

Boletín No.

**26**

Septiembre de 2023



# De Prácticos y MANIOBRAS

Con proa al futuro



ASOCIACIÓN NACIONAL DE  
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME  
PILOTS' ASSOCIATION

# De Prácticos y MANIOBRAS

Con proa al futuro



**ANPRA en Internet**  
anpracolombia.org/

**ANPRA correo**  
anpra2011@yahoo.com  
infoanpra@yahoo.com.co

**Teléfono**  
+57 601 785 6556

**Celular**  
+57 350 534 4523  
Presidencia

+57 315 638 4454  
Secretaría

## Créditos



### Presidente:

*Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau Ospina*



### Vicepresidente y vocal:

*Capitán William Elías Bustillo*



### Asesora Jurídica:

*Doctora Deisy Rincón*



### Vocales:

*Capitán José Luis Lara Parra*

*Capitán Edgar Alejandro Zabala Angarita*

*Capitán Carlos Cantor Caballero*

*Capitán Gustavo Adolfo Espinosa Redondo*

*Capitán Roberto Bustamante Gómez*

*Capitán Luis Hernando Martínez Azcarate*

*Capitán Jaime Alberto Garcia Pulido*



### Edición y diseño:

*Santiago Alejandro Hidalgo Reyes*

*Martin Felipe Talero Agudelo*

**Foto portada:** Capitán Carlos Cantor | **Índice:** Capitán Alain Buitrago:  
MN. CLIFTON BAY, granelero de 33.126 toneladas de registro, 197  
metros de eslora, en tránsito de salida en el canal de Buenaventura. |

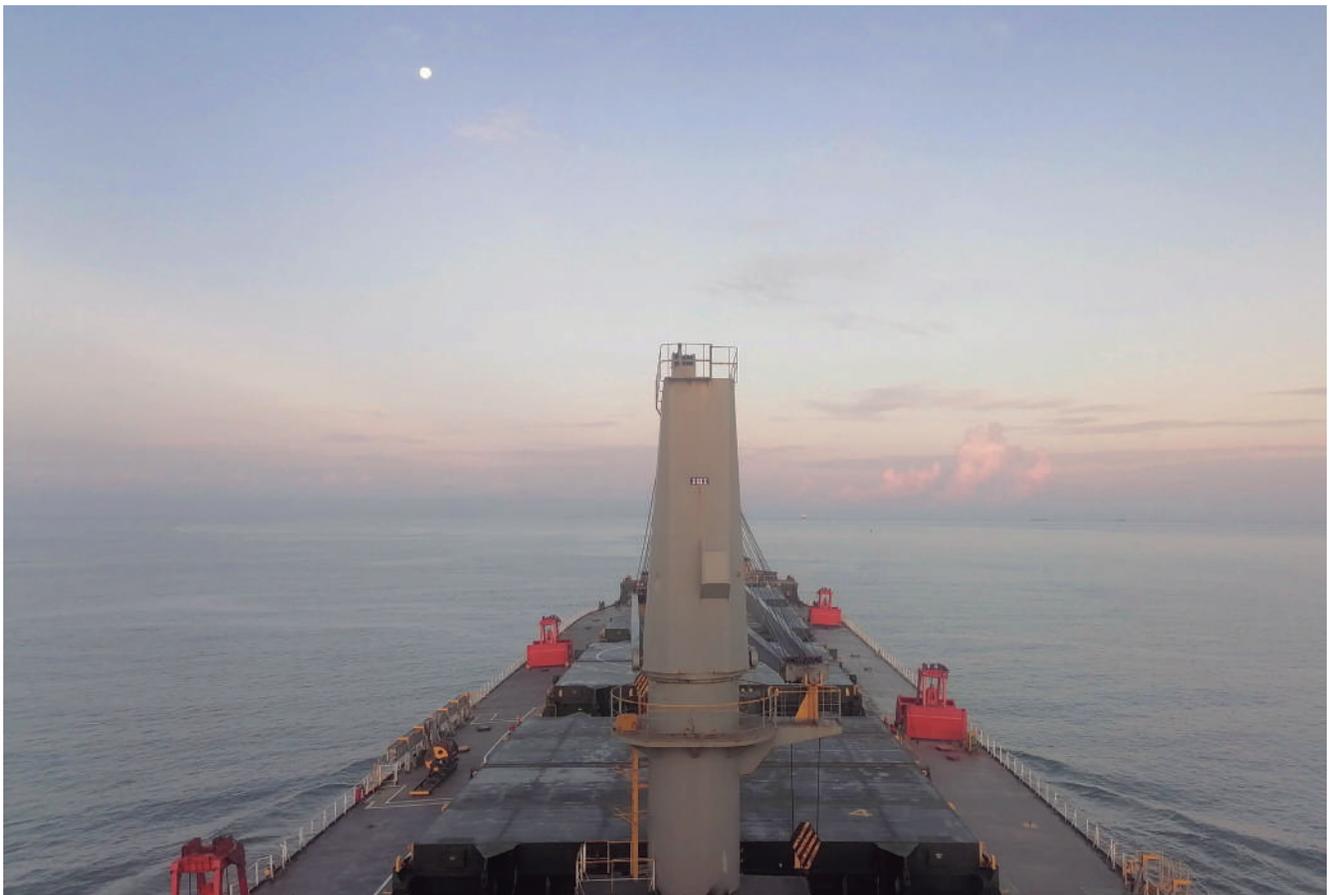
**Fotos páginas interiores:** Jairo Enrique Galindo Barahona, [https://  
es.wired.com/](https://es.wired.com/)

