

Boletín No.

18

Enero 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 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:** ONMEDIA | **Fotos páginas interiores:** *Familia Pareja Salom, maritime-executive.com/, Alain Buitrago.*

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
Especial - Homenaje al Capitán Fernando Pareja Valest.....	8
La Entrevista. Hablamos con Rosa María Pareja Salom, hija del Capitán Pareja Valest	11
En memoria del Capitán (R) Fernando Pareja Valest	13
Siniestros marítimos, lecciones aprendidas y normatividad	18
Noticias del mundo	20
Empresas multadas con \$ 2 millones en caso MARPOL mientras que el ingeniero fue declarado no culpable.....	20
ANPRA Digital #ConProaAlFuturo	22
Palabras del presidente de ANPRA para este 2023	22
ANPRA en imágenes	23
Desde Buenaventura, nuestros pilotos comparten sus imágenes	23



Saludo del Presidente



Continuaremos el legado con la proa al futuro

En estos últimos tres meses hemos perdido unos marinos que conocimos en esa profesión tan bella desde que tenemos uso de razón. Cuando estábamos naciendo, estos hombres ya estaban batallando en el mar. Nos referimos a los capitanes Augusto Villafrade, Fernando Pareja y Luis Montaña, los dos primeros radicados en Cartagena y el último en Buenaventura.

Vamos a estar realizando en este y los próximos boletines resúmenes de sus logros, estudios y trabajo, tanto en ANPRA como en las vidas naval y mercante que cada uno trazó como ruta pionera en unos tiempos en los que no soñábamos ser Potencia Media Oceánica, pero si fortalecer la institucionalidad y construir organizaciones que le aportaran al desarrollo de Colombia en ese medio.

En este saludo solamente quiero expresar el pesar de nuestra organización por su ausencia, dar a sus familias y amigos más cercanos un abrazo desde la distancia, caluroso y agradecido por lo que hicieron por nosotros como personas y también lo que le aportaron a ANPRA.

También es mi propósito decirles que seguiremos la senda que dejaron estos marinos tratando de ser tan dedicados, coherentes y recios en las tareas y retos actuales, como ellos lo fueron en cada uno de los momentos en los que les correspondió dejar lo mejor de sí en beneficio del grupo. Rendimos homenaje a esos hombres que en su caminar nos dejaron ejemplos a emular y esperamos que se encuentren a la diestra de Dios Padre.

Primera Instrucción Técnica de Practicaje (ITP)

Pasando al tema de la permanente tarea de prevenir accidentes e incidentes hemos realizado varias acciones para ello y tenemos el gusto de anunciarles la emisión y publicación de la primera Instrucción Técnica de Practicaje (ITP) que ha aprobado la Junta Directiva de ANPRA en sesión del pasado 26 de enero en la ciudad de Buenaventura.

Las Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP) serán herramientas fundamentales en el desarrollo del aprendizaje hacia el piloto práctico (PP) alumno y la consolidación de conocimiento del PP de mayor trayectoria. Este documento tiene como fin último brindar mecanismos de difusión respecto a los principales conocimientos que debe adquirir quien desee emprender esta profesión. Se encontrará información técnica, así como experiencias del campo de acción del practicaje. De igual manera, la normatividad en torno a cada tema a tratar, así como conceptos claves para su mayor entendimiento.

También, estas ITP buscan ser un referente para las personas del mar por cuanto lo allí presentado cuenta con un proceso intenso de investigación y síntesis junto con la revisión que hacen rigurosamente los autores de estos mismos. Las ITP están alineadas a las buenas prácticas marítimas internacionales, por lo cual este podrá ser difundido a todos los países que

lo crean pertinente. El conglomerado de todas las ITP estará en constante construcción y actualización con base en todas las modificaciones pertinentes a nivel nacional e internacional.

La ITP aprobada fue elaborada por la internacionalista Daniela Tapias, revisada por los hidrógrafos Juan Soltau y Fernando Parra y por los pilotos prácticos de la Junta Directiva. Se denomina “NOTICE TO MARINERS O AVISO A LOS NAVEGANTES” y aún está sin número en el catálogo general, lo que se realizará en el mes de febrero. La Dirección General Marítima a través del máximo rector de la Hidrografía en Colombia, el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, define como Notices to Mariners o Aviso a los Navegantes a las notificaciones, sin frecuencia definida, que le permiten a la comunidad marítima y fluvial mantener las cartas, otros productos náuticos y los planes de navegación actualizados, con información de novedades y cambios presentados recientemente en las ayudas a la navegación, en la distribución de áreas marítimas, obstáculos, y otros, salvaguardando la seguridad de la vida humana en el mar y buscando evitar que la falta de información actualizada conduzca a accidentes o incidentes.

“Es de carácter obligatorio para el PP conocer todas las notificaciones que se realizan en el territorio en el cual ejerce su acción de practicaje”

Esto es de suma importancia para todos los navegantes, en especial para los pilotos prácticos, por lo que es de carácter obligatorio para el PP conocer todas las notificaciones que se realizan en el territorio en el cual ejerce su acción de practicaje.

Los Avisos han existido por muchos años y han sido especialmente reguladas en los últimos 100 años a causa de aparatosos accidentes que pusieron en riesgo cientos de vidas, por lo cual las diversas instituciones de lo marítimo desarrollaron estrategias para resguardar la seguridad y bienestar de quienes estén en el ámbito marítimo, llevando así a la obligatoriedad del uso de Avisos a los navegantes.

