

Boletín No.

14

Septiembre 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 de portada: Jorge Guerrero | Índice: Augusto Gallo | Fotos páginas interiores: Carlos Andrés Cantor Caballero, Jaime García, Luis Hernando Martínez Azcárate, @mundomaritimo.

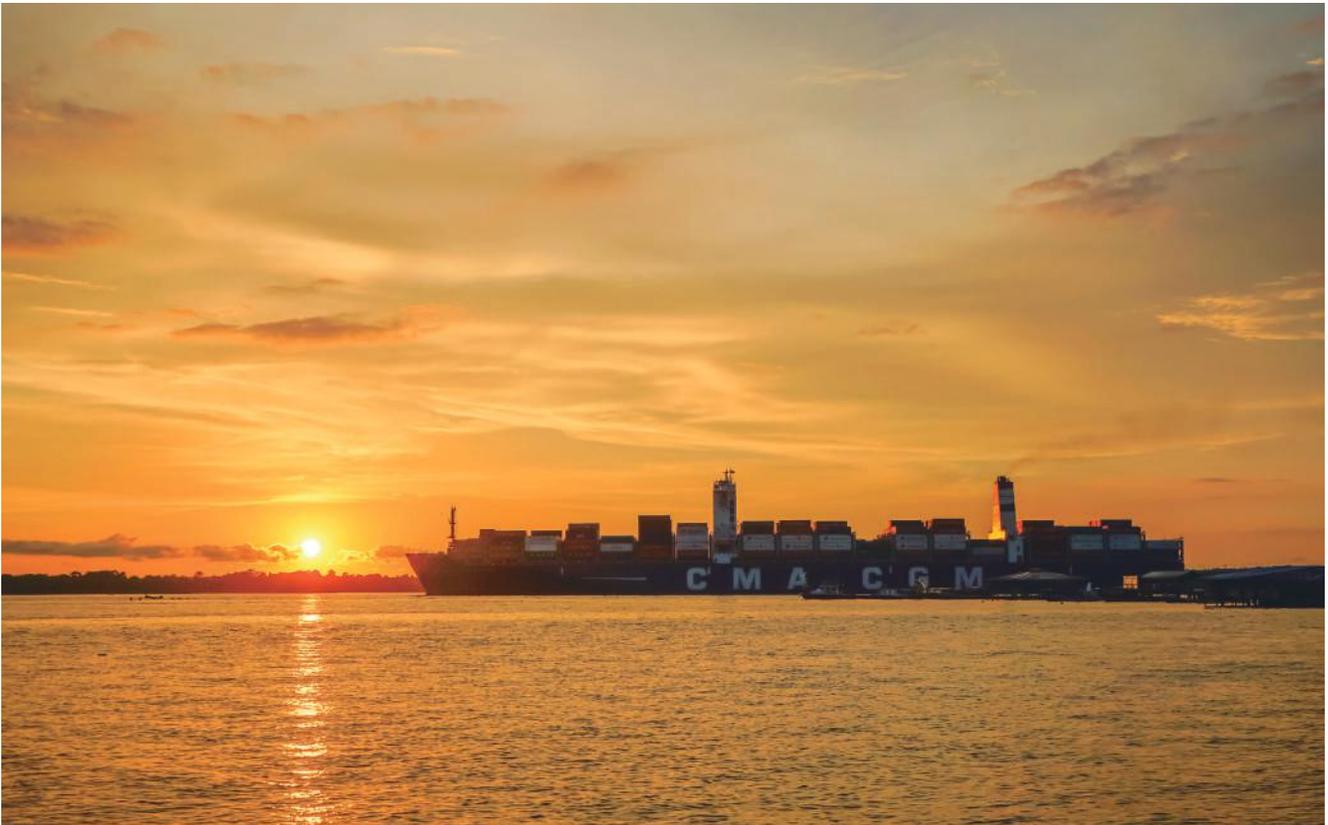
Impresión: Printergraph Ltda

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 Carlos Andrés Cantor Caballero.....	6
Segundo Piloto para maniobras de Practicaje, entrevista al Capitán Luis Hernando Martínez Azcárate	11
Noticias del mundo	14
Sube la tensión en la USWC ante el estancamiento de negociaciones laborales entre operadores portuarios y la ILWU	14
Puerto de Chancay de Perú registra avance del 62% en el movimiento de tierras	15
ANPRA Digital #ConProaAlFuturo	17
En nuestro Canal de YouTube entrevista al capitán Carlos Andrés Cantor Caballero	17
ANPRA en imágenes	18
Las frases de nuestros asociados durante el año 2022	18



Saludo del Presidente



ANPRA

29 años impulsando el desarrollo del practicaaje en Colombia

El pasado 17 de septiembre se conmemoró en Colombia el Día Nacional del Piloto Práctico, fecha que nos permitió celebrar la noble y fundamental labor del practicaaje, así como reconocer el trabajo que desempeñan todos los pilotos prácticos en los diferentes puertos del país, hombres de mar y río que, asumiendo riesgos y dificultades durante los 365 días del año, hacen de su profesión un orgullo para la navegación.

