

Boletín No.

09

Abril 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 

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
Viviana María Torres Henao

Fotografías enviadas por:
Foto portada e índice: Capitán Luis Hernando Martínez.
Fotos invitada especial: Archivo Personal, Señora Mónica Serrano Prada.

ANPRA Colombia promueve la libre expresión de sus afiliados y los actores marítimos que deseen publicadur 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.



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

En esta edición

Editorial.....	5
Homenaje al Capitán Roberto Bustamante Gómez.....	7
Invitada Especial <i>Conversamos con Mónica Serrano Prada, esposa del Capitán Luis Hernando Martínez</i>	10
ANPRA realiza el I Congreso de Lecciones Aprendidas de Graves Accidentes o Incidentes en Maniobras De Practicaje.....	11
Boletín de prensa del mes.....	13
Referente al Convenio Interadministrativo CI-010 DE 2022, en contravía de la seguridad marítima y fluvial del puerto de Barranquilla	13
Otras noticias relacionadas	14
Noticias del mundo.....	15
Los puertos de la UE piden una lista de barcos rusos a ser bloqueados..	15
Congestión en puertos de China tiene a 477 buques haciendo fila.....	16
ANPRA Digital #ConProaAlFuturo	18
Podcast: ANPRA en 10 minutos #ConProaAlFuturo.....	18
ANPRA en Imágenes.....	18





CONGRESO
**LECCIONES
APRENDIDAS**
DE GRAVES ACCIDENTES O INCIDENTES
EN MANIOBRAS DE **PRACTICAJE**

26 y 27 de Abril 2022 | Cartagena de Indias

Editorial



“Primer Congreso: Lecciones aprendidas de graves accidentes o incidentes en maniobras de practicaje”

Quien lo creyera, el año va pasando muy rápido; más prácticos vinculándose a ANPRA, un evento para prevenir accidentes e incidentes visto desde todas las aristas, el trabajo de construcción de los Estándares Técnicos Avanzados (ETA) y el alistamiento para interactuar con los prácticos del mundo en la próxima reunión de IMPA en Cancún del 12 al 18 de junio.

En este mes de abril, además, el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) sesionó en su 105 ocasión discutiendo una diversidad de tópicos relevantes para todo aquel interesado en los temas marítimos locales y mundiales.

Adicionalmente, en junio, esta misma organización tendrá su sesión 87 del Comité de Protección del Medio Marino, donde se discutirán temas importantes con relación a la polución y renovación del medio ambiente marino. Aquello que sea adoptado en esos comités, impactará la regulación aplicable para todo aquel que se desenvuelve en el medio marino y fluvial cuando hay presencia de tráfico internacional.

Desde su primera reunión en 1959, la OMI se ha encargado de promulgar regulación con estándares mínimos en los asuntos de la seguridad marítima, eficiencia naviera, y el control y prevención de los daños a embarcaciones por polución marítima. Es la autoridad regulatoria, desde la aceptación de sus estados miembros, en términos comerciales marítimos, del mundo con el objetivo de que su regulación sea formulada e implementada globalmente.

ANPRA, como una organización comprometida a la seguridad y eficiencia, detalla el progreso regulatorio de la OMI para asegurar a sus pilotos la mejor actualización y al país marítimo una senda segura y normatizada sobre la cual decidir en temas tan complejos como las relaciones entre las utilidades de una empresa y la seguridad, la soberanía de los estados, pero también la necesidad de cooperación y ejercicio de respeto a las banderas, el cuidado del ambiente marino, entre otros. El “primer Congreso: Lecciones aprendidas de graves accidentes o incidentes en maniobras de practicaje” de nuestra organización, fue un paso más en este compromiso.

Se ha dicho en ocasiones que el transporte marítimo es la columna vertebral del Comercio Internacional, y siendo una tan importante pieza de la economía global es necesario mantener sus actividades bajo control y supervisión. Colombia hace parte de diversos convenios de la OMI, los cuales vinculan al Estado y a sus ciudadanos, y los obliga a comportarse con base a la regulación internacional establecida. Entre estos convenios los más importantes son: el SOLAS, el MARPOL, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, y el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional. Todos requieren de la atención del piloto practico y han sido ampliamente desarrollados en el Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC).

La participación de Colombia en la OMI ha repercutido en las políticas nacionales referentes al océano. El direccionamiento del país a ser una potencia media oceánica como lo establece la Política Nacional del océano y los Espacios Costeros (PNOEC) se desarrolla en el marco de la institucionalidad acordada por Colombia dentro de los reglamentos de la OMI. Este organismo ha promulgado y establecido los estándares de seguridad física de los buques y puertos de las naciones adjuntas a los convenios.