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

## En esta edición:

### Contenido

Saludo del Presidente .....	4
ANPRA participó en el XI Foro Latinoamericano de Prácticos .....	8
Viento en Popa: el piloto práctico Jhon Felipe Arias Nieto .....	12
Enfoque Experto: Diálogos Marítimos con Invitados Especiales .....	14
Noticias del mundo .....	17
Pyxis Ocean, el primer buque carguero con tecnología eólica zarpa por un futuro ecológico.....	17
Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP) .....	19
Próximos eventos .....	21
ANPRA en imágenes .....	22
Imágenes más destacadas del mes .....	22



## Saludo del Presidente



### De la disciplina al dominio del mar y el río: la travesía de los pilotos prácticos en Colombia

Tenemos unos pilotos prácticos responsables, líderes, profesionales y que dominan el estrés y la adrenalina que produce subirse a un barco arriesgando la vida, la honra y la integridad desde que sale a trabajar hasta que regresa a casa. No nos llamemos a equivocados, todos los trabajos no son así.

Al piloto lo programan las Empresas de Practicaje en coordinación con las Capitanías de Puerto y el piloto debe ir a la hora que le digan, el día que le digan y no puede llegar tarde, ni atorarse en el tráfico. Y si es de noche tampoco puede decir que tengo sueño y hoy no me molesten.

Aún menos probable es que diga, mira lo que pasa es que tengo un evento de la familia esta noche y pues no podré hacer la maniobra. Podría ser que lo dijera una vez y su empresa lo cambiara para ese turno, pero no podrá usar esa razón de allí en adelante, porque la pregunta que le formularían de manera directa es ¿Si no puedes trabajar cuando el deber lo requiere qué haces en esta profesión?

Es cierto lo que puedes estar pensando en estos momentos, no es nada fácil ser piloto práctico.

También habrá algunos pensando, ¿Cómo se llega a semejante estado de renuncia de lo propio para ocuparse de lo público y qué tan bueno es el pago para lanzarse a semejantes riesgos?

Sobre la primera pregunta, es un proceso de formación largo, riguroso, especial y dedicado. Los pilotos prácticos estudian en sus primeros 4 años en la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla y proceden de varias ramas como son los oficiales mercantes, los oficiales navales de superficie y los oficiales navales de submarinos. Allí ya vamos haciendo una selección por cuanto de las promociones anuales de graduados solamente el 60% en promedio cuenta con esas especialidades. ¿Y por qué son tan buenos líderes? Porque tienen un proceso de formación de internado casi permanente durante los cuatro años en los que la rutina inicia a las 5 am y termina a las 10 pm, de lunes a viernes y en ocasiones hasta los sábados. El valor del horario en la disciplina se ha confirmado como la principal fuente de direccionamiento de una persona para el progreso.

Ahora, en ese horario se practica la formación integral que consiste en que no es solamente deseable pasar las asignaturas, sino que se debe tener una apropiada cultura física que haga resistir los embates de la naturaleza en la navegación y en la vida diaria, que mejore la salud y además una educación espiritual y moral centrada en principios y valores muy bien escritos y con límites claros. La transgresión se castiga fuertemente. Ese tipo de formación

y horario genera personas muy especiales que siempre están buscando superar sus retos y que son capaces de conducir personas en situación de alto estrés. Créame que estar en un canal restringido que no cumple mínimas normas PIANC asesorando la dirección de una mole de 300 m de largo, 42 de ancho y 150 mil toneladas de desplazamiento no es como para no tener estrés.

Como si no bastara esa formación fuerte de la Escuela Naval no permite todavía tener al piloto práctico. Lo que sigue para la persona es convertir toda la teoría en práctica real, enfrentarse al mar en todas las condiciones, aprender a interpretar y leer las cartas de navegación, la meteorología, capear huracanes, marearse abordo en olas y corrientes cambiantes y dominar los vientos que siempre quieren sacar la nave de curso. Este tiempo de embarcos y trabajo abordo puede durar entre 6 y 12 años dependiendo de la frecuencia con la que se navegue. Allí tenemos un oficial de primera categoría o un Capitán de barco o de submarino. Un marino altamente experimentado que ha tenido que tomar decisiones difíciles en condiciones extremas, que ha podido tener uno o varios accidentes o incidentes, que además ha enseñado a otros cientos los secretos del mar y algunos habrán visto la muerte de cerca. Allí ya vamos apenas en el 20% de marinos que han quedado seleccionables para ser pilotos prácticos.

A los que superan esos retos entonces les aguarda el proceso administrativo de exámenes ante la Autoridad Marítima Nacional y solicitud de avales de las Empresas de Practicaje. Certificar millas navegadas, someterse a escrutinio en cuanto al desempeño que se tuvo en el mar, presentar los cursos OMI exigidos, hablar y escribir el inglés técnico requerido para maniobrar con extranjeros, conocer como la palma de la mano las condiciones meteo marinas, de tráfico, de muelles, de batimetría del puerto en el que se pretende ser práctico. Y ustedes creerían que ya estamos listos, pues no. ¡¡¡Sigue el entrenamiento!!!