Cabe anotar que, para la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia, el 17 de septiembre nos recuerda la fundación de esta asociación de empresas que empezó sus labores en el año 1993 y que ha venido desde esa fecha trabajando arduamente por el practicaaje, por los prácticos, las empresas, por el devenir normativo y la implementación de tratados internacionales, y porque la navegación en las áreas restringidas sea segura. Si nos remitimos a la historia, el 20 de mayo de 1993, se llevó a cabo en el Club Alemán de Barranquilla la primera reunión de los representantes de las empresas de practicaaje con licencia comercial, que más tarde se constituyeron en la primera asamblea de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos-ANPRA y se aprobaron además los estatutos de esta organización. Los asistentes a esta reunión fueron:

Carlos Eduardo Toro Uribe, en representación de Promar, domiciliada en Cartagena; Rafael García Meléndez, en representación de Pilcar Ltda., domiciliada en Cartagena; Jorge Dahl Restrepo, representante de Tecnimar Ltda., domiciliada en Cartagena; Víctor M. Estévez Mantilla, en representación de Practicol Ltda., domiciliada en Cartagena; Daniel Espinosa Redondo, en representación de C.P.C. Ltda., domiciliada en Barranquilla; Hugo Montaña Valbuena, en representación de S.P.A.N. Ltda., domiciliada en Barranquilla; Héctor Rodríguez Botiva, en representación de S.T.M. Ltda., domiciliada en Santa Marta; y Jorge E. Rada Carvajal, en representación de Spilbun Ltda., domiciliada en Buenaventura.

Se designó como Presidente de la Asociación al Dr. Felipe Vallejo García, con el compromiso de gestionar la correspondiente personería jurídica, la cual fue otorgada por la Alcaldía de Bogotá mediante la Resolución 528 el 17 de septiembre de 1993, constituyéndose posteriormente también este día como el día del piloto practico.

Hoy, 29 años después de haber marcado un hito como asociación, continuamos impulsando el desarrollo del practicaaje en Colombia, trabajando permanentemente por y para los pilotos prácticos, quienes son considerados como ese eslabón que le da valor al desarrollo del país, pues son ellos quienes garantizan la correcta llegada y/o salida de los barcos que atraviesan el mundo transportando alimentos, suministros, medicamentos y tecnologías

Queremos expresarles al mundo que en los diferentes puertos de Colombia cuentan con un aliado profesional e incondicional

Los prácticos colombianos inician su vida en las actividades marinas en la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla

entre otros. Los pilotos prácticos de Colombia han sido protagonistas al ser ellos los encargados de recibir a las grandes embarcaciones provenientes de China, Rusia, Estados Unidos, Europa y África y guiarlos en arribo a los ocho puertos principales del país.

Sea la edición número 14 de nuestro boletín un motivo para explicarle también a nuestros lectores que el practicaaje, no es una tarea sencilla es una carrera de 5 años con una tesis de graduación, son lustros de estudio, práctica y maniobras exitosas, que requieren de un carácter decidido y comprometido. Los prácticos colombianos inician su vida en las actividades marinas en la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, allí luego de 4 años y, en algunos casos, misiones especiales de más años, salen a realizar diferentes tareas en el mar, deben estar al menos cinco años de navegación abordo, luego siguen 3 años de entrenamiento en una jurisdicción, 1 año en cursos de la (OMI) Organización Marítima Internacional, 5 años de práctico en categoría de segunda y finalmente 5 años de práctico en categoría de primera, es decir, solo luego de 23 años en el mar se da el ascenso a piloto maestro. Razón por la cual hoy 17 de septiembre queremos expresarle al mundo que en los diferentes puertos de Colombia cuentan con un aliado profesional e incondicional, un piloto práctico presto a desarrollar y entregar lo mejor de sí en cada maniobra.

Finalmente expresarle un cordial saludo a todos los pilotos prácticos y sus familias, así como las empresas de practicaaje, protagonistas en el desarrollo marítimo y portuario del país.

VALM (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA
PRESIDENTE



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



Capitán Carlos Andrés Cantor Caballero



¿Cómo un hombre del interior del país resulta ejerciendo un carrera tan apasionante y vinculada con el mar?