La OMI fue vital para el reconocimiento oficial del practicaaje en el mundo. En 1968, la organización adoptó una resolución que recomendaba el uso y organización de pilotos prácticos y sus servicios para hacer más efectiva la comunicación y el comercio entre Estados. El SOLAS, por su parte, estableció los requisitos de abordaje para que los pilotos llegaran seguros a la embarcación en donde deben prestar sus servicios. Las decisiones que la OMI tome hoy impactaran el futuro del practicaaje en el mundo.

Comité de seguridad marítima

Dentro de la sesión del Comité de seguridad marítima, los temas discutidos más relevantes para nuestros pilotos fueron: La seguridad de transbordadores, el desarrollo de nuevas medidas para mejorar la seguridad de los buques en relación con el uso de aceite combustible, nuevos estándares de construcción de barcos, desarrollo de un instrumento basado en objetivos para Buques de Superficie Autónomos Marítimos (MASS por sus siglas en inglés), Medidas para reforzar la seguridad marítima contra la Piratería y robo a mano armada en los buques, Implementación de instrumentos IMO, Transporte de cargas y contenedores, y el elemento humano, formación y guardia.

Comité de la protección ambiental

Por su parte, en el Comité de la protección ambiental de junio, los temas relevantes serán: la prevención de polución del aire, la eficiencia energética de las embarcaciones, la reducción de gases efecto invernadero producidos por buques, la identificación y protección de áreas especiales, y los planes de acción para abordar el problema de plásticos en el agua.

Todos estos temas serán estudiados en sus conclusiones y actualizaciones más detalladas para difundirse a lo largo del año en los boletines que vamos publicando.

Feliz abril.

VALM (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA
PRESIDENTE



Capitán Roberto Bustamante Gómez



“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 proceso”

- Capitán Roberto Bustamante Gómez

En esta edición tuvimos la oportunidad de entrevistar al Capitán Roberto Bustamante Gómez, quien fue el primer piloto práctico de Escuela en Buenaventura, ciudad a la que llegó en el año 1977, dos años después de haberse graduado de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla.

A través de esta entrevista la cual también podrá escuchar a través de nuestro Spotify, pero además en una conversación más completa puede también acceder a nuestro canal de Youtube y ver la entrevista.

El Capitán Bustamante nos cuenta que viene de una familia con tradición marinera; habla también sobre sus inicios en el practicaaje en Buenaventura; destaca algunas de sus mejores experiencias maniobrando buques de gran tamaño; habla sobre la pasión que siente por su profesión; y finalmente nos habla sobre su presente y cómo se ve al final de su carrera como piloto práctico.

¿Dónde nace esa pasión por los temas marítimos?

Roberto Bustamante Gómez: Vengo de una familia marinera, mi padre fue oficial de la Armada de Colombia, mi hermano estuvo en la escuela, muchos primos han pasado por la Escuela, hay pilotos y mi hijo es piloto práctico en Buenaventura también.

¿Describanos cómo fueron sus inicios de carrera?

¿Cuál ha sido la anécdota que más recuerda como piloto práctico?

¿Por qué es importante la profesión que usted ejerce?

¿Cómo describe su trabajo?

R.B.G.: Yo empecé mi carrera en el pilotaje, ya con licencia, en el año 1979. Muchos de mis compañeros estaban navegando, nos veíamos, yo siempre les recalaba la idea de seguir con el pilotaje en Buenaventura. En esa época económicamente no era atractivo, pero a mí me gustó desde un principio.

R.B.G.: Tuve la oportunidad en Buenaventura de reunirme con los directivos de MSC un día cualquiera, y en ese momento me comentaron de la llegada de un buque (como yo llegué tarde a la reunión, no escuché las características del buque). Por casualidad yo estaba de turno y me tocó hacer la maniobra de ese buque y además acompañado por mi hijo. Cuando nos acercamos al muelle, vimos que había varios drones filmando, vimos el muelle lleno de personas, estaban también los medios de comunicación, y pues a mí se me hizo rara la situación.

Luego ya de que atracamos el buque, al estar hablando con mis amigos de MSC, entonces fue cuando me comentaron que ese era el buque más grande en volumen que había llegado a Buenaventura. Es un buque de 15 mil contenedores. También por cuestiones de la vida y casualidades me tocó maniobrar también el buque más largo, el de mayor eslora, el APL Explorer, un buque de 368.8 metros y 58.8 de manga.

R.B.G.: Yo creo que hoy en día en un 90 por ciento de los puertos es obligatorio a nivel mundial el uso del piloto práctico. Las compañías de seguros ya exigen el piloto práctico como asesor del capitán, afortunadamente en Colombia nosotros hemos dado pasos importantes en la parte de la legislación marítima donde es obligatorio en todos los puertos (en todas las terminales) el uso del piloto práctico.