Este período, que abarca de seis meses a un año, demanda una atención excepcional y se centra completamente en el proceso de “coaching”. Un piloto práctico experto lo observa bajo estrés, le enseña a maniobrar con seguridad, a subir y bajar escalas de práctico y abordar lanchas que cumplan los requerimientos para afrontar riesgos a la seguridad y le cuenta que hizo bien y que hizo mal en la maniobra. Completadas un número exigido de maniobras diurnas y nocturnas finalmente tenemos un proyecto de piloto práctico que es calificado por un tribunal de capitanes y al que se le puede o no dar el visto bueno para convertirse en piloto práctico de segunda categoría cuyo tonelaje de operación está limitado a 10.000 toneladas de registro bruto.

En promedio tenemos dos pilotos prácticos de segunda categoría cada año, es decir dos personas que cumplen con todos los requisitos, exámenes y demás nombrados anteriormente pero que además tendrán trabajo

porque el mercado es el que regula el número de pilotos. Como es lógico, a más barcos más pilotos y por eso no entender las fluctuaciones del mercado puede conducir a las empresas de practicaje y a la Autoridad Marítima a errores garrafales de larga consecuencia. Igualmente, rebajar las condiciones, liderazgo y exigencia en alguna de las fases puede conducir a la fatalidad con accidentes en los canales de navegación.

A los tres o cuatro años de estar realizando maniobras en ese tamaño de barcos, el piloto práctico de segunda podría optar por ascender de categoría hasta 50.000 de TRB y pasados cuatro a cinco años de maniobras en ese nivel podrían optar por ser pilotos maestros, es decir maniobrar barcos más grandes a 50 mil sin límite. En todos esos ascensos se solicita el entrenamiento y se recibe el coaching y el análisis detallado de otros pilotos prácticos de la categoría a la que se pretende ascender.

En serio y en síntesis, que honor tan grande ser piloto práctico maestro, que admiración les tenemos por sus ejecutorías y por su trabajo. Qué difícil mantenerse sano con esos niveles de riesgo tan altos. Los procesos de formación, capacitación y entrenamiento en todas las fases seguirán en el primer punto de nuestra agenda porque no podemos aflojar ni exigir menos, cuando eso pase empezaremos a tener accidentes y eso es muy costoso para todos. Somos los encargados de proteger su inversión y de conservar las vidas y preservar nuestro ambiente para las futuras generaciones.

De ese tamaño es la responsabilidad. Sobre el pago basta decir que las tarifas de practicaje más bajas de todo el planeta se dan en Perú y Colombia. Allí vamos a trabajar para que el esfuerzo de tantos años se reconozca como se debe y si bien no podamos pretender pasar a los pagos de Europa y el Asia por lo menos que en Latinoamérica estemos a la altura de Brasil que es el que mejor reconoce este trabajo.

Cordial Saludo

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



Con proa al futuro



## >> ANPRA participó en el XI Foro Latinoamericano de Prácticos

El XI Foro Latinoamericano de Prácticos fue desarrollado en la ciudad de Panamá entre los días 26 a 29 de septiembre de 2023, siendo un encuentro que se realiza cada dos años pero que por efectos de la pandemia COVID19 no se había podido organizar hasta la fecha. Contó con la participación de asociaciones y pilotos prácticos de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Panamá, Perú y Uruguay.

La delegación colombiana estuvo conformada por el Presidente de ANPRA Juan Manuel Soltau, el Vicepresidente William Elías y los pilotos prácticos de Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta: Luis Fernando Carvajal, Germán Cortés, Juan Carlos Roa, Jorge Ovalle y Manuel Gil. Su participación fue destacada y altamente profesional. Igualmente, participaron el Presidente de IMPA Capitán Simón Pelletier, el Secretario General Matthew Williams, un piloto representante de los Estados Unidos y un piloto representante de los pilotos de España y EMPA.



Foto 1. Siete distinguidos miembros de ANPRA estuvieron presentes en el XI Foro Latinoamericano de Prácticos en Ciudad de Panamá. 26 a 29 de septiembre de 2023.

### Conferencias y Paneles

Se realizaron ponencias y visitas técnicas, así como discusiones con gran contenido teórico y de experiencia por parte de sus expositores y fuimos todos testigos de la gran calidad humana de los organizadores y de su deseo permanente de acertar. Las conferencias se centraron en la labor que lleva a cabo IMPA en la Organización Marítima Internacional, de manera específica su participación en las modificaciones al convenio SOLAS en relación con escalas de prácticos, aunque también la agenda futura de priorizada ante los retos que tiene la OMI principalmente en los temas de inteligencia artificial, naves no tripuladas, diversidad de género y protección ambiental a través de la reducción de emisión de gases de invernadero.