El capítulo V, regla 9 del convenio SOLAS, Safety of Live at the Sea, de la Organización Marítima Internacional (OMI) respecto a avisos a los navegantes señala que: “Todo Gobierno contratante tomará las medidas necesarias para garantizar que la información recibida de cualquier fuente fiable acerca de cualquier peligro se pone inmediatamente en conocimiento de quienes puedan verse afectados y de otros gobiernos interesados; se obligan a disponer lo necesario para recopilar y compilar datos hidrográficos, y publicar, distribuir y mantener actualizada toda la información náutica necesaria para la seguridad de la navegación; y a colaborar para establecer, los servicios náuticos e hidrográficos para asegurar que, los levantamientos hidrográficos se realicen conforme a las necesidades de una navegación segura; elaborar y publicar cartas náuticas, derroteros, cuadernos de faros, tablas de mareas y otras publicaciones náuticas, según proceda, que satisfagan las necesidades de una navegación segura; Difundir avisos a los navegantes a fin de que las cartas y publicaciones náuticas se mantengan actualizadas”.

La Dirección General Marítima (DIMAR), a través del Servicio Hidrográfico Nacional, que opera desde el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH), es la entidad encargada de elaborar y publicar la cartografía náutica nacional, y la autorizada para emitir los respectivos avisos a los navegantes, cumpliendo con el marco del derecho internacional en materia de tratados (OMI) SOLAS Capítulo V (Reglas 9 y 4) y conforme a lo estipulado en la normativa Nacional que señala el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo dispuesto en el Decreto 5057 de 2009, manteniendo los estándares internacionales de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), en los que se presenta una clara tipología.

Los tipos de Avisos pueden ser Permanentes (P), Temporales (T) y Generales (G). En el documento que será difundido en nuestra página web se muestra el formato de emisión describiendo detalladamente cada uno de sus ítems. Se recomienda revisar constantemente la plataforma electrónica en la que se publican para estar al tanto de cambios o imprevistos en la zona de jurisdicción.

“Es responsabilidad del navegante insertar correctamente cada Aviso individual en las cartas afectadas”

Partiendo de la Ley 658 de 2001, la cual establece en el numeral 25 del artículo 2 que el PP es “la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitania de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente”, ya queda configurada la necesidad de conocer al detalle las novedades de todo tipo en la zona a trabajar.

Además, como lo recuerda el Instituto Hidrográfico de la Marina del Ministerio de Defensa español:

“Es responsabilidad del navegante insertar correctamente cada Aviso individual en las cartas afectadas. Además de ser un requisito para la navegación, la importancia de tener las cartas actualizadas nunca debe de minusvalorarse; el no hacerlo conllevaría una grave disminución de su utilidad, pudiendo llegar a convertirse en peligrosamente engañosas”.

De la mencionada Ley 658 de 2001 en su Artículo 15, también se derivan las obligaciones del piloto práctico y sobre ellas se observa la necesidad de conocer el detalle de los Avisos de la autoridad para cumplir a cabalidad lo que tiene que ver con las funciones 1, 2, 4, 6, 8 y 9, así:

1. Desarrollar la actividad marítima de practica en la jurisdicción específica de una Capitania de Puerto que le autorice la Autoridad Marítima Nacional, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias, así como la protección del medio marino;

2. Informar por escrito, oportuna y detalladamente a la Capitanía de Puerto sobre: a) Toda violación a la Legislación Marítima colombiana e Internacional por parte del Capitán o la tripulación del buque;
3. Informar al Capitán de la nave los posibles riesgos que puedan presentarse durante la maniobra;
4. Atender como experto reconocido, el entrenamiento y las consultas que le efectúe el aspirante a piloto práctico y el piloto práctico para cambio de categoría y/o de jurisdicción en desarrollo del entrenamiento de practicaje previo cumplimiento de los requisitos exigidos para el efecto;
5. Reportar a la Capitanía de Puerto las fallas o daños a las ayudas a la navegación;
6. Comunicar a la Estación de Control de Tráfico Marítimo Local, a la Capitanía de Puerto y al terminal portuario respectivo, por los canales VHF marino autorizados, el inicio y término de la maniobra o cualquier tipo de emergencia.

Para el trabajo del piloto práctico es de suma importancia conocerlos, evaluarlos, informarlos y aplicarlos.

En síntesis, para el trabajo del piloto práctico es de suma importancia conocerlos, evaluarlos, informarlos y aplicarlos, pues deriva de su responsabilidad legal establecida en la Ley 658 de 2001 y el Decreto Ley 2324 de 1984, estar al tanto de cada cambio o notificación que emita el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe antes de realizar sus maniobras.

El navegante tiene la responsabilidad de actualización de su cartografía y el PP puede asesorar al Capitán de la Nave cuando las circunstancias así lo demanden ante peligros no reportados o cambios de última hora que han sido o no registrados mediante Aviso.

VALM (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA
PRESIDENTE



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



Foto 1. Guardiamarina 1958,
álbum familiar.



>> Capitán (R) Fernando Pareja Valest

Esta edición realizaremos un homenaje especial al Capitán (R) Fernando Pareja Valest, hombre de mar que realizó valiosos y enormes aportes a la vida marítima del país y por supuesto de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia – ANPRA, de la cual fue presidente entre los años 2005 a 2020.