Ya inclusive nos hemos modernizado, ya utilizamos dos pilotos prácticos en los buques de gran dimensión. Ya muchos hemos asistido a los cursos de entrenamiento en simuladores. Sobre todo, en el caso de Buenaventura, nosotros estuvimos en Siport 21, uno de los principales centros de entrenamiento en simulación. Allá se montó un centro de entrenamiento para operar los buques de la MERSK, empezamos a capacitarnos con los buques de 300 metros, luego los de 335 metros, luego 347 metros, y el último entrenamiento para los buques de 367 metros.

R.B.G.: La tensión siempre es fuerte, porque Buenaventura tiene el problema con los cambios de marea bruscos cada seis horas, en los momentos de la marea alta se presenta el mayor riesgo porque los buques portacontenedores siempre tratan de llegar con el máximo calado a Buenaventura, entonces operar este tipo de buques, en dos, tres terminales en forma simultánea sin tener los equipos ideales como lo son los remolcadores (no tenemos remolcadores ideales para este tipo de maniobras) entonces siempre genera tensión operar tres buques casi que al tiempo.

Yo no soy muy aficionado a las tablets ni a la televisión, entonces el hobby mío son los buques. Yo soy feliz haciendo una o dos maniobras en el día. Nosotros estamos organizados en Buenaventura, realizamos turnos de 14 días y descansamos los otros 14. Por su parte la palabra barco, es desde la parte poética, es interesante ver las canciones y los poemas alusivos al barco. Y desde la parte comercial, son equipos tan modernos que cuentan con tecnología



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

 www.pilotosdelpacifico.com

 informacion@pilotosdelpacifico.com

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

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

¿Cuántas maniobras puede realizar en un mes?

avanzada de posicionamiento, hay que cuidarlos y quererlos para poder generar las maniobras con éxito.

R.B.G.: Al rededor de 16 o 18 maniobras.

Foto 1. El Capitán Roberto Bustamante Gómez, en la Asamblea Anual de ANPRA, año 2022.



¿Cuál es el aporte del Capitán Bustamante al país y en especial al Puerto de Buenaventura?

R.B.G.: Yo creo, y sobre todo durante la pandemia que el sector médico y nosotros fuimos los que le pusimos la cara. El país se movió porque estaban los pilotos prácticos, estaban los remolcadores, sino se hubiera parado el país. A pesar de que estuvimos 24/7 los terminales estaban congestionados, había problemas de transporte, pero la economía del país no se detuvo totalmente y hemos puesto nuestro granito de arena para sacar adelante la economía. En definitiva, el sector médico y nosotros fuimos los que sacamos el pecho en la pandemia. Nosotros trabajamos en silencio.

¿Cómo se ve al final de su carrera?

R.B.G.: Estoy viviendo una experiencia muy importante porque he estado en un proceso con unos jóvenes que están en formación, y yo nunca me vi como profesor o como instructor. En este proceso independientemente de mi forma de ser, de mi temperamento, me veo en un plan distinto, me ha gustado ese tema, y de pronto terminaré como profesor, como instructor. Me fascinan los buques, las maniobras, esa es mi pasión.

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 proceso. ■

Invitada Especial



Para los medios de ANPRA es un placer hablar con los protagonistas de las historias de nuestros pilotos prácticos, por eso en esta ocasión tuvimos el placer de conocer un poco más sobre la vida del Capitán Luis Hernando Martínez, pero a través de las palabras de su esposa, la señora Mónica Serrano Prada. Esta es su historia:

“Nos conocimos hace 24 años por casualidad, mi capi hacia relativamente poco se había retirado de la Armada. Yo trabajaba con seguros y tenía una cita con el gerente del patio de contenedores de Granportuaria, unos días antes de nuestra cita cambiaron el gerente, mi capi tomó la gerencia, entonces la entrevista fue con él. En resumen, así nos conocimos, fue amor a primera vista”.

Foto 2. De izq a der: Juan Pablo Martínez, Mónica Serrano, Capitán Luis Hernando. Martínez, Andrés Felipe Martínez, Juan Esteban Martínez.



