva*



### Edición y diseño:

*Santiago Alejandro Hidalgo Reyes*

*Martin Felipe Talero Agudelo*

**Foto portada:** Alain Buitrago | **Índice:** Pilotos Aeronaval y Pilotos del Mar. | **Fotos páginas interiores:** Francisco José Quintero Pinto, Capitán Ricardo Izquierdo González, maritime-executive.com, @cotecmar, Capitán Jaime García.

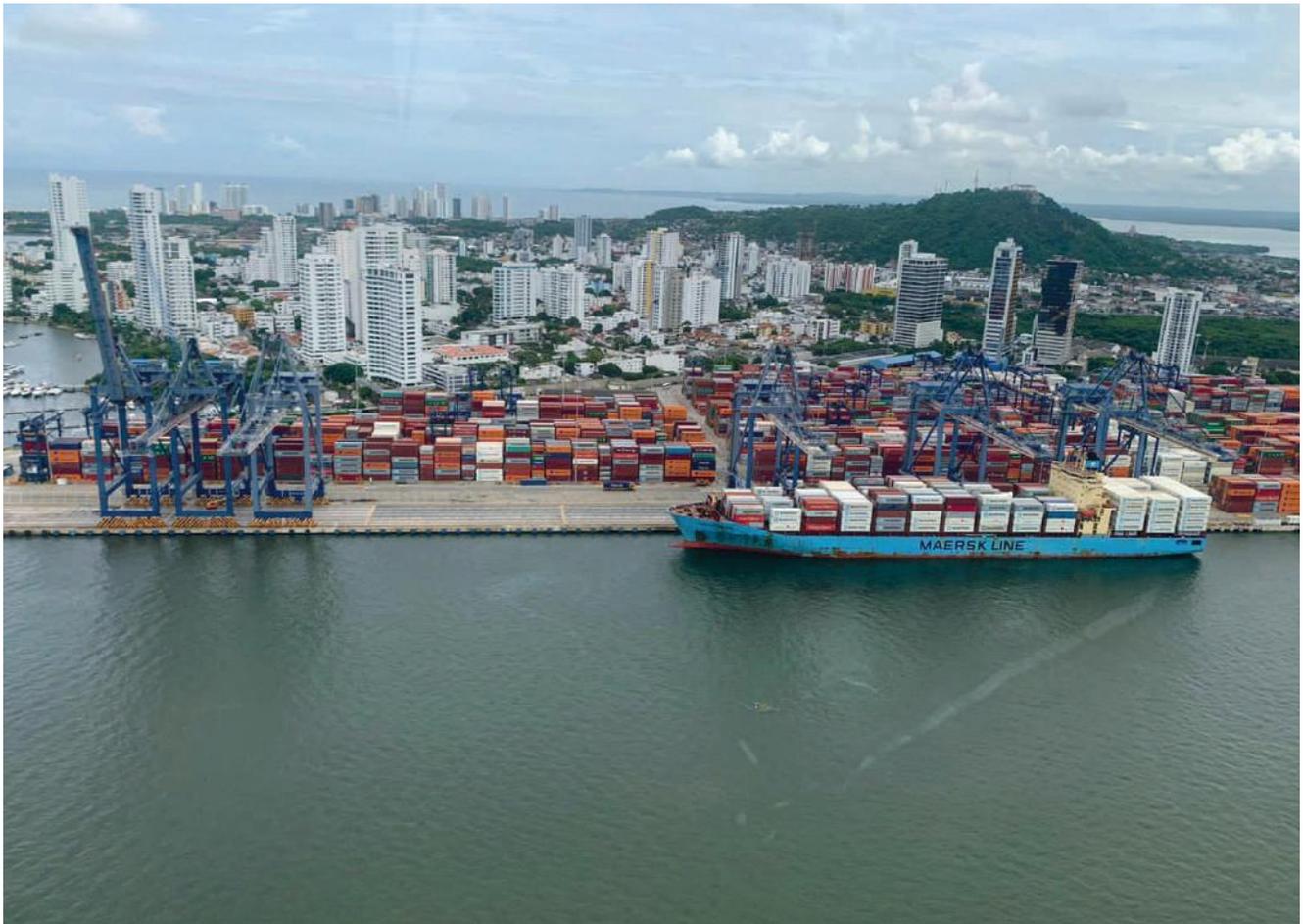
*Impresión: Printergraph Ltda*

**ANPRA Colombia** promueve la libre expresión de sus afiliados y los actores marítimos que deseen publicar en nuestro boletín, aclaramos que los artículos los 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
Homenaje al capitán Francisco José Quintero Pinto.....	8
XVIII Jornada SLOM. Entrevista al Capitán Ricardo Izquierdo González.....	11
Noticias del mundo.....	16
Granelero con engranajes golpea una grúa STS en Puerto Moín, Costa Rica.....	16
Culminan pruebas de mar del buque ARC Simón Bolívar en Cartagena.....	17
ANPRA Digital #ConProaAlFuturo.....	19
En nuestro Podcast del mes, escucharemos al Francisco José Quintero Pinto.....	19
ANPRA en imágenes.....	19
Bajo el lente del Capitán Jaime García.....	19