Extendemos de igual manera nuestras más sentidas condolencias a sus familiares, pero a su vez agradecemos el apoyo al permitirnos contarle a nuestros lectores parte de su gran legado a través no solo de las palabras sino del archivo fotográfico familiar.

El Capitán (R) Fernando Pareja Valest nació el 25 de septiembre de 1936 en Cartagena, su núcleo familiar estaba conformado por su esposa Beatriz Eugenia Salom Franco y sus tres hijos, Beatriz Eugenia, Rosa María y Fernando Enrique. Una decendencia que creció al nacer sus cinco nietos, Lissette, Laura, Fernando De Jesús, Daniel y David, y finalmente su bisnieta, Ana Sofía.

El Capitán (R) Pareja, inició su carrera en la Armada Nacional, en el año 1954, desde ese entonces ya era novio de Beatriz Eugenia. Tuvo una adolescencia muy difícil porque su papá falleció cuando él tenía 13 años y la situación económica en la familia cambió. Cuentan sus familiares que era un hombre muy inteligente y apasionado, lo cual le permitió pronto encon-

trar la manera de sobrevivir entre el estudio y el entrenamiento militar. Una de las anécdotas contadas por él fue que *“cierto día corrigió a un profesor en una clase de matemáticas en una fórmula, cosa que no le agradó mucho y desde allí tuvo los ojos del profesor encima de él, así es que pasaba las noches estudiando para no darle la oportunidad de que se desquitara”*.

En la Escuela Naval participó en la construcción de casi todos los escenarios deportivos. Así como se exigía él, le exigía a los demás por lo que se ganó el apodo de “cicuta”. En la Escuela Naval terminó su bachillerato. Se graduó como Teniente de Corbeta especialista en superficie en el año 1959 y llegó al grado de Capitán de Corbeta. Su hermano menor entró a la Escuela Naval y lo cual lo hizo aún más exigente con él. *En una ocasión estaban formados siendo mi tío el brigadier general y mi papá el comandante del batallón. Mi tío llegó corriendo a darle parte a mi papá y se resbaló en un charco de agua. Mi papá no pudo contener la risa y en plena formación les dijo a todos “Batallón reirse”, así lo narra su hija Rosa María.*



Foto 2. Celebración 30 años Contingente 25, Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla.

Decidió retirarse en 1975, por temas económicos además de que para la siguiente etapa de la vida militar se necesitaba ser más político y él no temía decir la verdad sin contemplaciones a quien fuera. Le aceptaron la renuncia solo si realizaba una última misión y era realizar un remolque interoceánico de Europa hacia Colombia, lo cual aceptó y realizó en el remolcador ARC 72 que se llamaba Pedro de Heredia.

Siendo oficial de la Armada Nacional en servicio activo ocupó varios cargos de acuerdo al escalafón, ya retirado inició trabajando como capitán con marítimas Eslait de 1975 a 1977 una empresa de Barranquilla donde tuvo la oportunidad de viajar a Suramérica, Norteamérica y Europa, luego renunció y trabajó en Transpetrol, una empresa que tenía un petrolero que viajaba a llevar combustible a la Isla de San Andrés, allí estuvo de 1977 a 1980. Su primer trabajo como piloto práctico fue con la empresa marítima comercial donde estuvo un par de años y donde era encargado de la conducción de naves por el canal de acceso al puerto de Cartagena. De allí fue contratado por Intercor en 1985 y trabajó en puerto Bolívar hasta 1998. Era encargado de la supervisión de operaciones marinas y era especialista en entrenamiento de pilotos.

Después de Intercor trabajó en Tecnimar como piloto práctico hasta el 2009 y se retiró para dedicarse de lleno a la presidencia de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia, ANPRA, donde estuvo por 15 años.



Foto 3. Mesa de trabajo Intercor.



Foto 4. El Capitán (R) Pareja realizando una maniobra.



>> La entrevista

Tuvimos la oportunidad de hablar con una de sus hijas, **Rosa María Pareja Salom**, a quien le hicimos una breve entrevista sobre la vida de su padre.



Foto 5. Foro Regional "Por la Calidad y la Eficiencia del Sector Transporte. Cartagena 2001.

¿Qué piensa su familia sobre el trabajo de su padre?

Rosa María Pareja Salom: La familia siempre lo apoyó a pesar de que, por la naturaleza de su trabajo, pasaba bastante tiempo fuera de casa y era duro estar sin él, sobre todo en fechas especiales. Por otra parte, la familia disfrutó de viajes a los que mi papá nos pudo llevar. Recordamos mucho un viaje a Suramérica, en el que tuvimos la oportunidad de conocer Chile, Perú y Ecuador cuando trabaja con Eslait y las idas a Puerto Bolívar a visitarlo, con tíos, primos, e incluso sus nietas.

Fernando su hijo ingresó a la Escuela Naval queriendo seguir sus pasos, pero no estaba preparado para eso y se retiró, de igual manera su nieto Fernando quiso entrar, pero Dios tenía otros planes para él.

¿Cuál es el mayor obstáculo que tal vez tuvo el Capitán Pareja Valest durante su carrera?

R.M.P.S.: La desunión del gremio de los pilotos prácticos y los conflictos de intereses de las diferentes partes como son los pilotos como individuos, empresas de pilotaje y el gobierno. Los sacrificios que hizo a nivel personal y económico por defender sus convicciones y trabajar por los derechos de los pilotos prácticos.

¿Y podría decirnos cuál cree usted que fue el momento más exitoso en la carrera de su padre?