Al hablar sobre la profesión de su “Capi” ella nos cuenta que la admira y respeta, *“es una profesión de sacrificio, sin horario ni tiempo en el calendario y de peligro constante en cada salida al mar. En el caso específico de mi esposo, todo en el ex-hala mar, es su vida y nosotros como familia lo apoyamos, nos enorgullece y somos felices por él, porque sabemos que ama lo que hace. Todos los días oro por él, le pido a Papito Dios me lo cuide y proteja”.*



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

+57 310 363 1312

asistente@stmpilotos.com



Lo anterior nos dio pie para seguir preguntándole sobre los retos que este hombre de mar ha tenido que sobre llevar en su larga carrera, a lo que ella respondió que eran muchos, sin embargo asevera que el mayor de ellos es mantener unida la familia y la educación de sus hijos *“porque por el estudio de nuestros hijos tomamos la decisión de vivir en Cali, mientras él trabaja como práctico en Buenaventura en turnos de 14 x 14 días. Pero a pesar de la distancia y los horarios, paradójicamente esas circunstancias nos unieron más, valoramos y gozamos nuestros momentos juntos como pareja y como familia. Mi “Capi” siempre ha estado ahí para nosotros, procurando que no se sienta su ausencia. Nuestro hogar es alegría siempre que llega a descansar”*.

“Una profesión de sacrificio, sin horario ni tiempo en el calendario y de peligro constante en cada salida al mar”

- Señora Mónica Serrano Prada

Antes de llegar al final de la entrevista le preguntamos cómo ve el final de la carrera del capitán Martínez *“No la visualizo, creo que será una decisión muy difícil de tomar el día que deba dar un paso al lado. El corazón se me arruga con esta pregunta, son 48 años de su vida hasta el momento en el mar, empezó cuando tenía 15 años. Lo único que sé, es que estará en algún proyecto, no es un hombre de quedarse quieto, es muy activo”*.

Antes de despedirnos de la señora Mónica Serrano Prada, aprovechó esta entrevista para rendirle un homenaje especial al Capitán Gutiérrez QEPD, al Capitán Quintero QEPD y sus queridas familias, a pocos días de cumplirse 1 año de su partida. **“Grandes Marineros, Grandes amigos, Grandes hombres”**. ■

ANPRA realiza el I Congreso de Lecciones Aprendidas de Graves Accidentes o Incidentes en Maniobras De Practicaje



La Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia – ANPRA recibe este mes el evento más importante de la seguridad marítima y fluvial en el año 2022. Un evento que convoca a todos los interesados en la navegación, la maniobra de buques, practicaje, remolcadores, instalaciones portuarias, funcionarios de estaciones de tráfico marítimo, hidrografía, oceanografía, capitánías de puerto, funcionarios de gobierno, ingeniería, estudiantes, profesionales de todas las áreas, marinos mercantes, oficiales navales y en general todo aquel que se relaciona con los gremios y las actividades marítimas.

El evento contempla una agenda de lujo, ya que durante los días 26 y 27 de abril recibirá participantes de entidades de gobierno, universidades, empresas, gremios y otras organizaciones no gubernamentales.

Así mismo tendremos invitados de varias nacionalidades entendiendo que la integración entre las actividades marítimas y las diferentes regiones nos dejan un ejercicio de progreso en grupo porque los más avanzados dejan inquietud en los que están en proceso de desarrollo.

Foto 3. Conferencistas Día 1 y Día 2, I Congreso de Lecciones Aprendidas de Graves Accidentes o Incidentes en Maniobras De Practicaje.



CONFERENCISTAS » Día 1



Capitán **GUILLERMO GÓMEZ GARAY**. Gerente de Proyectos, representante Forco Technology, Dinamarca. **Nuevo enfoque sobre la investigación de accidentes y su impacto en el practicaje y la seguridad marítima.**



Capitán **RICARDO IZQUIERDO**. Piloto Maestro, Presidente de la Sociedad Latinoamericana de Operadores de Terminales Marítimo Petroleros y Monoboyas - SLOM. **Lecciones aprendidas en accidentes en terminales marítimo-petroleros en América Latina.**



Ingeniero **JOSÉ RAMÓN IRIBARREN ALONSO**. Director General de Siport21, España. **Cursos IMO en simulador basados en incidentes reales para la mejora de la seguridad marítima.**



Capitán **CARLOS ALBERTO SOUZA FILHO**. Práctico del Puerto de Santos. Miembro de CONAPRA. **Accidente en Santos, la simulación nos dio la razón.**



Doctor **JOSÉ VICENTE GUZMÁN**. Abogado Maritimista. **Convenios internacionales para la seguridad marítima y la prevención de la contaminación marina**



LUIS HERNANDO MARTÍNEZ AZCARATE. Piloto Práctico Maestro del puerto de Buenaventura. **La Personificación de la Confianza.**

CONFERENCISTAS » Día 2



Capitán **PAVEL PEREIRA**. Piloto Práctico del puerto de L'Havre, Francia. **Near-miss durante la salida de un barco contenedor de 400 metros con 4 remolcadores y 30 nudos de viento.**