## Saludo del Presidente



### Consolidando la ruta de nuestra asociación

ANPRA es una organización vibrante que entiende su papel en el crecimiento y fortalecimiento del servicio de practicaje en Colombia y en la región latinoamericana. Por ello se ha dado a la tarea de hacer crecer su staff de base y empezar a formular los modelos de recolección de estadísticas, la construcción de los programas y cursos de capacitación para la prevención de accidentes e incidentes, el diseño de las publicaciones técnicas de mayor relevancia y el relacionamiento de doble vía con Empresas de Practicaje, Transportes de Prácticos, así como con Asociaciones y Prácticos a nivel internacional y diferentes autoridades.

Son muchos frentes en los que se está trabajando a buen ritmo y los que poco a poco iremos cubriendo en estos ejemplares del boletín, que en este mes de octubre de 2022 llega al número 15.

Quisiera cubrir en este saludo, particularmente, el rol preponderante del trabajo conjunto entre la Junta Directiva de nuestra organización y la Dirección General Marítima, que construyeron un sistema ordenado documentalmente, en lo concerniente a las convocatorias para recibir solicitudes de entrenamiento de aspirantes a piloto práctico.

A través de un instrumento jurídico, la Resolución 0120-2021 del 23 de febrero de 2021 por medio de la cual se adicionó el Capítulo 7 al Título 1 de la Parte 3 del REMAC 3, básicamente se decidió que la Autoridad Marítima realizaría convocatorias para recibir solicitudes de entrenamiento de aspirantes a piloto de segunda categoría, por jurisdicción y teniendo en cuenta cuatro principales parámetros.

El primero de ellos es el “Número de pilotos con licencia vigente, por categoría, en cada jurisdicción; incluyendo ascensos de categoría, cambios de jurisdicción y licencias vencidas”. El balance en el número de pilotos debe generar un equilibrio perfecto entre los asuntos empresariales, los cálculos de maniobras para evitar la fatiga, los ascensos que se van teniendo en la carrera, la salida por asuntos médicos, la cantidad y tipo de barcos que arriban a esa jurisdicción, el número y tipo de las instalaciones portuarias, entre otros factores de la permanencia en el tiempo de un piloto práctico en una jurisdicción o su conversión en piloto con segunda jurisdicción.

Buena noticia, entonces que la Autoridad Marítima Nacional (AMN) determine en las fechas de convocatoria el número requerido de prácticos en una empresa y una jurisdicción con un análisis exhaustivo que tiene en cuenta cuántos maniobran, en qué condiciones lo están haciendo y prospectivamente se piense en los siguientes 30 o 40 años de duración de la vida profesional del experto práctico desde su llegada a entrenamiento para segunda categoría hasta su realización como piloto maestro de esa jurisdicción.

***ANPRA es una organización vibrante que entiende su papel en el crecimiento y fortalecimiento del servicio de practicaje en Colombia***

***Efectivamente hay “continuidad del servicio público” y yo agregaría “con excelencia y una buena administración de riesgos”.***

El segundo factor, es analizar las gráficas de crecimiento o decrecimiento de tráfico marítimo y número de maniobras realizadas en cada jurisdicción durante el último año. No se entiende cuál sería la virtud en ingresar al servicio público, prestado a través de empresas privadas, pilotos prácticos que no van a tener ocupaciones o maniobras porque se prevea o suceda que las grandes navieras o los propietarios de artefactos navales no van a traer un número suficiente de barcos o artefactos a los puertos colombianos que requieran del experto en maniobras, navegación, oceanografía, hidrografía y meteorología que señala la Ley 658 de 2001 en su artículo 2 definido como piloto práctico. Igualmente, si sucede lo contrario, es decir, que en corto plazo se incrementan los negocios de transporte, las sociedades portuarias y sus instalaciones y no se calcule a tiempo (por lo menos dos años antes) la necesidad de tener pilotos en número adecuado.

El tercer factor no era tan obvio por cuanto los prácticos en Colombia no tienen edad de retiro por una decisión del Consejo de Estado que señaló que lo importante no era la edad sino el estado de salud y por ello generó una mayor frecuencia y profundidad de los exámenes médicos realizados a los pilotos en la medida en que su edad va aumentando y también señaló el Consejo de Estado que era trascendente que la experiencia adquirida en el mar por un profesional tan altamente especializado fuera aprovechada para beneficio del país durante un largo plazo.

Este factor fue la obligación que se estableció a las empresas de practica de presentar los “Programas de Relevamiento Generacional” para su respectiva empresa y jurisdicción, con una frecuencia de actualización de cada tres años y teniendo en cuenta las necesidades propias de la empresa y las condiciones de los pilotos prácticos a su servicio.

Se acordó y estableció que dicho Programa de Relevamiento Generacional, debía propender por ser ordenado y planificado para asegurar la transferencia de conocimientos, los tiempos y materias de entrenamiento y el desarrollo y continuidad del servicio público. Tres conceptos de excelencia que nos generan tranquilidad y tener un servicio de practica a la altura de los grandes países desarrollados en el campo marítimo y fluvial.