Se conocieron las características regulatorias y operativas del practicaaje en los países integrantes del foro y otras organizaciones de prácticos afiliadas a IMPA. Se realizó visita y se recibió información sobre el Centro de Capacitación con modelos a escala de Panamá (SIDMAR). Así mismo, se recibió información sobre el Centro de Simuladores del Instituto de practicaaje de Brasil. Se trataron temas profundos sobre el equipo de protección personal (PPE) y sobre procedimientos de embarco y desembarco y también procedimientos de

aproximación y características de las lanchas de prácticos. Por parte de la delegación colombiana se realizó una presentación sobre los principales objetivos trazados en la organización para el año 2023 y el estado actual de gestión logros y resultados.

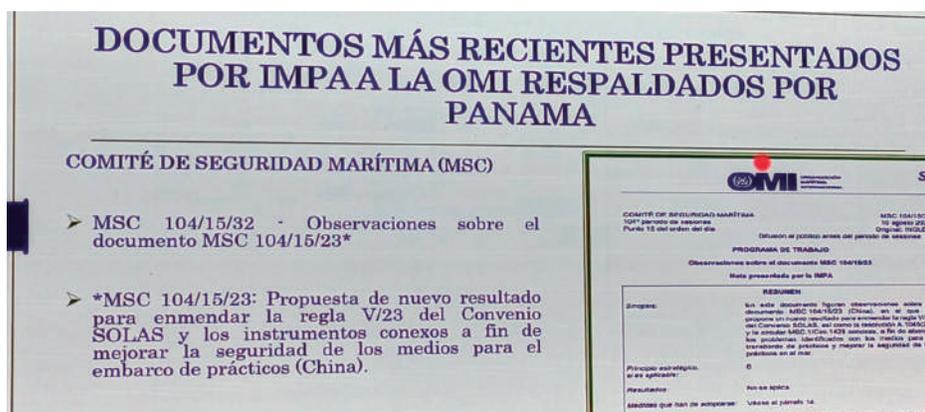


Foto 2. Diapositiva presentada en el marco XI Foro Latinoamericano de Prácticos.

### Conclusiones:

Habiendo realizado los debates e intercambiado experiencias con los pilotos prácticos se destacaron como conclusiones del Foro, las siguientes:

1. El Foro declara su adhesión a la doctrina IMPA consistente en priorizar la seguridad de las operaciones de practicaaje, la conservación y protección de la vida e integridad del piloto práctico con Página 4 de 6 regulaciones apropiadas por parte de los Estados; Entendiendo qué se deben realizar la cantidad adecuada de maniobras para mantener la habilidad y experiencia reciente, evitar la fatiga por exceso de maniobras o por horas prolongadas de practicaaje en canales y evitar la competencia comercial entre prácticos que conlleve a generar riesgos, descuidar el servicio público o a no reconocer la debida remuneración.
2. Que en la regulación de construcción equipamiento y operación de las lanchas de práctico, al igual que en la capacitación de sus tripulaciones, deben ser involucradas las organizaciones de prácticos que las utilizan para velar porque las mismas cumplan con las condiciones mínimas de seguridad.
3. Que se difunda la importancia del establecimiento y seguimiento riguroso de los estándares para la calificación, capacitación y actualización de los prácticos de un país.
4. Que a través de IMPA se incluya la obligación de tener a bordo de las naves certificados que determinen los periodos de vida útil de las escalas de práctico y que se incluya en el Pilot Card que los medios utilizados para embarco y desembarco cumplen con las normas Página 5 de 6 vigentes.
5. Se reitera que en los buques con máquinas controladas por computadora se incluya la posibilidad de anular el automatismo de manera que la computadora no sea

un obstáculo para la navegación segura del buque. Dicha información debe formar parte del intercambio entre el capitán del buque y el práctico.

6. Se insiste en el uso de equipo de seguridad para los pilotos haciendo énfasis especial en el uso de casco y salvavidas adecuados como conclusión de los últimos accidentes acaecidos en el mundo.
7. Se hace énfasis en no dejarse confundir por algunas marcas de altura de 9 m que no están realmente bien colocadas y que confunden a los prácticos cuando la escalera real se coloca combinada con la de práctico.
8. El apoyo con la tecnología y los simuladores para los procesos de ingreso, entrenamiento, capacitación y reentrenamiento es necesario y debería convertirse en obligatorio. Se mostraron ejemplos del sistema y software creado en Chile para optimizar la preparación y exámenes de los Prácticos de canales como resultado del encallamiento de un buque; también se observó el nivel que tiene la organización de Prácticos de Brasil, los cuales llevaron el software y antenas de PPU creados por ellos en conjunto con las empresas de practicaaje.

#### Próximas sedes:

Luego de escuchadas las ofertas para hospedar las próximas reuniones se decide designar a Perú para realizar en ese país el XII Foro Latinoamericano de Prácticos a celebrarse en 2025 y se propone a Colombia como sede alterna. Perú deberá confirmar los detalles durante el encuentro de IMPA en 2024 en la ciudad de Rotterdam. Así mismo se acuerda que Brasil sería la sede para el 2027 para el XIII Foro y Chile como sede alterna.



Foto 3. Palabras del Presidente de ANPRA VALM (R) Juan Manuel Soltau Ospina en el marco del XI Foro Latinoamericano de Prácticos.



Foto 4. Miembros de ANPRA visitando el Centro de Capacitación de Buques a Escala en SIDMAR.