Capitán **LUIS ALEJANDRO BECERRA**. Jefe de Operaciones de SAAM Towage Colombia. **Lecciones derivadas de accidentes con la participación de remolcadores.**



Capitán de Corbeta **GONZALO ROJAS**. Ingeniero Jefe de simuladores en la ENAP. **Tecnologías de simulación como herramienta para el análisis de lecciones aprendidas en accidentes marítimos.**



Capitán **ÁLVARO MORENO CONSTANTINO**. Piloto Práctico del Canal de Panamá y Vicepresidente de IMPA por Latinoamérica y el Caribe. **Accidente más grave presentado en el Canal de Panamá.**



Capitán **HARRY KLENNER FERRADA**. Práctico Chileno, Presidente de la Asociación de Pilotos Prácticos de Puerto de Chile A. G. **Maniobras de puerto, accidentes y lecciones aprendidas en Chile.**



VALM (R) JUAN MANUEL SOLTAU. Presidente de ANPRA. **Resumen, agradecimientos y cierre.**

Estelar Cartagena de Indias Hotel & Centro de Convenciones

Estelar Cartagena de Indias Hotel & Centro de Convenciones

www.anpracolombia.org



anpracolombia

✉ infoanpra@yahoo.com.co

☎ +57 315 6384454 | +57 316 2660820

Boletín de prensa del mes



Referente al Convenio Interadministrativo CI-010 DE 2022, en contravía de la seguridad marítima y fluvial del puerto de Barranquilla

Violación a la seguridad de la navegación y a la Ley de Practicaje (Ley 658 de 2001)

En el marco del proceso licitatorio adelantado por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), que tiene por objeto la elaboración de diseños para el dragado de mantenimiento de un sector del Río Magdalena (Tramo DIMAR), la operación del canal navegable y la prestación de los servicios de apoyo a la navegación se publicó el Convenio Interinstitucional CI 010 de 2022 firmado en enero 28 entre la ANI, Cormagdalena y la Dimar.

El Convenio suscrito tiene varios artículos que transgreden el ordenamiento jurídico y cuya aplicación pondría en riesgo la gestión de la seguridad integral marítima y fluvial, otorgando prerrogativas especiales a dragadores extranjeros.

Cuando el Convenio establece que “La obtención de la licencia de piloto práctico y la contratación directa de pilotos prácticos por parte del Concesionario para la realización de las actividades de dragado en ejecución del Contrato de Concesión, sin la exigencia de que forme parte de una empresa de practicaje” se constituye una flagrante violación a la seguridad de la navegación y a la Ley de Practicaje (Ley 658 de 2001). ¿Qué se pretende hacer con un sistema de esa naturaleza? ¿Eliminar las empresas de practicaje y las obligaciones de seguridad que tienen hoy en día? ¿Crear una categoría nueva de prácticos sin empresa de practicaje licenciados y ofreciendo sus servicios como persona particular?, ¿Licenciar marinos de otros países?

El Práctico que presta su servicio avalado y regulado dentro de empresas de practicaje y protegido en su integridad por las de transporte de pilotos ha demostrado la responsabilidad para contribuir en el movimiento económico de Barranquilla.

La vida y la integridad física del práctico en su proceso de embarque desembarque debe protegerse por parte de los Estados como obligación derivada de convenios internacionales, por lo que no es correcto permitir que la prestación del servicio de transporte de un piloto practico esté en manos de “cualquier empresa designada por un concesionario” y mucho menos que en un documento oficial se anuncie que los prácticos “serán obligados” a subirse a dicha embarcación.

La seguridad integral marítima y fluvial en Colombia, es un valioso activo, construido durante más de 30 años. El conjunto formado por las instituciones, empresas y gremios combinadas con las normas aplicables en Barranquilla, basadas en 12 convenios internacionales adoptados y la Ley 658 de 2001, han

mostrado sus frutos con creces teniendo en cuenta que el número de siniestros es mínimo y que los actores de la maniobra han logrado una interacción ejemplar, a pesar de las restricciones conocidas del canal de acceso al Puerto de Barranquilla y del peligro que representa embarcar en Bocas de Ceniza, célebre por sus estados elevados de mar.

Por ello se invita a la ANI, a la DIMAR y a CORMAGDALENA para que revisen la legalidad de varias de las cláusulas del convenio de colaboración suscrito. Es menester recordar lo sucedido en el año 2015 en un accidente en Cartagena con este tipo de dragas, en el cual movieron una boya sin informar a las instituciones competentes y produjeron un accidente que costó millones de dólares en reparaciones.