Es decir, tenemos unos requisitos de ingreso que tienen exámenes y tiempos mínimos de embarco, así como estudios de carácter profesional que nos aseguran unos candidatos ejemplares para desempeñarse como pilotos prácticos, una vez entran a realizar el entrenamiento se regulan los tiempos y materias de entrenamiento en situación normal y en emergencias, todo esto unido a una pirámide de años de experiencia. Así las cosas, la conclusión es que efectivamente hay “continuidad del servicio público” y yo agregaría “con excelencia y una buena administración de riesgos”.

En los programas de relevamiento generacional, se establecen como mínimos los siguientes siete criterios para tener en cuenta por las Empresas de Practica:

1. Identificar todas las áreas y funciones estratégicas para la empresa.
2. Identificar las actividades de los pilotos prácticos en la empresa, tanto operativas como administrativas, su desempeño y autonomía.
3. Identificar las áreas o proyectos de crecimiento que en el futuro serán estratégicas en todos los niveles de la empresa.
4. Identificar los recursos y actividades de aprendizaje para desarrollar cada una de esas áreas, proyectos o competencias.
5. Identificar necesidades de vinculación o entrenamiento de pilotos y/o aspirantes a piloto, para la prestación del servicio.
6. Cumplimiento de los parámetros establecidos para la realización de los exámenes médicos.
7. Gestión del servicio de practica de la empresa dentro de la jurisdicción durante el último año.

Es decir, con esos 7 puntos queda fijado en el documento rector de la empresa hacia su Licencia de Explotación Comercial, entregada por la autoridad, la hoja de ruta del relevo generacional para que este sea planeado con antelación, relacionado con el entorno y con el estado de salud y capacitación de los pilotos que trabajan para la empresa en cualquiera de las formas contractuales en las que la ley en Colombia permite.

Otro artículo muy importante de esa Resolución es la obligación de contratación de la persona que entrenan, hemos visto en el pasado empresas que parecían más escuelas de entrenamiento que empresas de practica, que actuaban para permitir la entrega de licencias, pero no para la generación de responsabilidades con los pilotos a su servicio. Además, ello también da tranquilidad a las Empresas de Practica que cuentan con el individuo al que le invierten el dinero que se gasta en el entrenamiento.

Con base en todo lo anterior, se han venido determinando en las fechas en que el Decreto así lo señala (enero, mayo y septiembre) a cuáles de las empresas y las jurisdicciones se autoriza el entrenamiento de nuevos prácticos previos avales entregados a la Dimar.

En su artículo final la resolución 0120 recomienda que se de preferencia a los pilotos de segunda para realizar las maniobras de hasta 10.000 de TRB. Una evaluación a priori de ese artículo indica que no se está dando dicha preferencia, lo que genera situaciones complejas de falta de maniobras para esa categoría en algunos puertos. Se ha sugerido a la autoridad en acuerdo técnico de los miembros de ANPRA que extienda la autorización para que los prácticos de segunda puedan realizar maniobras hasta barcos de 15.000 de TRB.

Quiero concluir, entonces, reiterando que el trabajo conjunto entre los actores del practica nos lleva a instrumentos jurídicos excelsos como la resolución en mención que aportó al REMAC 3, permitió cumplir la Ley 658 del 14 de junio de 2001 “Por medio de la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practica como servicio público en las áreas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional”.

Además en la resolución se reconoce que “el servicio público de practicaaje constituye una herramienta determinante en la seguridad del tráfico marítimo y consecuentemente representa una garantía para el desarrollo de las actividades marítimas de conservación, preservación y protección del medio marino”, reitera que la “Autoridad Marítima debe velar porque los prácticos puedan desempeñar sus funciones de un modo seguro y eficaz, y estén plenamente calificados para cumplir con los estándares internacionales, y con la normatividad marítima nacional vigente.

Seguiremos aportando al engrandecimiento del practicaaje en toda la América Latina.

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

# PARTICIPA

EN EL EVENTO MÁS IMPORTANTE DE

**SEGURIDAD MARÍTIMA**

**2** CONGRESO  
**LECCIONES**  
**APRENDIDAS**

DE GRAVES ACCIDENTES O INCIDENTES  
EN MANIOBRAS DE **PRACTICAJE**

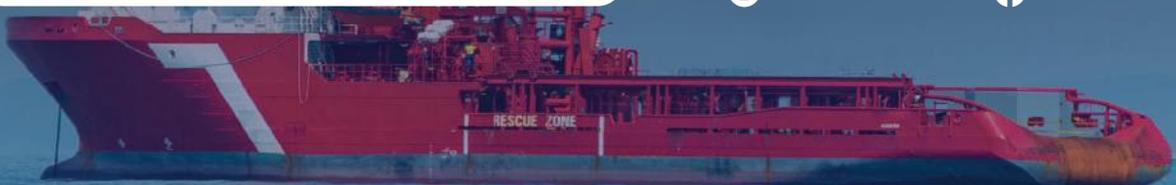
19, 20 y 21 de abril de 2023 | Cartagena de Indias