R.M.P.S.: Todas las etapas de su vida le trajeron éxito de distintas maneras. Yo pensaría que, sin ser necesariamente el momento más exitoso, a lo que más invirtió tiempo y esfuerzo, fue al trabajo que realizó por los pilotos prácticos de Colombia. Esto lo apasionaba y lo llenaba de gran satisfacción.

¿Desde su perspectiva cuál es el aporte del Capitán Pareja al desarrollo del país?

R.M.P.S.: Su trabajo en todos los proyectos relacionados con la seguridad marítima, y el establecimiento de regulaciones y normas para ese propósito, incluyendo el tema de los descansos de los pilotos para el control de fatiga, doble piloto, regulación de lanchas, entre otros. Fue parte de la construcción de la ley 658 de 2001, la resolución 630 de 2012, entre otras.



Foto 6. El Capitán (R) junto a su bisnieta Ana Sofía, marzo 2022.

¿Tuvo usted la oportunidad de conocer el trabajo de su padre en ANPRA?

R.M.P.S.: Si claro, el inició en la asociación primero como asociado buscando respuestas a inquietudes que le nacieron desde su propio trabajo como piloto, cuestionando la aplicación o la no aplicación de las leyes y decretos relacionados con el pilotaje práctico y luego desde la presidencia, cuando decide no renovar su licencia de piloto práctico, primero porque piensa que hay un tiempo para todo y que a su edad era necesario dejar el espacio para los jóvenes y segundo para dedicarse a trabajar por lo que él creía debía ser el pilotaje en Colombia y el mundo, lejos de los intereses personales y de las empresas que prestan servicios marítimos llámense agencias, agentes, empresas de practicaaje, agencias de aduanas, etc.



En memoria del Capitán (R) Fernando Pareja Valest

Estamos muy compungidos con esta noticia. Los aportes del señor Capitán Pareja a la vida marítima del país y a ANPRA siendo su Presidente durante 15 años, desde el 2005 hasta el 2020 fueron enormes. Personalmente lo conocí siendo Piloto Práctico en Puerto Bolívar en el año 1998 durante un curso de Hypack y conceptos Hidrográficos que les dicté en el departamento de Operaciones. En ese momento ya había contribuido a la Armada Nacional como oficial en servicio activo durante varios años en los que se desempeñó surcando los mares de la Patria. Sus realizaciones en el mundo del practica se dieron a nivel nacional y a nivel internacional, la continuidad de la profesionalización, los requisitos, los decretos, las resoluciones, que se trabajaron desde ANPRA bajo su dirección fueron numerosas y siempre buscando acertar y optimizar la seguridad en Colombia. Deseamos que se dé pronto consuelo y paz a sus amigos y familiares, y en cuanto a él que esté en el cielo y desde allá nos ayude a todos nosotros a seguir en esta senda en la que él fue uno de los pioneros. Descanse en paz.

**Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau Ospina,
Presidente de ANPRA.**

Sé que es el camino de la vida , pero duele saber ese final , recorrimos muchos caminos juntos a pesar de sólo haberlo conocido como presidente de ANPRA, siempre en cada camino me supo marcar el norte , nunca desfalleció, si en algún momento quise virar al sur pensando que era el mejor camino, su sabiduría en los conceptos y la forma de visualizar las cosas , fortaleció a ANPRA , muchos lo criticaron por su recia voluntad de defender los principios y derechos de los pilotos, pero su puño y tesón esculpió y grabó en piedra lo que somos hoy los pilotos de Colombia. Por muchos años recordaremos que cada coma o tilde de la normatividad del practica con sus errores y aciertos tienen la visión del Capitán Pareja.

Hoy en día es nuestra responsabilidad mantener la bandera de ANPRA en alto , pero recordando siempre que el mástil que la sostiene son las enseñanzas y principios dejados por mi Capitán Fernando Pareja. Siempre me escuchó y muchas veces me corrigió en mis apreciaciones.

Mil y mil gracias por sus enseñanzas, que Dios lo bendiga y lo tenga siempre a su diestra para que su luz divina nos siga iluminando y protegiendo a todos los pilotos en Colombia , descanse en Paz mi amigo

Luis Hernando Martínez, Piloto Maestro del puerto de Buenaventura y miembro de la Junta Directiva de ANPRA

Aportó mucho a la base de lo que es hoy el practicaje en Colombia, tiempo, esfuerzo y dedicación para la estructuración de nuestro oficio, muchas veces criticado, otras aplaudido, pero al final liderazgos que pocas personas asumen sobre sus hombros. Gracias Capitán Pareja por ser un ejemplo.

Capitán Carlos Andrés Cantor Caballero, Piloto Práctico Barranquilla y miembro de la Junta Directiva de ANPRA

Que en Paz descansen nuestro querido amigo Fernando. Que triste noticia, sin palabras para tan apreciada persona tanto en lo personal como en lo laboral. Muchas risas y muchos recuerdos con Ferna como le decía personalmente!! De altas calidades humanas. QEPD.

Claudia Arboleda, Gerente Administrativa y Comercial Baupres S.A.S.

Todo se ha dicho de un gran personaje que deja historia en el practicaje y ANPRA. Capitán Fernando Pareja. Que Dios lo reciba en su puerto Celestial y le dé su eterno descanso. Para su familia mi acompañamiento espiritual. QEPD

Javier Moreno

Pese a la profunda sensación de vacío que nos embarga la partida de personas como lo han sido Enrique Lequerica O. y Fernando Pareja.