NAÚTICAS RADAR MANIOBRAS PRECISAS EFICIENCIA PRÁCTICA RE  
OBRAS CONOCIMIENTO MAREA DESTREZAS COORDINACIÓN COM  
QUE ANCLAJE BOYAS FONDEO TRIPULACIÓN PLANIFICACIÓN CON  
**RIDAD EXPERIENCIA RUTA**  
RUTAS CANALES MARÍTIMO CONTINGENCIAS REMOLQUE ANCLA  
RADAR MANIOBRAS PRECISAS EFICIENCIA PRÁCTICA RESPONSABIL



## Viento en Popa: el piloto práctico Jhon Felipe Arias Nieto

En esta edición, nos sumergimos en las experiencias de un apasionado hombre de mar, el Piloto Práctico de primera, Jhon Felipe Arias Nieto, cuyos días transcurren entre las olas del puerto de Santa Marta. En esta exclusiva entrevista, exploraremos el inicio de su carrera, y cómo desde su trayectoria de 10 años de profesión, percibe los desafíos y la importancia del practicaaje para Colombia y el mundo. Para cerrar la entrevista hablaremos de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos

Prepárense para sumergirse en las reflexiones de un profesional apasionado y obtener una visión única del practicaaje a través de los ojos de uno de sus experimentados navegantes.



Foto 5. Piloto Práctico Jhon Felipe Arias Nieto, piloto práctico de primera del puerto de Santa Marta.

## >> La entrevista

**Pregunta:** *¿Cuáles son los desafíos que desde su experiencia tiene la profesión del pilotaje en Colombia?*

**Jhon Felipe Arias Nieto:** Básicamente adaptarse a los diferentes puertos es algo que requiere un periodo de aprendizaje debido a que las condiciones meteomarinan varían a lo largo del año y a lo largo de la geografía colombiana, no es lo mismo lo que pueda estar pasando hoy en Santa Marta a lo que pueda estar pasando hacia el norte en Riohacha, Cartagena o Coveñas a pesar de ser una misma época el año hay tendencias parecidas sin embargo cada puerto tiene sus particularidades en las diferentes épocas del año.

***Algún recuerdo que lo haya marcado en su trayectoria como hombre de mar***

**J.F.A.N.:** Cuando inicié mi vida profesional como oficial mercante mi meta fue esta, ser piloto práctico. El recuerdo que más guardo con cariño fue cuando tuve la oportunidad de realizar mi primera maniobra solo, donde ya debía implementar y desarrollar todo lo aprendido y tener la suficiente capacidad profesional para cumplir con la labor designada.

Hay que tener en cuenta que, aunque no he tenido ningún accidente, hemos tenido algunos incidentes que potencialmente podrían llegar a ser un accidente, sin embargo, es un riesgo diario a la profesión y para eso nos entrenamos para evitar los accidentes. Hay momentos en que puede haber fallas humanas o de equipos, o variaciones meteomarinas que nos pueden llevar a un punto específico de riesgo, pero para eso están los pilotos prácticos para reducirlas, para asesorar bien al capitán y poder brindar las vías pertinentes para el atraque, zarpe o la maniobra designada.

***¿Qué significa para usted la palabra barco Capitán?***

**J.F.A.N.:** Barco es la unidad que tenemos que asesorar nosotros, es nuestra razón de ser, es para lo cual el piloto se prepara, es la primera unidad específica que nos permite la labor del día a día.

***¿Cómo se ve al final de su carrera capitán?***

**J.F.A.N.:** Bueno me veo permitiendo a las nuevas generaciones entregar mis conocimientos, lo aprendido durante tantos años, a la fecha llevo 11 años y considero que he aprendido mucho pero me falta mucho más por aprender, sin embargo veo los mayores que están con nosotros y cómo nos comparten su conocimiento, razón por la cual yo desearía hacer esto mismo a las nuevas generaciones que estén ingresando en el practicaje.

***Finalmente capital que cree usted que es importante agremiarse a la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia - ANPRA.***

**J.F.A.N.:** ANPRA es algo que se requiere y no solo en nuestra profesión, todas las profesiones deben tener una agremiación fuerte que les permita tener un crecimiento y ser un actor simbólico a lo largo de del desarrollo del país y más por ejemplo en los mares donde se genera la mayor cantidad de tráfico de carga a nivel mundial, para mí ANPRA es una asociación supremamente importante y debemos fortalecerla día a día, permitiendo que tanto los más antiguos como los más jóvenes vayan interrelacionándose y viendo los beneficios que es ser un gremio fuerte con objetivos claros y con el liderazgo de las personas como las que actualmente tenemos.

**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

## >> Enfoque Experto: Diálogos Marítimos con Invitados Especiales

Les presentamos nuevamente “Enfoque Experto”, una sección que conecta a nuestros lectores con breves entrevistas realizadas a reconocidos especialistas en pilotaje práctico, tanto a nivel nacional como internacional. A través de estas conversaciones, ampliamos la comprensión de este sector crucial que impulsa la economía diariamente. En cada entrega, nuestros invitados comparten sus experiencias y perspectivas valiosas, ofreciendo distintos canales para aprender y crecer en este ámbito fundamental.