**MÁS INFORMACIÓN ESCANÉAME**



 ANPRA COLOMBIA  ANPRA COLOMBIA

 @ANPRACOLOMBIA  ANPRA COLOMBIA





## Capitán Francisco José Quintero Pinto

El homenajeado de este mes es oriundo de Soatá, un municipio ubicado en el departamento de Boyacá. Este hombre de mar inició su vida marinera a los 16 años de edad, teniendo además la oportunidad de navegar con la Flota Mercante Gran Colombiana. Tuvimos la oportunidad de entrevistar la Capitán Francisco José Quintero Pinto quien actualmente ejerce su profesión como Piloto Maestro en las jurisdicciones de Santa Marta y Riohacha.



Foto 1. Capitán Francisco José Quintero Pinto, Puerto de Santa Marta.

**¿Cómo una persona del interior del país llega a ser un hombre de mar?**

**Francisco José Quintero Pinto:** Curiosamente aquí en nuestro país, hombres del mar somos más personas del interior que personas de aquí de la costa, curiosamente es mayor el número de personas del interior.

**¿Capitán en qué año usted ingreso a este tema del Pilotaje?**

**“Tuve la oportunidad de navegar con la Flota Mercante Gran Colombiana y conocer de cerca lo que era la actividad del Pilotaje en diferentes puertos del mundo”**

F.J.Q.P.: Bueno yo antes de entrar al Pilotaje, realmente traigo una trayectoria larga, la vida marinera mía inicio a los 16 años, llevo más de 50 años en la actividad. Primero fui Oficial Naval, luego me escalafoné en la Marina Mercante hasta el grado de Capitán de altura, estando en la Marina Mercante tuve la oportunidad de navegar con la Flota Mercante Gran Colombiana y conocer de cerca lo que era la actividad del Pilotaje en diferentes puertos del mundo. Al retirarme ya de la actividad como Marino Mercante tuve la oportunidad de ingresar primero por el Puerto de Barranquilla en el Pilotaje ya hace más de 20 años, y esa actividad es como un complemento, es como la culminación de la carrera del Marino, llegar ya pues a la actividad del Pilotaje.

**Que gran experiencia debió ser trabajar con la Flota Gran Colombiana ¿Qué tanto ha cambiado, el tema del Pilotaje Práctico, si lo comparamos con el siglo XX?**

F.J.Q.P.: El cambio es bastante notorio, el Pilotaje inicialmente se hacía como se dice con las uñas, se valoraba mucho la misma forma como el Piloto se desempeñaba solo, hoy en día tenemos muchas ayudas, como el uso de los remolcadores obligatorios, la tecnología ha avanzado, los barcos han cambiado, está más regulado, es decir que el cambio del Pilotaje de hace 20 o 30 años a la actualidad es bastante notorio, en forma positiva.

Foto 2. El Capitán Francisco Quintero, registrando maniobra desde el Buque Fortune.



**Capitán brevemente ¿qué hace un Piloto Práctico?**

F.J.Q.P.: La función del Piloto Práctico es asesorar al capitán del barco en todo lo concerniente a la maniobras que realiza su barco en aguas restringidas, es decir cuando un barco ingresa a un puerto va al muelle, igualmente cuando sale del puerto y se hace a la mar, entonces todo lo relacionado con lo que es la maniobra de conducción y de llevada del barco a través de las aguas restringidas y a los muelles eso es bajo la asesoría de un Piloto.

**Capitán recibir un barco es sin lugar a duda una gran responsabilidad ¿específicamente qué hace usted cuando recibe uno de ellos?**

F.J.Q.P.: Bueno uno al llegar al barco tiene un conocimiento previo de la embarcación que va a recibir, ya por la experiencia uno sabe el tipo de barco, las condiciones especiales que tiene ese barco, y una vez se aborda, entra uno en contacto con el capitán para pormenorizar la maniobra, conocer los detalles del barco y sus condiciones y explicarle al capitán la maniobra que se pretende hacer, pues es ese el primer paso. Ya durante el transcurso de la maniobra lo importante es brindarle la asesoría correspondiente hasta dejar el barco a satisfacción del capitán, minimizando riesgos, eso implica no exponer al barco, no exponer a la tripulación, no exponer las instalaciones portuarias, es decir actuar con el mejor profesionalismo posible.

**“Durante el transcurso de la maniobra lo importante es brindarle la asesoría correspondiente hasta dejar el barco a satisfacción del capitán, minimizando riesgos, eso implica no exponer al barco, no exponer a la tripulación, no exponer las instalaciones portuarias, es decir actuar con el mejor profesionalismo posible”**

**Capitán ¿algún familiar suyo tiene alguna relación con los temas del mar?**

F.J.Q.P.: Actualmente tengo una hija que es Cadete de la Escuela Naval, Cadete Mercante, ella desde muy pequeña se identificó con la actividad que he desarrollado, también aprendió a cogerle amor a esa actividad y bueno afortunadamente decidió entrar a la Escuela, le ha ido bien, y esperamos que sea parte de nuestro relevo generacional.