¿Cuánto tiempo lleva usted trabajando en esta bella ciudad de Barranquilla?

El homenaje de este mes está dedicado al Capitán Carlos Andrés Cantor Caballero, quien nació en Bogotá en 1974 y ahora es Piloto Práctico de Barranquilla. En esta entrevista nos compartirá un poco sobre su historia, anécdotas, su opinión sobre el practicaje y cómo es desempeñar esta actividad en la jurisdicción y Puerto de Barranquilla, donde además comparte a diario con un equipo de pilotos prácticos que cuentan con amplia experiencia, brindando un eficiente apoyo a las embarcaciones que transitan por el canal navegable de la ciudad conocida como la Puerta de Oro de Colombia. Para el capitán y la empresa a la cual pertenece el lema es “La Seguridad Primero”.

Foto 1. - Maniobra Capitán Carlos Andrés Cantor Caballero.

Carlos Andrés Cantor Caballero: Mi hermano mayor siempre quiso ser marino yo quería ser piloto pero de avión, él se va para la escuela Naval de Cartagena y estando en la escuela Naval me logro despertar la curiosidad hacia lo que él había escogido y en eso me encontré con una profesión que era la Marina Mercante y cambie la aviación por irme a ser capitán de barco.

C.A.C.C.: Como Piloto Práctico en Barranquilla llevo 10 años en la actividad, soy Piloto de primera categoría aquí en la jurisdicción.

¿En los últimos años ha habido algunos cambios notorios para el practicaje?

C.A.C.C.: Si, definitivamente el mundo va avanzando, la logística y el transporte van en el mismo sentido. Cuando yo empecé hace 10 años a maniobrar había una tecnología básica enfocada hacia los instrumentos de los barcos, hoy encontramos los Pilotos Prácticos con sistemas propios de tecnología que lo llevan a uno, que nos permiten mejorar nuestro posicionamiento y la forma de maniobrar las embarcaciones.

¿Cómo describir una maniobra en el puerto de Barranquilla?

C.A.C.C.: Es algo bastante complejo, requiere mucho profesionalismo, disciplina y dedicación, debemos tener un conocimiento a diario de lo que pasa en este río, pues este cambia las condiciones día a día, no siempre las maniobras son iguales, la de hoy es distinta a la de mañana por las condiciones que el entorno presenta, como por ejemplo los vientos que son bastante cambiantes, las corrientes.

Las profundidades del río cambian todos los días, lo que nos obliga a estar a diario actualizados, pues cada maniobra tiene una condición distinta.

“Somos un eslabón que le da valor a la cadena logística en el sentido que cuando un Piloto Práctico aborda una embarcación permite que esta llegue a su lugar de atraque de forma segura”

¿Por qué es importante para el país el trabajo que ustedes desarrollan?

C.A.C.C.: Es muy importante porque nosotros hacemos parte de la cadena logística del transporte, somos un eslabón que le da valor a la cadena logística en el sentido que cuando un Piloto Práctico aborda una embarcación permite que esta llegue a su lugar de atraque de forma segura, es decir que el valor que estamos agregando a la cadena logística es seguridad y confiabilidad.

Una anécdota que quiera destacar en su vida como Piloto Práctico Capitán.

C.A.C.C.: Bastantes, cada maniobra es una anécdota porque es algo que siempre sale distinto, pero recuerdo muy bien que cuando empecé me estaba entrenando un Piloto Práctico de los primeros que tuvieron su licencia aquí en Barranquilla, el Capitán Pablo Arellano que era un capitán que me enseñó a maniobrar sin tecnología, todo con referencias visuales, con bastante experiencia aquí en el puerto.

Estando en el periodo de entrenamiento, yo llegaba a la casa con bastante preocupación porque no lograba entender muchas cosas que se adquirirían a través de la experiencia, el día a día o el desarrollo de maniobras, es decir para mí inicialmente las primeras maniobras de entrenamiento eran algo muy complejo que me hacían pensar como en que me metí... Pero hoy en día entiendo que esa experiencia se adquiere a través del tiempo.

¿Cómo describe el Capitán Cantor una maniobra, un día de trabajo?

C.A.C.C.: Una maniobra yo la describo desde el principio con la planeación, semanalmente hacemos un comité técnico de seguridad donde vemos los barcos que están anunciados y sabemos a qué nos vamos a enfrentar esa semana que estemos de turno. No sabemos si nos van a asignar exactamente un barco pero vamos preparados con lo que puede pasar.