Únanse a nosotros en este fascinante viaje de conocimiento y reflexión. Este mes, nos acompañarán el doctor Roby Renner, Director del Comando de Emergencias de Alemania, quien se destacó como uno de los invitados especiales durante el Segundo Congreso de Lecciones Aprendidas - ANPRA. Su presentación sobresaliente se centró en los elementos fundamentales para abordar emergencias en el mar y en ríos, compartiendo valiosas experiencias y conocimientos adquiridos en Alemania.



Así mismo, el ingeniero José Ramón Iribarren, presidente y fundador de SIPORT21, participó también en este evento, y ofreció su conferencia, titulada “Simulación de maniobra y amarre en los procesos HAZID-HAZOP para terminales de productos peligrosos”, que sin lugar a duda fue una contribución valiosa que enriqueció la comprensión de los procesos críticos en las terminales portuarias.



# Cómo nos encuentran



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

## Frases ANPRA





IA RUTAS CANALES MARITIMO CONTINGENCIAS REMOLQUE  
RADAR MANIOBRAS PRECISAS EFICIENCIA PRÁCTICA RESP  
**RAS CONOCIMIENTO MARE**  
QUE ANCLAJE BOYAS FONDEO TRIPULACIÓN PLANIFICACIÓ  
TRAMIENTO COLABORACIÓN SEGURIDAD EXPERIENCIA RUTA  
GURIDAD EXPERIENCIA RUTAS CANALES MARÍTIMO CONTING  
CARTAS NÁUTICAS RADAR MANIOBRAS PRECISAS EFICIEN

## Noticias del Mundo

Como parte de nuestra constante dedicación, nos comprometemos a mantenerlos al tanto de los eventos más destacados y significativos en el fascinante ámbito marítimo y fluvial, tanto a nivel nacional como internacional. Buscamos ofrecerles una perspectiva integral y actualizada de las noticias que influyen directamente en esta industria dinámica y crucial para el comercio global. Les extendemos una cordial invitación a acompañarnos en este emocionante periplo informativo por el vasto mundo marítimo.



### Pyxis Ocean, el primer buque carguero con tecnología eólica zarpa por un futuro ecológico

Así titula <https://es.wired.com/> el artículo relacionado con el primer buque carguero con tecnología eólica. Los buques tradicionales utilizan Diesel y Fuelóleo pesado para impulsar sus motores. De momento, cada vela instalada en el Pyxis Ocean representa un ahorro de 1.5 toneladas de combustible al día, asevera el medio en su portal web.

Foto 6. <https://es.wired.com/>



El buque de carga Pyxis Ocean se convirtió en el primer navío en usar tecnología eólica con el objetivo de reducir su huella de carbono durante sus viajes. El buque con velas que miden 37.5 metros es una apuesta arriesgada para el sector, pero la compañía responsable, Cargill, afirma que intentará impulsar su tecnología entre otros barcos y disminuir las emisiones de gas de efecto invernadero.

Las velas Windwings impulsarán el motor del barco carguero y reducirán los requerimientos de combustible de un viaje convencional. El navío no es estrictamente eólico, pero con la instalación de la estructura sobre la cubierta, disminuirá hasta un 30% el combustible fósil necesario para su trayecto. La compañía explica que la disminución de la huella ecológica aumentará en la medida en que se desarrollen y adopten combustibles alternativos.

Los buques tradicionales utilizan Diesel y Fuelóleo pesado para impulsar sus motores. De momento, cada vela instalada en el Pyxis Ocean representa un ahorro de 1.5 toneladas de combustible al día. Bajo estos cálculos, el buque reducirá su expulsión de dióxido de carbono en 9.3 toneladas por cada día que dure el viaje.

La industria marítima contribuye en un 3% en las emisiones anuales de CO2 en todo el mundo. Al igual que otros sectores como el de la construcción y las aerolíneas, las armadoras de buques se enfrentan a la presión de organizaciones multinacionales que exigen estrategias para mitigar la contaminación en el planeta.

Para la compañía Cargill, la propulsión eólica asistida es el paso que deben dar para reducir el impacto ecológico en la Tierra. De momento, admiten, la estrategia no parece práctica, pero el viaje de Pyxis Ocean buscará popularizar las nuevas velas entre los empresarios y constructores. El navío zarpó el 21 de agosto desde Singapur rumbo a Brasil. A mitad del viaje, realizará una parada en Dinamarca para entregar un cargamento de alimento.

Ver video y el complemento de la nota en <https://es.wired.com/articulos/pyxis-ocean-el-primer-buque-carguero-con-tecnologia-eolica-zarpa-por-un-futuro-ecologico>



Escanea este código QR para ampliar la información



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

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

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

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

## >> Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP)

Encaminando las proyecciones de crecimiento que tenemos en la asociación tanto a nivel nacional como internacional, nos hemos propuesto trabajar arduamente en la elaboración, revisión y publicación de las Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP). Actualmente en la sección de nuestra web <https://www.anpracolombia.org/instrucciones-tecnicas-de-practicaje/> se encuentran publicadas 15 ITPs las cuales iremos socializando en los siguientes boletines.

Este mes referenciaremos dos de ellas la ITP 001 “Planeación de la maniobra, una manera de controlar los riesgos” y la y la 005 ABC de las maniobras de Popa.