**Capitán, ¿para usted que significa el mar?**

F.J.Q.P.: Una gran oportunidad de vida, lo que me ha brindado todo en esta vida, el mar.

Foto 3. Realizando maniobra de practica en el Puerto de Santa Marta, Capitán Francisco Quintero (izq) junto al Capitán del buque.



**¿Qué significa para usted un barco?**

F.J.Q.P.: El barco es el instrumento en el que uno aprendió a formarse, a fortalecerse, a conocer realmente la vida del marino. La vida del marino no es por libros, la vida del marino es a bordo de un barco y viviendo cada una de esas experiencias, entonces el barco para mi es el instrumento que me ayudo a formar y a crecer como persona.

**¿Cuál es ese mensaje que le deja usted a las nuevas generaciones de Pilotos Prácticos?**

F.J.Q.P.: La vida es de sueños, de proyectos, no hay que desfallecer a los sueños y los proyectos que tiene las personas, en la parte del Pilotaje es una muy buena oportunidad, una muy buena opción para crecer, para servir es una carrera bastante agradecida, pero implica sacrificio, es decir no hay que desfallecer, es decir, puede haber oposiciones, pero hay que salir adelante, es una muy buena opción.

**Para finalizar Capitán, usted hace parte de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia ¿Cómo ve usted la asociación, algunos logros que quiera resaltar, algo que usted le quiera decir a ANPRA Colombia?**

F.J.Q.P.: La Asociación ha tenido altibajos a lo largo de su existencia, pero de cada altibajo ha salido más fortalecida, hoy en día los propósitos que tiene la Asociación en cabeza del señor Almirante Soltau, identifican a gran porcentaje de sus miembros, en la proyección que realmente hemos querido de la Asociación, una de ellas es aunar a todo el gremio de Pilotos, algo que ha sido difícil pero se ha ido logrando, y en la medida que tengamos la unidad podemos ir consiguiendo más y más objetivos, pienso que ha crecido, pienso que ha ido bien encaminada, que tiene muchos retos, que tiene obstáculos pero se han ido superando. Pienso que vamos bien, vamos por buen camino.



## XVIII Jornada SLOM Entrevista al Capitán Ricardo Izquierdo González

Entre el 05 y el 07 de octubre Cartagena de Indias recibió la versión XVIII de Jornadas de Operadores de Terminales Marítimo Petroleros y Monoboyas, evento, que tenía como objetivo principal compartir experiencias y conocimientos adquiridos en la operación y mantenimiento de Terminales Marítimos Petroleros, un escenario ideal para para la divulgación de nuevas tecnologías. La Asociación de Pilotos Prácticos de Colombia – ANPRA, participó de eta jornada, pero además tuvo la oportunidad de entrevistar al Capitán Ricardo Izquierdo González, Ex-Presidente de SLOM, Piloto Práctico Maestro de Cartagena de Indias y Puerto Bolívar y CEO de RECUMAR SAS.

Foto 4. Capitán Ricardo Izquierdo González (der).



**Capitán antes de entrar en materia, cuénteles a nuestros lectores quien es el Ricardo Izquierdo, un poco sobre su trayectoria de vida en este mundo marítimo.**

Ricardo Izquierdo González: Soy Capitán de Altura de la Marina Mercante Colombiana y profesional en Ciencias Náuticas, egresado de la Universidad Escuela Naval de Cadetes de Cartagena de Indias, tengo una Maestría en Gestión en la Industria de los Hidrocarburos de la Universidad de Viña del Mar de Chile, soy Piloto Práctico Maestro hace 29 años en el Puerto de Cartagena de Indias y desde hace 18 años en Puerto Bolívar, Carbones del Cerrejón en la Guajira Colombiana. En la actualidad maniobro buques en los dos puertos, sin límite de tonelaje.

Recién graduado y en mis primeros años como Oficial de Marina Mercante, trabajé a bordo de buques de Marina Mercante, para el transporte de carga seca al granel y buque tanque químico, fui Capitán de remolcador

de altura en Cerrejón, fui Supervisor de Operaciones Marinas de ECOPETROL en una unidad de almacenamiento de petróleo que estuvo por varios años en condición de fondeo en el Golfo de Morrosquillo, el FSU Coveñas, fui el primer Gerente del Terminal de OCENSA Coveñas para la atención de buques tanques VLCC en monoboya para la exportación de petróleo y luego tuve a mi cargo las estaciones de Cusiana y Cupiagua de OCENSA en campos de producción de petróleo.

Desde el año 1993 tenemos con mi esposa Mónica Sofía una compañía de servicios de consultoría marítima y portuaria, RECUMAR SAS. Hemos participado en varios desarrollos y proyectos de ingeniería marítima y portuaria a lo largo de estos 29 años, no solo en Colombia, también en algunos países de América Latina.

Soy miembro activo de ANPRA, IMPA, PIANC (Colombia), Instituto Náutico de Londres y de SLOM.