Me tomo la libertad de hacer la siguiente reflexión:

Conocí a Fernando Pareja siendo el Oficial Activo de la ARC; posteriormente tuve el agrado de compartir con él siendo el Capitán de Naves Mercante en el puerto de Hamburgo y más tarde compartimos en diferentes ocasiones y eventos de trabajo en la Superintendencia de Puertos y en la DIMAR, logrando forjar una gran amistad basada en el respeto y disciplina académica, me honró con sus sabias meditaciones y compartió sus tribulaciones, aceptando mis planteamientos y compartiendo sus conclusiones.

Siempre le motivo la convicción de hacer el bien y el amor al mar y su profesión. Nos harás mucha falta Fer.

Se que ahora eres parte de un mejor Estar, hiciste lo que se debía hacer, recibe mi oración al Dios de todos los mares por que siempre bajo tu quilla tengas al menos un palmo de agua. Hasta pronto AMIGO!!

Capitán Cayo Giovanni

Muy triste noticia. En el poco tiempo que lo conocí pude dar cuenta de su gran personalidad y amor por el gremio marítimo y en especial del practicaje. QEPD Capitán Fernando Pareja.

Capitán Óscar Arboleda – Hijo

Seguro que el Señor lo acoge en su Santo Reino y nosotros quienes compartimos con él reconocemos su legado profesional y calidad humana. QEPD

Capitán José Luis Lara, Piloto Maestro Santa Marta y Miembro de la Junta de ANPRA

El Dios del Universo y Rey de los mares está recibiendo al Bravo Marino, Oficial, Piloto y Líder del Gremio de Pilotos Prácticos por tantos años. Gracias Capitán Pareja por dejarnos tanto de lo suyo, de lo que siempre supo dar y ofrecer. De sus siempre impecables y honestas intenciones que construyendo su propio legado hacia quienes aprendíamos de sus saberes y conocimientos. Imparcial y acertado. Lógico y pronto en sus buenas decisiones. Firme y certero. Sin más un merecedor de muchos reconocimientos. Ojalá la Autoridad Marítimas lo honre con todo lo que se merece.

Oramos por el descanso de su alma y la Fortaleza y Paz para su familia.
Buen viento y buena mar en el mar y en el universo de nuestro Dios Creador.

Capitán Pedro Duque

Cuanto siento la partida del Capi Pareja, fue un trabajador incansable; las canchas deportivas de la ENC fueron construidas en la mayor parte por el y los cadetes de esa época trasportábamos todos los materiales; usaba el uniforme caqui y se colocaba un sombrero sabanero para el sol; fue de los primeros pilotos en Puerto Bolívar y ya en su época de retiro luchó por los Pilotos en ANPRA.

Capi Pareja te mereces un Bravo Zulu.

Jorge Navas, Piloto Práctico del Puerto de Cartagena

Lamento el sensible fallecimiento del Capitán Pareja. Durante más de 17 años tuve la oportunidad de conocer, aprender, intercambiar y discutir siempre desde el ámbito del respeto mutuo, muchas de las posiciones y avances en la normatividad del Practicaje en Colombia. Siempre admire su tesón y amplio conocimiento de los puertos del país, así como la voluntad de defender la seguridad marítima. Buen viaje y muchas bendiciones

Alejandro García, asesor jurídico Dirección General Marítima

La rama colombiana del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo presenta sus sentidas condolencias a los familiares y amigos y allegados por el sensible fallecimiento del señor capitán de navío Enrique Pareja, hombre de mar, comprometido con el gremio marítimo que ayudo a forjar ese país marítimo del azul de la bandera. Deseamos acompañarles en el pesar que sin duda siente. Que la paz sea con él.

Luis Eduardo Chávez Perdomo Vicepresidente IIDM Colombia

Hoy estamos valorando la vida de un Gran Marino. El marino de los remolques intercontinentales y de las gráciles sirenas del Caribe.

El hábil Piloto Maestro y al excelente y abnegado Directivo de nuestra Asociación de Pilotos. Más que todo eso fue un compañero, amigo leal y sincero. Descanse en Paz querido Fernando al lado del Creador. QEPD

Capitán Juan Alberto Álvarez Berbesi.

A pesar de mi poco tiempo como práctico tuve el honor de conocer a mi Capitán Pareja, y lo recuerdo como un gran líder, comprometido por nuestra profesión. Hoy las nuevas generaciones de prácticos navegamos con tranquilidad los canales que abrió; recogemos los frutos de sus luchas. Que Dios lo tenga en su gloria como asesor y desde sus nueva privilegiada posición nos siga cuidando.

Capitán Juan Jacobo Blanco.

On behalf of IMPA, its Executive Committee, Members and Secretariat, I would like to extend condolences to Captain Pareja Valest's family, and to La Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia on the loss of your emeritus President. Captain Pareja made a substantial contribution to ANPRA Colombia and our community has lost a long-serving champion of the work of maritime pilots.

En este momento difícil que estás viviendo, sabes que tienes nuestro apoyo.

Captain Simon Pelletier, President International Maritime Pilots' Association

Em nome do Presidente do Conselho Nacional de Praticagem – Praticagem do Brasil – (CONAPRA), Capt. Ricardo Augusto Leite Falcão, comunico que todos os Práticos Brasileiros estão profundamente tristes com o falecimento do Capt. Fernando Pareja Valest.