### Introducción ITP 001



La planeación de la maniobra con un buque es muy importante y con ello se logra mitigar la mayor parte de los riesgos asociados al arte de maniobrar buques.

Como bien lo indica la palabra “planeación”, esta debe hacerse antes de iniciar la ejecución de la maniobra, de tal manera que se puedan verificar todas las variables que están involucradas en la maniobra misma, variables que son muy diversas dependiendo del tipo de maniobra que se vaya a realizar, de la clase de buque, de su ubicación, entre otros. Es importante mencionar que una vez que el Piloto Práctico llega al puente del buque, este comienza a formar parte del “equipo del puente”, junto con el Capitán del Buque, el Oficial de Guardia y el timonel y para el caso de los buques de turismo, además, con el “Staff Captain”, los

demás Oficiales subalternos y los vigías de guardia en el puente durante la maniobra. Para el caso de un buque de guerra o de guardacostas, el “equipo del puente” es un poco más grande, es el Piloto Practico con el comandante, los Oficiales y el resto del personal militar de guardia en el puente. Ser parte del “equipo del puente” requiere que el Piloto Práctico entienda que la maniobra del buque no la hace solo, la maniobra la coordina y ejecuta con todo el personal de tripulantes del buque que está de guardia en el puente, por lo tanto, el Piloto Practico debe, a través del Capitan del buque, hacer la planeación de la maniobra a realizar, verificando todas las variables involucradas en la misma. Como parte de la planeación que un Piloto Práctico debe hacer al subir al puente de un buque, recomiendo hacerse las siguientes preguntas generales, entre otras:

a. ¿Dónde estamos? – ¿Dónde está ubicado el buque? b. ¿Para dónde vamos? - ¿Qué maniobra se va a realizar? c. ¿Que necesito para llevar a cabo la maniobra? d. ¿Necesito remolcadores? - ¿Cuántos? - ¿Ubicados dónde? e. El buque está listo para la maniobra ¿tiene bow/sternthruster? / ¿Cuál es el SWL de las bitas donde se asegurarán remolcadores? f. ¿El Piloto está familiarizado con el tipo de radar y ECDIS del puente?

- g. ¿El Piloto Practico le expuso al Capitan del buque la maniobra que se va a hacer?  
 h. ¿Cómo están las condiciones del viento, corriente marina, marea y visibilidad?  
 i. ¿Como esta la visibilidad para la maniobra por obstáculos abordo como contenedores, grúas, auto descargadores, ubicación del puente, otros?  
 j. ¿Qué obstáculos, buques, muelles, estructuras, boyas, bajos hay cerca?  
 k. ¿Cuál es el canal de tránsito o dársena de maniobra que vamos a utilizar?  
 l. ¿Cómo está el tráfico marítimo en la ruta que se va a utilizar?  
 m. ¿Me reporté a bordo del buque a la Estación de Control de Tráfico Marítimo y pregunté por otras maniobras de buques y por el tráfico?

### Introducción ITP 005



La navegación a popa no es una maniobra regularmente establecida ni practicada, partiendo del principio del diseño y de la ingeniería naval los barcos desde su concepto están para navegar proa a las aguas, el diseño de sus finos y de sus sistemas de propulsión y gobierno están planeados para tener una navegación eficiente y segura realizando un desplazamiento avante, y no, dé marcha atrás.

La evolución del transporte marítimo mundial en las últimas décadas en relación al tamaño cada vez mayores de los barcos y que estos sigan usando, en su mayoría, los mismos puertos marítimos o fluviales a los que han arribado sus predecesores, y los cuales, por una condición natural de no poder tener las capacidades físicas para su ampliación, desarrollo

y mejoramiento de los canales de acceso y dársenas de maniobra para su maniobra de atraque o zarpe a las líneas de muelles, han obligado a las administraciones gubernamentales y los terminales marítimos o fluviales y a los pilotos prácticos a considerar y a adoptar la navegación a popa dentro del desarrollo de sus maniobras de arribo o zarpe. Por ello se considera una maniobra especial y de alto riesgo. Se exonera de lo anterior a aquellos nuevos puertos que los gobiernos y/o privados han podido planear acompañando la evolución y desarrollo del transporte marítimo, aunque no en todos los casos aplica, porque el factor de costos en el desarrollo de esas adecuaciones incrementarían el valor de las inversiones en desarrollo y mantenimiento, y esos altos costos terminan afectando el proyecto, entonces trasladan a la operación de los barcos quienes terminan empleando el recurso de la navegación a popa para poder atracar y/o zarpar de sus terminales, permitiendo así el desarrollo de las actividades marítimas comerciales del puerto y evitando que posibles decisiones de las líneas navieras de cancelar o eliminar recaladas de sus barcos afecten el desarrollo económico de su región o país. Es así como, la navegación a popa se convierte en un recurso válido, en la excepcionalidad, pero el valor del factor de seguridad en la ecuación se incrementa por los riesgos de la naturaleza que esta maniobra implica.