La maniobra inicia cuando nos asignan un barco, dos o seis horas antes nosotros entramos a ver las características del barco con anticipación y empezamos a revisar plano batimétrico, condiciones de viento, marea, corriente y en la mente uno va planeando la ejecución de la maniobra, luego pasan por nuestra casa a cualquier hora del día, nos llevan hasta la base de las lanchas, allí nos trasladamos hasta mar abierto a 2.5 millas de Boca de Ceniza y embarcamos. Una vez a bordo hacemos un intercambio de información con el Capitán del barco donde nosotros le damos todo nuestro conocimiento y lo que está pasando en ese momento de la maniobra, cómo está la corriente, cómo están los vientos, a qué muelle vamos, con qué equipos contamos, cuántos remolcadores, cuántas lanchas de amarres tenemos, condiciones de defensas de muelles, cómo están las profundidades del río, cuáles son los puntos críticos, cuáles son los puntos en los que podemos hacer cruces con otras embarcaciones y nosotros recibimos del Capitán del barco la información que necesitamos como lo son las características del barco y cómo es la maniobrabilidad de esa embarcación para poder por nuestra parte darle una asesoría adecuada.

Una vez pasa eso y estamos de acuerdo en ingresar la embarcación, empezamos a hacer la navegación y maniobra hasta que logramos llevar el barco a puerto seguro, amarrarlo, hacer reportes y finalmente desembarcarnos. La maniobra termina cuando yo llego a mi casa, porque también hay movimiento del puerto hasta mi casa y al final de cada maniobra hacemos una retroalimentación interna de como resultó la maniobra, esa es una autoevaluación que se hace cada Piloto, para que cuando nos asignen la siguiente maniobra, podamos corregir las novedades o saber en qué puedo mejorar, para que salgan las operaciones de forma segura.

Capitán ¿qué es lo más difícil en la vida del Piloto Práctico?

C.A.C.C.: Lo más difícil es hacer esa autoevaluación diaria para ir mejorando, porque la rutina a veces nos distrae y no permite que uno pueda hacer ese tipo de ejercicios.

¿Cómo ve su familia o su esposa esta profesión?

C.A.C.C.: De mi familia recibo apoyo total a lo que hago, es incondicional, de hecho, mi familia ha dado vueltas por todo el país recorriendo todos los puertos conmigo, sacrificando temas personales como el estudio de ellos, dándole prioridad siempre a mi profesión. Siempre recibo de ellos un apoyo incondicional.

He podido trabajar en todos los puertos de Colombia, no como práctico, pues Piloto Práctico solo lo he sido en Barranquilla, pero he podido ejercer otros cargos a nivel marítimo portuario en Buenaventura, Cartagena, Santa Marta e incluso aquí mismo en Barranquilla, lo cual me ha permitido ver la profesión del práctico desde un punto de vista integral y saber cómo

Foto 2. - El Capitán Cantor en maniobra desde el Puerto de Barranquilla.



funciona toda la cadena logística desde el agente marítimo, el naviero, el terminal y en esta ocasión estoy desde el lado de los prácticos, lo cual me permite tener una visión amplia en el negocio, y entender las necesidades de todos los actores del medio Marítimo Portuario.

“La asociación es muy importante para nosotros los Pilotos Prácticos porque es la forma de agremiarse, de lograr que nos escuchen, de lograr defender nuestros intereses, de lograr defender la profesión”

Teniendo en cuenta su experiencia, ¿por qué es importante la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia ANPRA?

C.A.C.C.: La asociación es muy importante para nosotros los Pilotos Prácticos porque es la forma de agremiarse, de lograr que nos escuchen, de lograr defender nuestros intereses, de lograr defender la profesión porque hoy en día y hable del practicaaje, se ven muchas presiones en el entorno hacia nuestra actividad, y si nosotros no estamos unidos por medio de la asociación, será mucho más fácil para las personas interesadas en menospreciar o dejar de lado nuestro oficio o una posesión histórica como lo es esta, pues le va a quedar mucho más difícil, unidos somos como la mano, un dedo no hace mucho, pero los cinco tienen más fuerza y así podemos defendernos de la forma más adecuada.

¿Qué significa para usted la palabra barco?

C.A.C.C.: Pasión

¿Qué le dice la palabra Mar?

C.A.C.C.: tranquilidad, trabajo y respeto.

¿Para finalizar algún mensaje para las nuevas generaciones de Pilotos Prácticos?

C.A.C.C.: Yo siempre he dicho que esto es un estilo de vida y la persona que quiera ser Práctico debe hacerlo porque le gusta, no debe hacerlo por ningún otro motivo, porque no va a ser feliz.

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



Segundo Piloto para maniobras de practica en los diferentes puertos de Colombia

En esta edición queremos abordar otro tema de vital importancia, pues es de conocimiento que existen algunas instrucciones y/o recomendaciones para garantizar la prestación del servicio público de practica, una de ellas es contar con el Segundo Piloto para maniobras de practica en los diferentes puertos del país.