Que Nosso Deus todo Poderoso abençoe e conforte sua família neste momento de dor. Por favor, aceite nossas mais sinceras condolências, ele será incluído em nossas orações diárias.

Arionor Souza, Executive Secretary, Brazilian Maritime Pilots Association



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

Siniestros marítimos, lecciones aprendidas y normatividad

¿Cuál es la importancia de crear un Sistema de Investigaciones Técnicas en Colombia, aplicable al practicaaje?

Elaborado por: Laura Alejandra Alfonso Rincón. Área Jurídica.

MAYDAY! MAYDAY! El Titanic, “el barco casi insumergible”, se hundió en 2 horas y 40 minutos, llevándose al fondo del Océano Atlántico Norte un barco de más de 46.000 toneladas y arrebatándole la vida a 1.513 personas en la madrugada del 15 de abril de 1912.

Aquel catastrófico siniestro marítimo ocurrido aquella noche no se puede revertir, pero si se puede contrarrestar creando normatividad y reglamentos en pro y para la seguridad marítima. Así lo enuncia el Convenio SOLAS, el cual surgió en 1914 a raíz del trágico accidente, versa sobre seguridad en la navegación y protección marítima, con el objeto de reducir los riesgos de pérdida del buque y de salvaguardar la integridad de la vida humana y marina. Conforme a lo anterior, se entiende que la seguridad marítima es un tema que ha ido evolucionando, que a través de normatividad internacional y nacional se regula la actividad del practicaaje, en aras de mitigar y prevenir en gran medida cualquier accidente que se pueda presentar durante la realización de una maniobra.

Por ello, es menester traer a colación la pregunta que nos hicimos al principio, ¿Cuál es la importancia de crear un Sistema de Investigaciones Técnicas en Colombia, aplicable al practicaaje? En primera instancia, cabe anotar que el Sistema de Investigaciones Técnicas no se encuentra creado en el sector marítimo, pues hasta la fecha solo está presente en el Sistema Aéreo, generando un notorio retroceso para el practicaaje, puesto que, con la implementación de dicho sistema se podría contribuir mayormente a la prevención de siniestros y accidentes marítimos, que finalmente perjudican y afectan a todos.

Para ello, ANPRA realizó una estadística compilando los fallos emitidos por la DIMAR en Segunda Instancia que conciernen a diversos tipos de siniestros marítimos, solo con el objeto de fomentar la construcción de lecciones aprendidas del siniestro para aplicar en futuras maniobras de practicaaje.

Podemos evidenciar que, el año en el cual ocurrieron más siniestros fue el 2011 y que entre los años 2008 a 2013, en el mes de noviembre fue el mes con mayor cantidad de Siniestros Marítimos. Esto nos permite deducir que, puede haber un factor o aspecto recurrente que sea determinante en la ocurrencia de los siniestros.

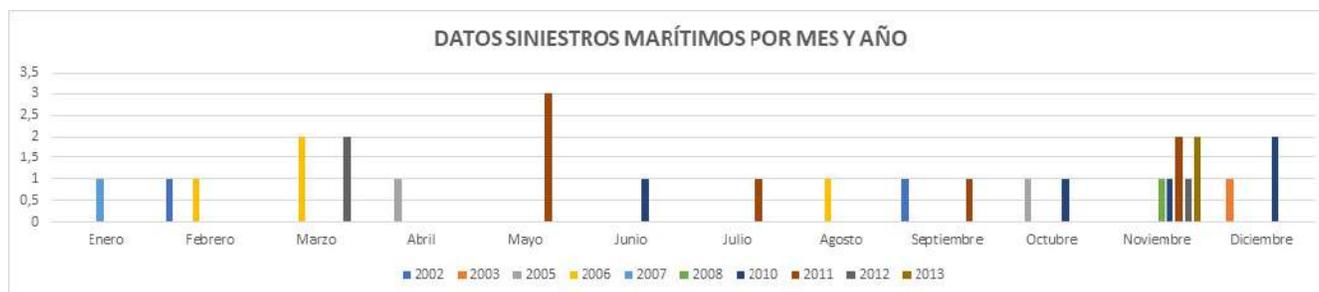


Figura 1. Gráfica realizada por ANPRA- Colombia para el estudio de las lecciones aprendidas.

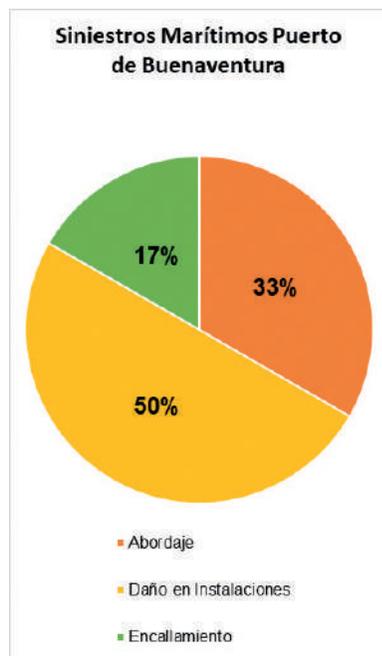


Figura 2. Gráfica realizada por ANPRA- Colombia para la implementación del SIT

Ahora bien, por medio del Sistema de Investigación Técnica no se busca identificar o hallar un responsable o culpable de la ocurrencia del accidente marítimo, lo que se pretende es identificar las circunstancias de tiempo, modo y lugar, acciones u omisiones que conllevaron a la ocurrencia del siniestro, en pro de realizar un informe técnico exhaustivo donde quede plasmado todo el material probatorio recaudado, evidencias y recomendaciones que sirvan para mejorar el sistema a nivel global y nacional con el objeto de prevenir accidentes y siniestros marítimos en el futuro.