Estamos a tiempo para que se corrijan los posibles vicios de nulidad en el proceso licitatorio de la APP, por cuanto los proponentes podrían construir sus ofertas técnico-económicas basados en el convenio. Que prime la seguridad y el cumplimiento de nuestras leyes.

El comunicado de ANPRA fue noticia en medios masivos de comunicación



 Escanea este código QR para ampliar la información

El presidente de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia, ANPRA El Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau Ospina, quien habló para Caracol Radio Barranquilla, cuestionó que, a través del convenio firmado por la Agencia Nacional de Infraestructura con la DIMAR y CORMAGDALENA para el diseño de los trabajos de dragado, se pretenda otorgar licencias de practica a empresas de dragados, teniendo en cuenta, que los pilotos prácticos están vinculados a empresas dedicadas exclusivamente a esta labor, con una formación de entre 15 a 20 años.

“Esto no tiene antecedentes en el planeta, porque los prácticos están afiliados o trabajan para empresas de practica que obviamente tienen una capacitación tal, que les permiten entender el tráfico, el control marítimo, los tipos de barcos, los tipos de operaciones, los puertos, las corrientes”. Ver la noticia completa en https://caracol.com.co/emisora/2022/04/01/barranquilla/1648821666_161690.html

Otras noticias relacionadas:

-  *El Diario la Libertad, ANPRA advierte sobre los riesgos del convenio entre CORMAGDALENA, DIMAR y la ANI en APP del Río Magdalena*
<https://diariolalibertad.com/sitio/2022/04/02/anpra-advierte-sobre-los-riesgos-del-convenio-entre-cormagdalena-dimar-y-la-ani-en-app-del-rio-magdalena/>
-  *Zona Ceró tituló: ANI y Cormagdalena desconocen a las empresas de practica en APP: pilotos*
<https://zonacero.com/generales/ani-y-cormagdalena-desconocen-las-empresas-de-practica-en-app-pilotos-189814> ■

Noticias del mundo

En nuestra edición de abril te traemos dos noticias sobre la actualidad marítima y portuaria a nivel internacional, todo con la finalidad de mantenerte informado. La primera noticia se titula “Los puertos de la UE piden una lista de barcos rusos a ser bloqueados” la cual tomamos del portal web <https://www.france24.com/>

La segunda noticia está relacionada con la congestión en los puertos de China, la cual tenía a 477 buques haciendo fila. Noticia que fue tomada de la página web <https://portalportuario.cl/>



Los puertos de la UE piden una lista de barcos rusos a ser bloqueados

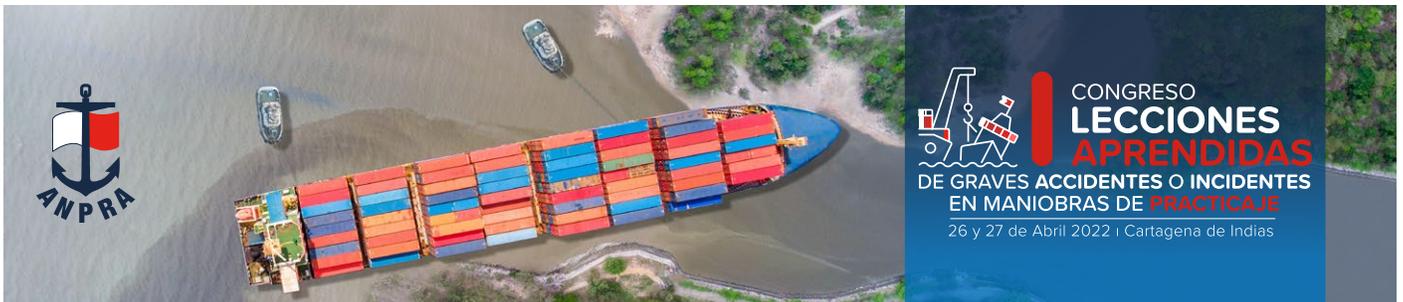
La Organización Europea de Puertos (ESPO, en inglés) solicitó a la Unión Europea (UE) que suministre una “lista clara” de los barcos rusos a ser bloqueados en los terminales marítimos del bloque como parte de las sanciones contra Rusia.

Foto 4. El puerto de Amberes, en la ciudad belga de Doel, en una imagen del 7 de enero de 2022 François Walschaerts AFP/Archivos



Escanea este código QR para ampliar la información

El quinto paquete europeo de sanciones a Rusia, adoptado el 8 de julio, prevé la prohibición para barcos de bandera rusa de atracar en puertos de la UE, “con excepción de los que transporten productos agrícolas y alimentarios, ayuda humanitaria y energía”.