Desde el año 2005 comenzamos la aventura de las Jornadas anuales de SLOM que posteriormente nos llevaron a la creación de la actual Sociedad Latinoamericana de Operadores de Terminales Marítimo Petroleros y Monoboyas, es decir hace 18 años y en los últimos siete años tuve el honor de ser el Presidente de SLOM en el periodo 2015 al 2022.

**¿Qué hace SLOM y cuál es su importancia para el desarrollo petrolero, marítimo y portuario?**

R.I.G.: SLOM es una Sociedad sin ánimo de lucro que desde hace 18 años trabaja por la integración entre los operadores de los terminales marítimo petroleros de América Latina, integración de estos operadores con las compañías que ofrecen bienes y servicios al sector y con las autoridades marítimas y portuarias de la región, con el propósito de trabajar todos buscando mejorar las operaciones de interfaz con buques tanques, con el objetivo de mantener operaciones seguras, limpias y eficientes, en beneficio de nuestra gente, de nuestros terminales marítimo petroleros, de nuestros puertos, de nuestros países, de la región.

Foto 5. XVIII Jornada SLOM, Cartagena de Indias. Foto @SLOM\_Operadores.



**Entre el pasado 05 y el 07 de octubre de 2022 se realizó la XVIII Jornada SLOM, hablemos un poco Capitán sobre la agenda, los invitados especiales y el resultado de este gran encuentro**

R.I.G.: Nuestro evento XVIII Jornada de Operadores de Terminales de Operadores se caracterizó por varias cosas:

- Tuvimos una agenda académica de conferencias y talleres muy variada y de muy alto nivel.
- Por primera vez tuvimos un conversatorio del papel de la mujer en el sector de los hidrocarburos y las operaciones marítimo-petroleras.
- Tuvimos varios invitados del nivel Gerencial de algunas de las principales compañías del sector en la región y este año contamos como anfitriones a las compañías colombianas ECOPETROL, CENIT, OCENSA y Oleoducto de Colombia, lo que fue importante al ser el evento en Cartagena de Indias.
- Tuvimos la asistencia de más de 420 personas, lo que marco el mayor número de personas inscritas en las Jornadas de SLOM.
- Tuvimos una completa participación del espacio disponible para la muestra empresarial y contamos con varios patrocinadores de varias categorías.
- Pero lo más importante fue que con esta Jornada, reconfirmamos lo que somos, una Sociedad de amigos que se reúne cada año para compartir experiencias y conocimientos, una sociedad de amigos que, en la calidez de nuestro evento, único en el mundo, aprovechamos para conocer mas gente del sector y estrechamos aún mas los lazos de amistad y cooperación que ya existen y que hemos venido cultivando desde hace 18 años.
- Esta Jornada sirvió de escenario para el relevo de la Junta Directiva de SLOM que venía trabajando desde hacía 7 años y llego una Junta nueva con muchas ganas de seguir construyendo sobre lo construido, pero con nuevos aires, con nuevas ideas, para fortalecer aún más nuestra querida SLOM.

**El lema de esta versión fue “Impulsando operaciones responsables mediante el control de riesgos”. ¿Expliquémosles a nuestros oyentes qué significa?**

R.I.G.: Desde SLOM promovemos todo el tiempo, en todo lo que hacemos, en todo lo que publicamos, en todo lo que exponemos, que una de las mejores prácticas para asegurar operaciones limpias, seguras y eficientes, es el control de los riesgos asociados a esas operaciones y ello significa que lo hacemos de la siguiente manera: identificando los riesgos asociados a la interfaz con buques tanques, implementando medidas apropiadas para el control de los riesgos identificados, haciendo la trazabilidad debida a las medidas implementadas, desarrollando planes de entrenamiento/capacitación que fortalezcan la gestión del control de riesgos, permanente apertura a entender los cambios del sector para implementar medidas nuevas y con la implementación de sistemas de gestión de control de riesgos que normalicen y documenten los procesos.



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

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

www.pilotosdelpacifico.com

informacion@pilotosdelpacifico.com

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

**Capitán hablemos un poco sobre el sector petrolero, cómo describir después de este gran evento esos avances y nuevas tecnologías que se están implementando a nivel Colombia y Latinoamérica y sobre los avances en la parte portuaria**

R.I.G.: Son muchos los retos que en las operaciones portuarias petroleras tenemos los operadores de los terminales. No podemos quedarnos atrás de los importantes desarrollos tecnológicos que, en materia de control de las transferencias de hidrocarburos y control de pérdidas, por ejemplo, están teniendo los buques tanques. Al final, estos desarrollos nos permiten operaciones mejor controladas, más eficientes, más seguras.

De igual manera otro reto importante está en que las condiciones de la demanda de hidrocarburos en el mundo están empujando a operar con buques tanques más grandes, se requiere cada vez más transporte de hidrocarburos por vía marítima y a pesar de que los buques tanque han crecido en capacidad, tamaño y peso, las instalaciones portuarias y los canales de acceso a los puertos son los mismos. Aquí tenemos un gran reto.