>> Escanea este código QR para ampliar la información

## Próximos eventos



### TOC Américas

El evento que reúne a la Comunidad Portuaria y de la Cadena de Suministro de Contenedores en las Américas. A medida que la Industria de Terminales Portuarias se fortalece, TOC Américas se sigue posicionando como el lugar definitivo para APRENDER a través de nuestra afamada agenda de conferencias; INSPIRARSE con influyentes líderes de la industria y expertos técnicos; RE-CONECTARSE con profesionales clave de la Cadena de Suministro de Contenedores de toda la región; TRABAJAR EN RED en nuestro programa social y fiestas exclusivas; y DESCUBRIR las últimas innovaciones en la exposición global de tecnología portuaria. Visita su página web en <https://www.tocevents-americas.com/sp/home.html>



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

+57 310 363 1312    asistente@stmpilotos.com



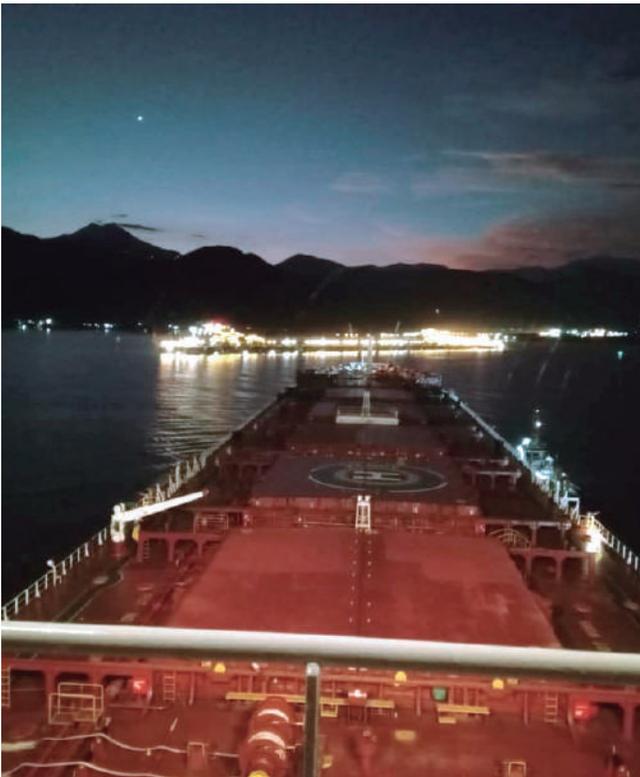
**37 años**  
Experiencia

## ANPRA en imágenes

Colombia le dio la bienvenida al buque más grande que haya atracado en cualquier puerto de América del Sur. Una impresionante nave con 396 metros de eslora (largo) y 53,6 metros de manga (Ancho). Profesionalismo, dedicación y fortaleza de nuestros pilotos prácticos.



Agradecemos al piloto práctico Jairo Enrique Galindo Barahona por compartir sus fotografías, las cuales nos transportan a un mundo de serenidad y movimiento.



## Fe de Erratas

En relación con la edición especial de nuestro boletín de 30 años ANPRA, queremos informar a nuestros lectores sobre un error involuntario en la sección Pilotos prácticos asociados en el puerto de Buenaventura, que estaba ubicada en la página 30, ya que en esta aparecía repetido el nombre del Capitán Diego Fernández Restrepo con categorías diferentes Maestro y Primera en cada una de las filas. Lamentamos cualquier confusión que esto haya podido causar y agradecemos su comprensión. A continuación, presentamos la corrección en la tabla de manera precisa, la cual también ya está actualizada en el boletín publicado en nuestra página web.

### Pilotos prácticos asociados en el puerto de Buenaventura

Nombre	Categoría	Años Piloto	Años ANPRA
Jorge Enrique Torres Cerón	Maestro	51	29
Roberto De Jesús Bustamante Gómez	Maestro	42	29
Pablo Riveros Álvarez	Maestro	33	27
Jorge Eliécer Rada Carvajal	Maestro	31	29
Jairo Santamaria Ariza	Maestro	31	22
Oswaldo Molina Torrente	Maestro	28	27
Antonio María Rodríguez Castellanos	Maestro	28	23
Luis Hernando Martínez Azcárate	Maestro	23	17
Nicolás Molina Torrente	Maestro	20	20
Orlando Madrid Trujillo	Maestro	19	11
José Nicolás Guillermo Sarmiento Díaz	Maestro	18	18
Germán Cortés Ortega	Maestro	17	17
Luis Adolfo Alejandro Sarmiento Díaz	Maestro	17	17
Diego Fernández Restrepo	Maestro	10	10
Jorge Orlando Parra Chaura	Primera	13	6
Mauricio Giovanni Vanegas Corredor	Primera	9	3
Alain Jair Buitrago Pinzón	Primera	7	4
Carlos Mario Quintero Quintero	Primera	7	3
Roberto José Bustamante Echeverry	Primera	4	4
Ángel Vicente De Jesús Mendoza Montesino	Primera	4	2
Andrés Muñetón Celis	Segunda	4	2
Jhon Jairo Castro Veira	Segunda	3	2
Jhon Alejandro Montaña Correa	Segunda	-	2

Agradecemos su atención y nos disculpamos por cualquier inconveniente que esto pueda haber ocasionado. Estamos comprometidos con la precisión y la calidad en nuestra publicación, y tomaremos medidas para evitar errores similares en el futuro.

Atentamente,

**Santiago Hidalgo, área de comunicaciones estratégicas ANPRA.**

# 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