CONGRESO
LECCIONES APRENDIDAS
DE GRAVES ACCIDENTES O INCIDENTES
EN MANIOBRAS DE PRACTICA.JE
26 y 27 de Abril 2022 | Cartagena de Indias

De acuerdo con la ESPO, se debe garantizar la “implementación armonizada de la prohibición de los barcos rusos en los puertos de la UE manteniendo la igualdad de condiciones entre los puertos”.

Por ello, pidió a la Agencia Europea de Seguridad Marítima que proporcione “una lista clara de los buques rusos a los que se prohibirá la entrada a los puertos de la UE”. Esta lista debe tener en cuenta “los buques que han cambiado de bandera o renovado su registro desde el 24 de febrero”.

“Los gobiernos y las autoridades públicas pertinentes, tanto a nivel nacional como europeo, deben asumir la responsabilidad y proporcionar personal y recursos suficientes para garantizar una aplicación de las medidas sin problemas”, apuntó ESPO en un comunicado.

La medida afecta a unos 6.000 navíos rusos u operados por grupos rusos en los puertos belgas de Amberes, Zeebrugge y Gante, donde anualmente se descargan miles de toneladas de carbón ruso, de acuerdo con el ministro de Justicia de Bélgica, Vincent Van Quickenborne.

En su comunicado, la ESPO expresó su “apoyo al quinto paquete de sanciones contra Rusia”, pero advirtió sobre el efecto de las medidas en los terminales portuarios.

La aplicación de las sanciones implica que numerosos controles adicionales deben realizarse en los puertos para controlar y determinar qué buques y carga están cubiertos por la prohibición y cuáles deben estar exentos, señaló la entidad.

En ese cuadro, pidió el “compromiso” de gobiernos y autoridades nacionales “para garantizar que estos controles no generen más retrasos en una cadena de suministro ya interrumpida”.

Esos controles podrían crear una “congestión adicional” en los puertos, “que ya enfrentan las consecuencias de una cadena de suministro saturada”, destacó. ■



Congestión en puertos de China tiene a 477 buques haciendo fila

Frente a los puertos chinos hay 477 barcos de carga a granel esperando para entregar recursos desde minerales metálicos hasta granos al país asiático.

Las colas de los barcos que transportan materias primas aumentaron después de que Shanghái iniciara un confinamiento en toda la ciudad a fines del mes pasado para combatir el Covid-19. Más de dos semanas después, la congestión se ha expandido a la cercana Ningbo-Zhoushan, ya que los armadores desvían desesperadamente los barcos a otros puertos del país para evitar la escasez de camiones y el cierre de almacenes en Shanghái.

Había 222 graneleros esperando en Shanghái el 11 de abril, un 15% más que el mes anterior, según datos de envío de Bloomberg. En Ningbo-Zhoushan había 134 transportistas, un 0,8 % más que el mes pasado, mientras que más al norte,



 Escanea este código QR para ampliar la información

los puertos combinados de Rizhao, Dongjiakou y Qingdao experimentaron un aumento del 33 % a 121 buques.

Además, había 197 portacontenedores cargando o esperando para cargar en el fondeadero combinado de Shanghái con Ningbo, un aumento del 17% respecto al mes anterior acorde a Bloomberg.

Foto 5. Puerto de Honk Kong, recuperada de: <https://inf.news/zh-sg/economy/6e688f6507dad47a605c7706ffa7f7f.html>



La escasez de trabajadores portuarios en Shanghái está retrasando la entrega de la documentación necesaria para que los barcos descarguen cargamentos, según los armadores y comerciantes. Mientras tanto, los buques que transportan metales como cobre y mineral de hierro quedan varados en alta mar ya que los camiones no pueden enviar mercancías desde el puerto a las plantas de procesamiento.

Parte de esa congestión se está extendiendo a otros puertos, y los barcos se desvían más al norte a los puertos de Qingdao y Tianjin, donde los servicios de camiones no se han visto tan afectados. En Tianjin, había 54 barcos esperando el 11 de abril, un aumento del 29% en un mes.

La congestión fue menor en las provincias de Hebei y Liaoning, donde el transporte por carretera también se vio obstaculizado por las pruebas masivas obligatorias de camioneros y trabajadores en marzo y abril. Las colas de los barcos fueron un 36 % más bajas que el mes pasado en el puerto de Dalian en Liaoning y un 35 % más bajas en el puerto de Tangshan en Hebei. ■



SERVICIOS DE PILOTAJE DE BUENAVENTURA S.A.

SPILBUN S.A.