Hemos podido observar a través de estos años, que los fabricantes y proveedores de equipos y elementos para las facilidades portuarias petroleras, han avanzado mucho en la investigación del mejoramiento de sus productos y hoy podemos contar con ingeniería muy acertada y aplicable para un mejor control de los riesgos asociados a la transferencia de hidrocarburos.

Al final, considero que el principal reto que tenemos es educar a nuestra gente a tener una mente abierta al cambio y que debemos fortalecer el entrenamiento de nuestros operadores en las actualizaciones y realidades que el sector nos está exigiendo.

**Finalmente, capitán ¿qué significa para usted la palabra mar?**

R.I.G.: Para mí la palabra Mar la relaciono con “descanso, terapia, paz” y a la vez, como Oficial de Marina Mercante, la relaciono con “trabajo en equipo, disciplina, responsabilidad, motivación, inspiración, compañerismo”.



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

37 años Experiencia

+57 310 363 1312 | asistente@stmpilotos.com



# 2 CONGRESO LECCIONES APRENDIDAS

DE GRAVES ACCIDENTES O INCIDENTES EN MANIOBRAS DE PRACTICAJE

19, 20 y 21 de abril de 2023 | Cartagena de Indias

## 5 razones importantes para participar del Segundo Congreso de Lecciones Aprendidas

-  Permite conocer las relaciones causas-efectos de un accidente o incidente por medio de evidencias y experiencias ya acontecidas.
-  Aporta nuevas herramientas para mejorar las operaciones y minimizar los riesgos de accidentes o incidentes en las maniobras.
-  Evita cometer errores que pueden ser identificados anticipadamente, maximizando los resultados y el desempeño de la operación.
-  Contribuye a desarrollar nuevos y mejores procedimientos de trabajo.
-  Ofrece información de apoyo para una mejor toma de decisiones, reducen la incertidumbre y mejoran el tiempo de respuesta ante situaciones críticas.



Expertos en

**Transporte Marítimo**

**Servicios Portuarios**

[info@maritimadc.com](mailto:info@maritimadc.com)

[\(+57\) 5 421-2847](tel:+5754212847)

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

Santa Marta
Riohacha
Cartagena
Coveñas

## Noticias del Mundo

Nuestro boletín siempre busca mantener informado a nuestros lectores con las noticias más actuales sobre los temas, marítimos y portuarios, por eso en esta edición traemos dos noticias, la primera que incluye un video se titula "Video: Granelero con engranajes golpea una grúa STS en Puerto Moín, Costa Rica" publicada en el portal web <https://maritime-executive.com/>



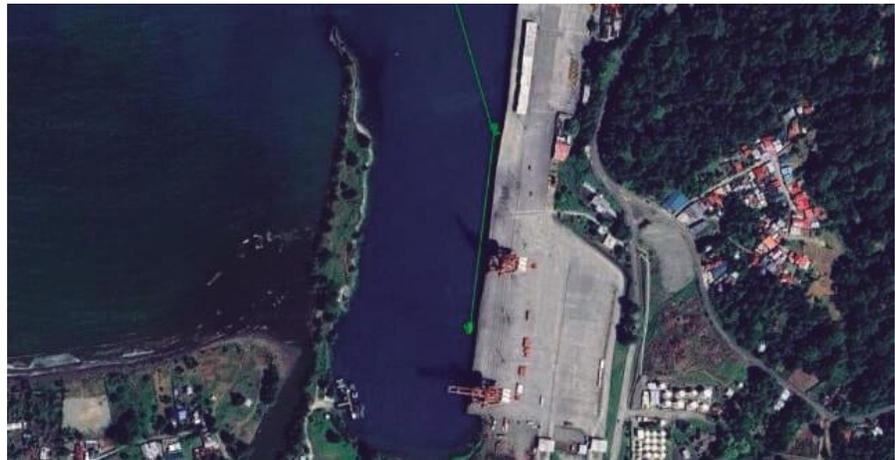
### Video: Granelero con engranajes golpea una grúa STS en Puerto Moín, Costa Rica

Un granelero con engranajes golpeó una grúa pórtico STS en Puerto Moín, Costa Rica el 20 de octubre, y un testigo capturó el momento en el muelle.

Foto 6. Un granelero con engranajes golpeó una grúa pórtico STS en Puerto Moín, Costa Rica el 20 de octubre. Trackline AIS cortesía de Estrella Polar



Escanea este código QR para ampliar la información



El granelero Irma (IMO 9180396) arribó a Puerto Moín la noche del 18 de octubre y atracó en una terminal de carga fraccionada en el pequeño muelle comercial del puerto. Los datos AIS proporcionados por Pole Star muestran que permaneció allí hasta las 11:00 horas del jueves por la mañana, cuando se puso en marcha hacia el sur como si planeara cambiar de amarre.