Es por ello, que la Resolución No. 0952 del 28 de octubre de 2019 “Por medio de la cual se adiciona el Capítulo 7 al Título 1 de la Parte 3 del REMAC 3: “Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas”, en lo concerniente al establecimiento de instrucciones y recomendaciones con el fin de garantizar la prestación del servicio público de practica”, expedida por la Dirección General Marítima, establece la obligatoriedad de contar con dos pilotos prácticos para maniobras de atraque, zarpe, cambio de muelle, cambio de costado y fondeo, en dársenas restringidas de buques portacontenedores y gaseros con eslora superior o igual a 290 metros y manga igual o superior a 38 metros.

Ahora bien, dicha obligatoriedad abarca también aquellas situaciones meteorológicas especiales o técnicas que la operación del puerto así lo requiera, la cual debe ser solicitada por el Capitán de Puerto de la jurisdicción, previa reunión técnica con el piloto designado por la empresa, la agencia marítima y el jefe de operaciones de la instalación portuaria.

Para profundizar sobre este tema, entrevistamos al **Capitán Luis Hernando Martínez Azcárate**, quien actualmente trabaja en el puerto de Buenaventura.

Capitán Martínez, según lo establecido en la reglamentación expedida por la Dirección General Marítima, por qué es importante el uso del segundo piloto práctico en una maniobra.

Luis Hernando Martínez Azcárate: La resolución estipula que la condición mínima de seguridad para un buque es que esté en una maniobra de dársena restringida, siendo la maniobra de dársena restringida un área de maniobra inferior al 1.5% de la eslora del buque. Esas dos condiciones hace imperativo el uso del piloto, tanto la eslora como el área de maniobra, pero la misma Resolución establece que el Capitán de Puerto por oficio (de acuerdo a los tipos de maniobras que se puedan presentar que son infinidad, las maneras no son tan limitadas a un texto sino a las condiciones técnicas del buque: operación, clima, condiciones meteo – marinas, entre otros) puede estipular de oficio el empleo del segundo piloto para una maniobra.

Cuáles son las buenas prácticas que desarrolla el Segundo Piloto

L.H.M.A.: Es de reconocer que al principio cuando se empieza a implementar el segundo piloto porque el instinto decía que uno como piloto oficial o jefe de la maniobra necesitaba ayuda, pero empieza a llegar el segundo piloto y se deben determinar sus funciones las cuales son importantísimas, pues por experiencia propia, en situaciones vividas que afortunadamente no han llegado a una situación crítica, puedo decir que el segundo piloto en el momento de una emergencia se convierte en la estrella de la maniobra.

El segundo piloto tiene una cantidad de funciones que por lo menos en el caso mío yo se las asigno, le digo que él debe estar encargado de la velocidad, de la deriva del buque, la tendencia del buque, distancia a los puntos conocidos críticos de la maniobra, lo que hace que yo este concentrado específicamente en la maniobra y el Capitán al ver que uno esta “más tranquilo”, porque uno ya no se mueve de un lado al otro del buque, él también se relaja en el buen sentido de la palabra pues no se eleva su nivel de tensión, por lo que en ese sentido el segundo piloto se convierte en un factor muy importante que genera tranquilidad para el Piloto oficial de la maniobra pues es una continua lluvia de información que uno le está pidiendo y él se la confirma a uno, por lo que el Capitán del buque ve que uno tiene su asesor y que se están haciendo las cosas como debían ser bajo criterio de él, hace que el Capitán mantenga su paz y no traten de intervenir de las maniobras que son siempre de mucho riesgo.

En ciertas situaciones el segundo piloto se convierte en la estrella porque se dedica a hacer justamente eso, a transmitir una información que es vital y puede ser crítica en un momento determinado.

Foto 3. - Capitán Luis Hernando Martínez Azcárate. Puerto de Buenaventura.



Sobre esta foto el Capitán Martínez nos dice “En esta maniobra nos quedamos sin el remolcador de popa, con corriente de puja bajando, pudimos atracar el busqué sin novedad, es más, cuando terminó la maniobra el segundo piloto me dijo, excelente maniobra capitán y le respondí, gracias, tocó recordar la época en que atracábamos los buques con un solo remolcador en la Sociedad Portuaria Buenaventura -SPB”

Es decir que el segundo piloto optimiza el trabajo de un piloto con categoría

L.H.M.A.: Claro, él optimiza el trabajo garantizando una mayor seguridad, así sea uno piloto maestro, ese segundo piloto es una ayuda fundamental. En el caso de Buenaventura, por ejemplo, existen sitios de viraje en que si uno tiene que mirar la boya o el muelle no se sabe en un momento determinado cual se tiene que mirar, por lo que el segundo piloto tendría una función específica y él la cumple, pues mantiene dando la distancia exacta y la tendencia del buque.