Empresa Privada de Pilotos Prácticos

La primera compañía privada de pilotaje de Buenaventura

ANPRA Digital #ConProaAlFuturo

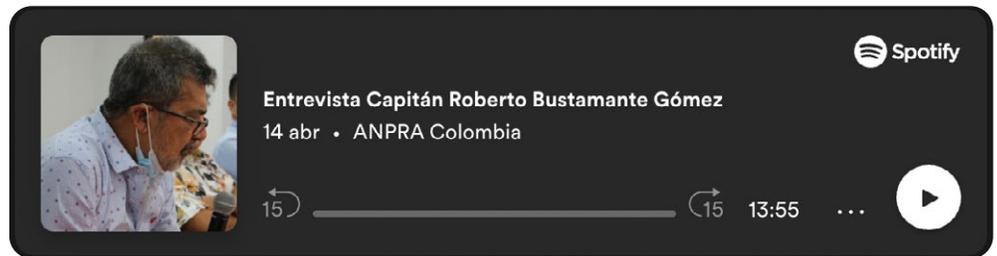


Podcast: ANPRA en 10 minutos #ConProaAlFuturo

Venimos con un nuevo programa de ANPRA en 10 minutos, donde nuestro invitado del mes es el Capitán Roberto Bustamante Gómez, un Cartagenero que por cuestiones del destino ha vivido la mayor parte de su vida y de su historia como piloto práctico en el puerto más grande del país, ubicado en Buenaventura, Valle del Cauca



 Escanea este código QR para ampliar la información



ANPRA en Imágenes

Desde el Pacífico colombiano, el Capitán Luis Martínez nos comparte las siguientes imágenes algunas de ellas con poesía y reflexión.



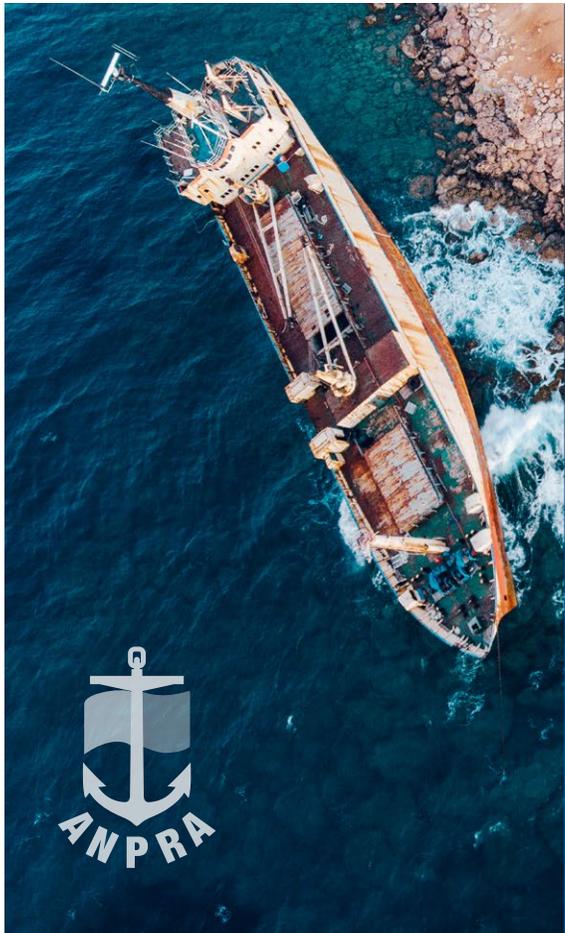
Giro que siempre me has marcado el rumbo, Luna que siempre me has iluminado el camino, Agua que siempre me has hecho sentir vivo. Tres Elementos y una sola pasión; el mar.



Cruzando el Arco Iris



Un amanecer de Semana Santa en Buenaventura



**CONGRESO
LECCIONES
APRENDIDAS**
DE GRAVES ACCIDENTES O INCIDENTES
EN MANIOBRAS DE **PRACTICAJE**

26 y 27 de Abril 2022 | Cartagena de Indias

>>
Escanea este código QR para
ampliar la información



**CONGRESO
LECCIONES
APRENDIDAS**
DE GRAVES ACCIDENTES O INCIDENTES
EN MANIOBRAS DE **PRACTICAJE**

26 y 27 de Abril 2022 | Cartagena de Indias

Con el objetivo de estimular la cooperación y el intercambio de experiencias entre los estados, organizaciones y personas para asegurar el más alto grado de avance en las formalidades y procedimientos de seguridad de la navegación, la maniobra y la operación en aguas marítimas y fluviales que lleven directamente a prevenir accidentes, realizaremos el:

“1er. Congreso de Lecciones Aprendidas de Graves Accidentes o Incidentes en Maniobras de Practicaje”

Evento presencial que se llevará a cabo en **Cartagena de Indias** el próximo **26 y 27 de abril**.

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