Foto 7. Ver los videos publicados por maritime-executive en el siguiente enlace <https://maritime-executive.com/article/video-gear-bulker-strikes-an-sts-crane-at-puerto-moin-costa-rica>



Las tres grúas de Irma estaban todas elevadas mientras bajaba por el muelle. Las grúas del barco despejaron el primer pórtico STS, que estaba levantado, pero hicieron un fuerte contacto con el segundo, que todavía estaba en la posición baja. Cuando la proa pasó por debajo del pórtico, la pluma de la primera grúa fue forzada hacia abajo, pero logró pasar. La segunda grúa a bordo estaba orientada hacia el pórtico y quedó atrapada, forzando su brazo hacia arriba y torciendo hacia babor. El pórtico STS se balanceó con el impacto pero no colapsó y el barco se detuvo.

La última inspección de control del estado del puerto de Irma se llevó a cabo en Portugal y detectó tres deficiencias menores, todas relacionadas con el mantenimiento de registros. Permaneció en el puerto hasta el viernes por la noche.

Recuerda que la nota la puedes encontrar también escaneando el código QR. También puedes seguirlos en Twitter como @Mar\_Ex o ingresar a toda su información en [maritime-executive.com](http://maritime-executive.com)

La segunda noticia está relacionada con el buque de investigación científica ARC Simón Bolívar el cual fue construido por COTECMAR, noticia que fue publicada por <https://portalportuario.cl/>



### Colombia: Culminan pruebas de mar del buque ARC Simón Bolívar en Cartagena

El buque de investigación científica marina ARC Simón Bolívar, construido por Cotecmar para la Dirección General Marítima (Dimar) de Colombia, culminó exitosamente sus primeras pruebas de mar, navegando 413 millas a mar abierto, sin ningún contratiempo.

Foto 8. Buque ARC Simón Bolívar. Foto Tomada de @Cotecmar.



Las pruebas de mar se realizan con el fin de verificar el desempeño de la maquinaria del buque, convirtiéndose en el paso previo que cualquier navío debe realizar para entrar en operación. De esta manera, durante cuatro días, la unidad ARC Simón Bolívar comprobó el correcto funcionamiento



de radares, carta electrónica, timón, piloto automático, ecosonda, motores propulsores, sistemas eléctricos, entre otros; evaluando la estabilidad, las vibraciones y ruidos que generan sus equipos y sistemas integrados.

Así se corroboró que la nave funciona de manera adecuada con las especificaciones que fueron definidas para su construcción, por lo que en noviembre de 2022 iniciará otra fase de pruebas especializadas para este tipo de buque.

Durante este periodo se medirá, entre otros factores, el casco silencioso "que es vital para poder operar los equipos de investigación, en especial los de hidrografía para la elaboración de las cartas batimétricas y de navegación, por lo cual es indispensable que la plataforma no produzca ruidos para que sus sistemas que tienen sensores acústicos optimicen su operación", según explicó el Capitán de Fragata Jahir Andrés Robledo Leal, Gerente del Proyecto.

En la segunda fase se verificarán los equipos de investigación como el USBL, un sistema de posicionamiento acústico bajo el agua con el que un vehículo remotamente operado podrá explorar las profundidades para tomar muestras e imágenes, así mismo se efectuarán ejercicios con helicóptero en la cubierta de vuelo.

Este buque es el primero en Colombia construido con las capacidades para realizar misiones a la Antártida, pues resiste las inclemencias meteorológicas por medio de un radar para detectar hielos flotantes, equipos con sensores acústicos para navegar con baja visibilidad, calefacción de interiores, un casco de clase polar que soporta bloques de hielo de hasta 40 centímetros de grosor, entre otros elementos.

En las pruebas de mar participaron 130 personas entre ingenieros y técnicos de Cotecmar, comisionadores de las empresas de los equipos y sistemas que integran el ARC Simón Bolívar y la tripulación compuesta por 33 personas.

Recuerda que la nota la puedes encontrar también escaneando el código QR. También puedes seguirlos @portalportuarioo ingresar a toda su información en <https://portalportuario.cl/>



## ANPRA Digital #ConProaAlFuturo



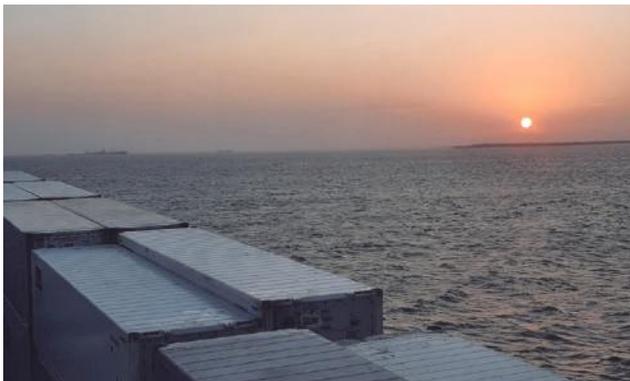
No te puedes perder la historia del Capitán Francisco José Quintero Pinto, escúchalo en nuestro podcast “ANPRA en 10 minutos”.



Te invitamos a escuchar la entrevista en <https://spoti.fi/3TOZcgC> o escanear el código QR.

## ANPRA en imágenes

El Capitán Jaime García captó con su lente a los Pilotos Prácticos de la jurisdicción de Urabá y el Darién adelantando operaciones en Bahía Colombia - Golfo de Urabá.



# 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