En dado caso se llegue a la conclusión de que el siniestro marítimo ocurrió por una causa o factor recurrente, se podrá redactar a través del Sistema de Investigación Técnica un informe final con recomendaciones de seguridad, que puede ser presentado a la OMI, el cual va a servir como fuente de recomendación al sistema y en dado caso sea necesario servirá para la creación de una normativa o reglamentación adicional.

Ejemplificando la situación traemos a colación los siniestros marítimos del Puerto de Buenaventura que se presentaron entre los años 2002 a 2010, con el único fin de demostrar la necesidad que representa crear el Sistema de Investigación Técnica en el Practicaje, puesto que, tal como se evidencia en el gráfico, la mitad de los siniestros marítimos presentados en el Puerto corresponden a daño en Instalaciones, lo cual permite inferir que puede haber algún factor externo al elemento humano que tiene relevancia en la comisión del siniestro, pero que no ha sido referido como un precedente dentro de una investigación.

Finalmente, es preciso recalcar que este Sistema podría contribuir no solo a la prevención de accidentes y siniestros marítimos en el futuro, sino a los incidentes, que en pocas palabras son un previo aviso de atención a una situación, que servirían para evitar un desastre a gran escala.

Nos pondremos manos a la obra para que el sistema estadístico que estamos construyendo en ANPRA incorpore todas las investigaciones de primera instancia, no solamente las conclusiones preliminares que estamos extrayendo de los fallos de segunda instancia publicados; para que los PP de todos los puertos reciban cursos de capacitación como investigadores técnicos de accidentes como los expertos más calificados en cada puerto para los temas de maniobra, condiciones meteomarinas, navegación, canales restringidos, características ambientales, entre otras. También nos ocuparemos que en los Congresos anuales como el que vamos a tener en el mes de abril, exista una total interacción entre las empresas marítimas, los jueces, los peritos, los inspectores, los marinos, los abogados, que lleve a aumentar la seguridad y que tengamos menos accidentes y sobre todo menos incidentes.

Noticias del Mundo

En este nuevo año nuestra sección Noticias del Mundo seguiremos informando a nuestros lectores sobre los hechos y noticias más importantes del mundo marítimo y fluvial de Colombia y el mundo. Iniciamos con la noticia publicada por <https://maritime-executive.com/>.



Empresas multadas con \$2 millones en caso MARPOL mientras que el ingeniero fue declarado no culpable

El propietario y operador de un granelero registrado en las Islas Marshall fue sentenciado y multado luego de declararse culpable en un caso MARPOL de marzo de 2021 en el puerto de Nueva Orleans. El Departamento de Justicia dijo que el caso era parte de su aplicación continua de las regulaciones ambientales. Si bien las empresas se declararon culpables, Estados Unidos no tuvo éxito en el enjuiciamiento del ingeniero jefe del barco.

Foto 7. Caso MARPOL derivado de una inspección de marzo de 2021 de un granelero anclado en el Mississippi (foto de archivo)



El Departamento de Justicia dijo el jueves (19 de enero) que Empire Bulkers y Joanna Maritime, dos empresas relacionadas con sede en Grecia, fueron multadas con un millón de dólares cada una y se les ordenó cumplir cuatro años de libertad condicional por “cometer violaciones intencionales y conscientes de la Ley para prevenir la contaminación de de Navegación (APPS) y la Ley de Seguridad de Puertos y Vías Navegables”.

El caso se deriva de una inspección de la embarcación en marzo de 2021 en Nueva Orleans cuando la Guardia Costera de los EE. UU. descubrió las violaciones durante una inspección portuaria de rutina. El Joanna, un granelero de 33.717 toneladas de peso muerto, llegó a los Estados Unidos el 3 de marzo de 2021 y viajó aproximadamente 100 millas por el río Mississippi hasta el fondeadero de Boone Carre, donde se llevó a cabo la Inspección del Estado del Puerto.

Los inspectores denunciaron que el equipo de prevención de la contaminación requerido, el separador de agua aceitosa del buque, había sido manipulado para permitir que el agua dulce engañara al sensor diseñado para detectar el contenido de aceite de los desechos de la sentina que se descargaban por la borda. También denunciaron que el libro de registro de hidrocarburos del barco, un registro requerido presentado a la Guardia Costera de los EE. UU., había sido falsificado para ocultar las descargas indebidas. Durante la misma inspección, los inspectores de la Guardia Costera, al seguir un rastro de gotas de aceite, también descubrieron un peligro para la seguridad no informado. Encontraron una fuga activa de fueloil en la sala de máquinas en las válvulas de alivio de presión de los calentadores de fueloil, un dispositivo de seguridad crítico necesario para evitar explosiones, que acusaron de haber sido deshabilitado.

Al declararse culpables, los acusados admitieron que el taponamiento de las válvulas de alivio en la sala del purificador de fuel oil y la fuga de gran volumen de aceite de la válvula de alivio de presión presentaban condiciones peligrosas que no habían sido reportadas de inmediato a la Guardia Costera en violación de las Normas de Puertos y Ley de Seguridad de las Vías Navegables.