¿Cómo son las maniobras cuando hay un segundo piloto?

L.H.M.A.: Yo digo desde mi percepción que la maniobra con segundo piloto es mucho más tranquila, lo que no significa que el nivel de seguridad se esté comprometiendo, al contrario, siempre he dicho que el piloto da tranquilidad y confianza al Capitán, el segundo piloto eleva el nivel de seguridad en todos los aspectos, por una mayor información al instante y la tranquilidad que genera tanto para el Capitán como para el piloto que hay una ayudante en función de la maniobra.

¿Esta práctica de segundo piloto se realiza en otros países?

L.H.M.A.: Sí, esa práctica se utiliza en muchos países. Debe decirse que el estado colombiano se demora mucho en tomar decisiones, nosotros nos demoramos mucho tiempo en llegar a esa condición, pero en países como Chile, en el puerto de Valparaíso se utilizan cuatro pilotos, entonces la práctica es normal, entre más pilotos mayor seguridad.

¿Tiene usted un comentario final sobre este tema?

L.H.M.A.: Sí, tengo dos observaciones. La primera es que debemos dar cumplimiento a la Resolución de DIMAR, no importa si llueve, es de noche o es de día, la norma es clara y debe haber dos pilotos en buques mayores de 290 metros de eslora.

También pienso que debe implantarse el segundo piloto para los petroleros en el amarre de las monoboyas, eso sería importantísimo en Colombia y elevaría mucho el nivel de seguridad. Hay que reconocer que los dos pilotos para el amarre en monoboyas es normal en otros puertos que tienen petroleras, nosotros no estamos aplicando esa norma, debemos hacerlo, eso eleva el nivel de seguridad, protege el medio ambiente y evitaría la posibilidad de un incidente o accidente.

Servicio de Practicaje en Santa Marta & Riohacha

Experiencia | Seguridad | Compromiso

+57 310 363 1312 | asistente@stmpilotos.com

37 años Experiencia

Noticias del Mundo

Compartimos con nuestros lectores las noticias más actuales sobre los temas, marítimos y portuarios, en esta edición traemos dos noticias, la primera se titula "Sube la tensión en la USWC ante el estancamiento de negociaciones laborales entre operadores portuarios y la ILWU" publicada en el portal web <https://www.mundomaritimo.cl/>



Sube la tensión en la USWC ante el estancamiento de negociaciones laborales entre operadores portuarios y la ILWU



Escanea este código QR para ampliar la información

Las negociaciones laborales portuarias de la Costa Oeste de EE.UU. (USWC) están estancadas y actores de la industria naviera temen que estas puedan extenderse incluso hasta 2023, pese a que esperaban que las negociaciones, que comenzaron en mayo, concluyeran a mediados de septiembre, reporta WSJ.

Las conversaciones involucran a más de 22.000 trabajadores en 29 puertos desde California hasta el estado de Washington que incluyen importantes centros de comercio con Asia. Los miembros del Sindicato Internacional de Estibadores y Almacenes (ILWU, por su sigla en inglés) han estado trabajando sin contrato desde julio cuando expiró la validez del último acuerdo y si bien hasta ahora no se han retrasado el movimiento de carga, se teme que la disputa laboral pueda escalar.

De hecho, estibadores en Seattle la semana pasada convocaron reuniones para prepararse para posibles piquetes y en el puerto de Tacoma, no trabajaron en el turno de noche en agosto en una instalación de manejo de carga debido a un desacuerdo sobre la capacitación en RCP y en el puerto de Los Ángeles no trabajaron durante unas cuatro semanas en una sección de APM Terminals, argumentando preocupaciones de seguridad sobre el equipo automatizado, obligando el desvío en agosto de 40.000 TEUs al vecino puerto vecino de Long Beach.

Foto 4. - Foto mundo marítimo



Muchos importadores están trasladando desembarques de productos hacia los puertos de la Costa Este (USEC) y al Golfo de EE.UU. para que su carga no se atasque en caso de un cierre patronal o acciones laborales. Cabe recordar que el Presidente de EE.UU. Joe Biden la semana pasada debió intervenir para evitar un cierre nacional del sistema ferroviario de carga, acción que también esperan en la industria naviera para evitar un paro portuario.

Los sindicatos portuarios agrupados en la ILWU y sus empleadores están negociando el primer nuevo contrato laboral plurianual desde 2015. Ambas partes llegaron a un acuerdo tentativo sobre salud y beneficios a fines de julio, pero no han logrado avances en temas como salarios y automatización.