La operación del separador de agua aceitosa había estado en el centro del caso contra el ingeniero jefe Warlito Tan, Jr. de Filipinas, quien fue acusado de cuatro delitos graves de violar la Ley para Prevenir la Contaminación de los Buques (APPS), violar las Leyes de Puertos y Ley de Seguridad de las Vías Navegables, Obstrucción de la Justicia y Obstrucción de una Investigación de la Guardia Costera.

Un jurado en el Tribunal de Distrito de EE. UU. para el Distrito Este de Luisiana escuchó el testimonio en noviembre de 2022 de catorce testigos en el transcurso de siete días, según Most & Associates, los abogados de Tan. Tan testificó en su propia defensa y, según sus abogados, explicó al jurado que en todo momento creyó que estaba operando correctamente el separador de agua aceitosa a bordo del buque y que nunca hizo a sabiendas entradas inexactas en el libro de registro de hidrocarburos. El jurado emitió un veredicto unánime declarando a Tan no culpable de los cuatro cargos de delitos graves en su contra.

La noticia la puedes ver también a través del código QR

Síguelos también en sus redes sociales @Mar_Ex



Escanea este código QR para ampliar la información

ANPRA Digital #ConProaAlFuturo



En nuestro canal de YouTube compartimos las palabras del señor Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau Ospina, presidente de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia quien envía un saludo para este nuevo año, proyectando lo que será el trabajo de nuestra asociación en el 2023.



#ConProaAlFuturo
Saludo del presidente de ANPRA para el año 2023

Bandera Hotel de Piloto Abordo Izada a Media Asta en Memoria de nuestro querido Capitán Pareja Expresidente de ANPRA. Q.E.P.D. Video enviado por el Piloto Maestro Jairo Galindo de Santa Marta.QR.



MARITIMA DEL CARIBE
OPERADOR PORTUARIO

Expertos en
Transporte Marítimo
Servicios Portuarios

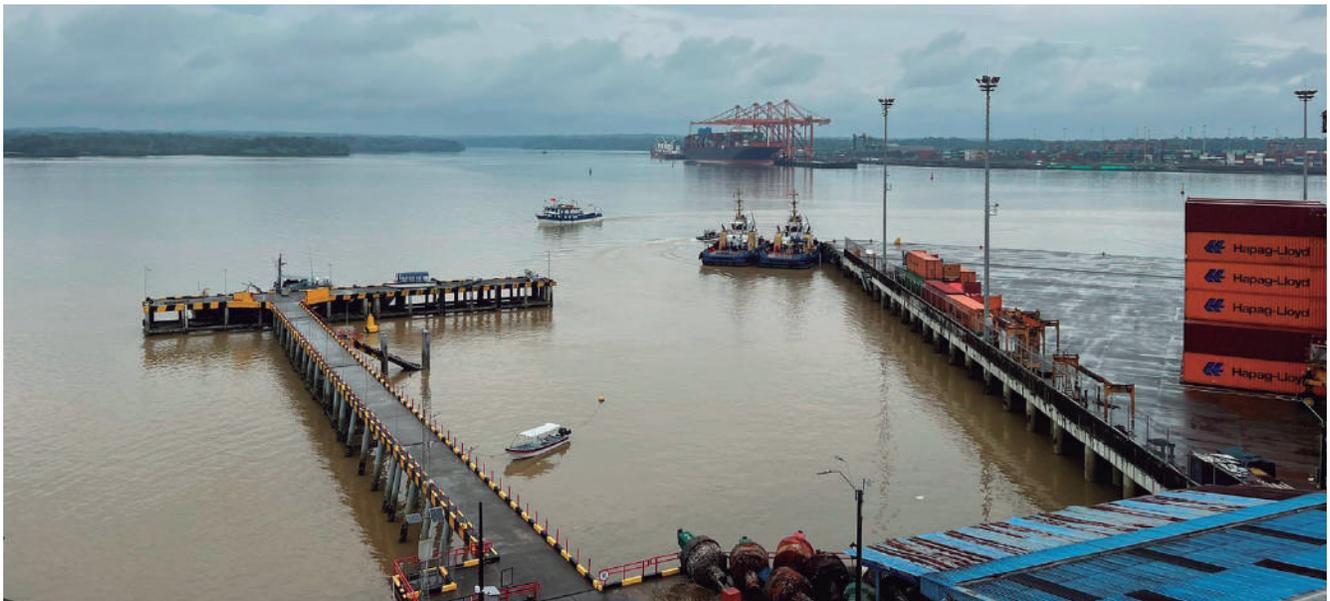
info@maritimadc.com
(+57) 5 421-2847

www.maritimadc.com

Santa Marta Riohacha Cartagena Coveñas

ANPRA en imágenes

Las siguientes imágenes fueron tomadas luego de una visita a la torre de la estación de control de tráfico marítimo del puerto de Buenaventura llevada a cabo por parte varios pilotos de las compañías Pilotos Prácticos del Pacífico y Practimar.



An advertisement for "Practicaje en Santa Marta & Riohacha". The background is dark blue. On the left, there is a logo for "SAS Servicios Técnicos Marítimos" featuring a stylized yellow and blue figure. The main text reads "Servicio de Practicaje en Santa Marta & Riohacha" in white and light blue. Below this, it says "Experiencia | Seguridad | Compromiso". At the bottom, there are two circular icons: a telephone icon with the number "+57 310 363 1312" and an email icon with the address "asistente@stmpilotos.com". On the right side, there is a circular inset image showing a ship at a port, and a large graphic of a crane with the text "37 años Experiencia" in white.

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