La ILWU y la PMA (Asociación Marítima del Pacífico), grupo que negocia para las líneas navieras y los operadores de terminales que emplean a los trabajadores, tienen un acuerdo de no discutir las conversaciones públicamente. Un vocero de ILWU dijo que las negociaciones toman tiempo y que el sindicato “sigue comprometido con el proceso, con el objetivo de llegar a un acuerdo de negociación colectiva con nuestros empleadores que apoye los trabajos de los estibadores y la economía estadounidense”.

Recuerda que la nota la puedes encontrar en: <https://bit.ly/3BKpx8o>
También puedes seguirlos en @mundomaritimo

La siguiente noticia registra el avance del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay e Perú, y que también fue publicada por <https://www.mundomaritimo.cl/>



Puerto de Chancay de Perú registra avance del 62% en el movimiento de tierras

Los avances de las obras del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, ubicado a 80 km al norte de Lima, en Huaral, a cargo de la empresa china Cosco Shipping, tiene un avance general del 18,89%. Y, el movimiento de tierras tiene un avance del 62%.

Su construcción, de acuerdo al MTC, es clave para el comercio internacional porque será un hub que redistribuirá la carga de los países de Chile, Ecuador y Colombia. Este puerto permitirá descongestionar las vías de acceso al puerto del Callao, generando oportunidades para la carga proveniente del oriente y sierra central, y elevando su competitividad frente a otros mercados.

Por otro lado, se informó que se viene instalando los pilotes de tres de los cuatro muelles que están contemplados en una primera etapa y que lo convertirán en el puerto más grande de Latinoamérica. El proyecto está

diseñado para tener hasta 15 muelles que lo transformarían en el más grande del Pacífico.

Se trata de un terminal grande, moderno y bien equipado, destinado a recibir embarcaciones de gran dimensión. “Ello permitirá atender el crecimiento de la demanda portuaria, reducir costos y sobrecostos del mercado nacional e internacional e impactar positivamente en la economía”, sostuvo el presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), Manuel Hinojosa.

Foto 5. - Foto tomada de @mundomaritimo



Etapas:

El megaproyecto está constituido por tres grandes componentes. Uno de ellos es la zona operativa portuaria, donde se realizarán las actividades portuarias. Esta comprende los muelles espigones, canales de ingreso marítimos, áreas de mantenimiento, así como espacios de almacenamientos para contenedores y carga.

El segundo componente es el complejo de ingreso e incluye el antepuerto vehicular, puertas de ingreso, área de inspecciones de aduanas, oficinas administrativas y áreas de servicios logísticos y de apoyo. Se ubica hacia el este de la zona operativa a una distancia de aproximadamente 2 kilómetros.

El tercer componente es el túnel subterráneo de 1.8 kilómetros de largo, que evitará interrumpir el tránsito de la ciudad, pues conectará el complejo de ingreso con la zona operativa portuaria.

La inversión del proyecto en su primera etapa asciende a US\$1.300 millones.

Recuerda que la nota la puedes encontrar en: <https://bit.ly/3UD3hWI>
También puedes seguirlos en @mundomaritimo

ANPRA Digital #ConProaAlFuturo



En nuestro canal de YouTube encuentra la entrevista que le realizamos al Capitán Carlos Andrés Cantor Caballero, desde la Puerta de Oro de Colombia.



>> Escanea este código QR para ampliar la información



Entrevista al Capitán Carlos Andrés Cantor Caballero

Te invitamos a ingresar al siguiente link <https://youtu.be/Z12Wot2yODY> o escanear el código QR

SERVICIOS DE PILOTAJE DE BUENAVENTURA S.A.

SPILBUN S.A.

BUENAVENTURA PILOTS

Somos la Primera compañía privada de pilotaje en el Puerto de Buenaventura.

"Pilotos de Alto Nivel Experiencia y Operación Segura".

ANPRA en imágenes

Con motivo de la celebración del Día Nacional del Piloto Práctico queremos compartir con nuestros lectores algunas de las frases más importantes expresadas por algunos de los asociados en lo transcurrido del año 2022.




"El trabajo de nosotros es muy importante porque hacemos parte de la cadena logística del transporte, somos un eslabón que le da valor a la cadena logística porque cuando un Piloto Práctico aborda una embarcación permite que esta llegue a su lugar de atraque de forma segura, es decir que el valor que estamos agregando a la cadena logística es seguridad y confiabilidad"

Capitán Carlos Andrés Cantor Caballero
17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico



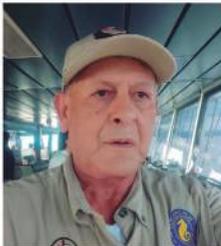

"Ahora los pilotos son más profesionales, son más exigentes los entrenamientos y requisitos, la seguridad es mayor, y eso lo llena a uno de satisfacción, oír a los capitanes de los buques hablando muy bien del profesionalismo de los pilotos en Colombia"

Capitán Carlos Jorge Dahl Pareja
17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico




"El piloto práctico es importante porque la mayoría de los capitanes no conocen muy bien el área o el puerto al que llegan. Nosotros orientamos y dirigimos la maniobra hasta finalizarla exitosamente. Nosotros cuidamos el medio ambiente, la seguridad física de los terminales y la vida humana"

Capitán William Elías Bustillo
17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico

"Esta es una profesión encantadora, porque uno varía todos los días, todas las maniobras, uno cambia de un barco a otro, y todos los barcos no son iguales. Como piloto práctico llevo más de tres mil maniobras en 22 años"

Capitán Javier Antonio Moreno Cortés
17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico




"ANPRA es una asociación supremamente importante, debemos fortalecerla día a día, permitiendo que los más antiguos y los jóvenes vayan interrelacionándose y viendo los beneficios de pertenecer a una asociación fuerte, constante y con objetivos claros"

Capitán Jhon Felipe Arias Nieto
17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico




"ANPRA siempre ha trabajado por los prácticos, y creo que todos juntos podemos lograr mejores cosas para que el servicio del practicante se preste de manera seria y responsable"

Capitán Jorge Ovalle Hernández
17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico




"Yo soy la primera persona que conoce el capitán del buque. Después ya viene el trato personal donde es importante aprender a distinguir los temperamentos de los capitanes, pero además es primordial hacerles entender que uno está ahí para ayudarlos"

Capitán José Luis Lara Parra
17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico




"Cada vez que me embarco, cada vez que hago una maniobra pienso en la seguridad de poder recibir toda la carga, los recursos que le vendemos o salen hacia el exterior, es muy importante nuestra labor aunque en ocasiones sea muy silenciosa nuestra profesión"

Capitán Juan David Benavides de la Hoz
17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico



"Entonces nosotros a raíz de que nos independizamos y que ANPRA nos acogió, empezamos a crecer y en este momento los pilotos de turbo somos una sola empresa y hemos permanecido durante el tiempo unidos"



Capitán Luis Guillermo Vanegas Silva

17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico




"El capitán me da toda su confianza para que yo le lleve su buque con seguridad a puerto seguro. La Autoridad Marítima, ANPRA y los pilotos le garantizamos a todos los armadores del mundo que todos los puertos de Colombia son seguros"

Capitán Luis Hernando Martínez Azcárate

17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico



"El piloto práctico es un asesor, pero también es el primer rostro amable que recibe un capitán después de muchos días, tal vez meses navegando, y llegar a puerto encontrar ese rostro amable que le dice bienvenido y le dice 'tranquilo todo va a salir bien', eso es un piloto práctico, más que un asesor es un amigo"



Óscar Enrique Arboleda Valenzuela

17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico




"Desde ANPRA venimos haciendo cosas muy interesantes y es darle la importancia que tiene la actividad del practica en Colombia: capacitaciones para los pilotos, capacitación en simuladores, manejo de remolcadores, características y manejo de buques de última tecnología que hoy en día han sobrepasado las dimensiones con las que se operaba anteriormente, ANPRA vienen trabajando con mucho acierto y profesionalismo"

Capitán Óscar Manuel Flórez Rodríguez

17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico



"En el practica se adquiere conocimiento, prudencia y experticia. Mi última maniobra al momento del retiro, espero realizarla en el buque de mayores dimensiones y calado que haya arribado al puerto de Buenaventura"



Capitán Oswaldo Molina Torrente

17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico



"Yo estoy en mi casa y me llaman a hacer una maniobra y eso es una pasión, a mi me apasiona. Eso es indescriptible. Yo vivo totalmente feliz con lo que hago y aspiro entregarle mi cargo a mi hijo"



Capitán Pedro Augusto Duque Joya

17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico




"Seguimos trabajando por el bienestar del país, de ANPRA y de los pilotos prácticos, dejando la semilla sembrada para que las nuevas generaciones continúen con este procesos"

Capitán Roberto Bustamante Gómez

17 de septiembre
Día Nacional del Piloto Práctico



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

www.pilotosdelpacifico.com

informacion@pilotosdelpacifico.com

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

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

anpra2011@yahoo.com
infoanpra@yahoo.com.co



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION