

Boletín No.

11

Junio de 2022

De Prácticos y MANIOBRAS

Con proa al futuro



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION

De Prácticos y MANIOBRAS

Con proa al futuro



ANPRA en Internet
anpracolombia.org/

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

Teléfono
+57 601 785 6556

Celular
+57 350 534 4523
Presidencia

+57 315 638 4454
Secretaría

Créditos



Presidente:

Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau Ospina



Vicepresidente y vocal:

Capitán William Elías Bustillo



Asesora Jurídica:

Doctora Deisy Rincón



Vocales:

Capitán José Luis Lara Parra

Capitán Edgar Alejandro Zabala Angarita

Capitán Carlos Cantor Caballero

Capitán Gustavo Adolfo Espinosa Redondo

Capitán Roberto Bustamante Gomez

Capitán Luis Hernando Martínez Azcarate

Capitán Luis Guillermo Vanegas Silva



Edición y diseño:

Santiago Alejandro Hidalgo Reyes

Martin Felipe Talero Agudelo

Fotografías enviadas por:

Foto portada: Capitán Alain Buitrago

Fotos páginas interiores: Capitán Germán Cifuentes, Capitán Alain Buitrago, Capitán Luis Guillermo Vanegas Silva, @IMOHQ.

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

En esta edición:

Contenido

Saludo del Presidente.....	4
Homenaje al capitán Luis Guillermo Vanegas Silva	7
México recibió el Congreso 25° de la Asociación Internacional de Pilotos Prácticos IMPA.....	11
Entrevista a Alison Jaimes, esposa del Capitán Carlos Cantor.....	14
Noticias del Mundo.....	15
Pyxis Ocean será el primer buque en ser modernizado con WindWings de Yara Marine.....	15
OMI mejorará disponibilidad de datos sobre costos del transporte marítimo en el Pacífico.....	16
ANPRA Digital #ConProaAlFuturo.....	17
Podcast: ANPRA en 10 minutos #ConProaAlFuturo.....	17
ANPRA en imágenes.....	18



Saludo del Presidente



Delegación de ANPRA hizo parte del Congreso 25° de IMPA

Entre los días 12 y 18 de junio del año 2022 se desarrolló en la ciudad de Cancún, México, el Congreso número 25 de la Asociación Internacional de Pilotos Prácticos IMPA, contando con representantes de 53 asociaciones del planeta pertenecientes a los cinco continentes.

En esta ocasión se reunieron cerca de 400 personas entre pilotos, autoridades, miembros de la OMI, invitados de IALA, entre otros.

El evento tuvo un nivel de expositores extraordinario y la delegación colombiana estuvo compuesta por los Pilotos Carlos Cantor, Andrés Matamoros y Camilo Barbosa y quien les escribe en calidad de Presidente de ANPRA.

Las conferencias dispuestas trataron los temas de las perspectivas de desarrollo de la Industria, MASS (por sus siglas en inglés), Simuladores y maniobras con barcos de grandes dimensiones, asuntos ambientales, políticas gubernamentales y actitud de las autoridades en frente del practicaaje, Personal y Entrenamiento, Desarrollo Profesional, Seguridad. Estos temas fueron cubiertos por 24 panelistas que dieron sus perspectivas y atendieron abundantes preguntas del público.

Participación global de 8.355 prácticos y 53 asociaciones.

Se realizaron las elecciones de Presidente y Vicepresidentes y se presentaron los balances económicos y técnicos de la organización. El resumen es una participación global de 8.355 prácticos y 53 asociaciones con suficientes recursos para continuar cumpliendo la misión y una perspectiva de realización de eventos internacionales de excelente nivel. Los elegidos para el nuevo período de dos y cuatro años fueron los Capitanes Simon Pelletier (Canadá, Confirmado en la Presidencia), Álvaro Moreno (Panamá, Vicepresidente Senior), Adam Roberts (Australia), Ricardo Falcao (Brasil), Goag Sang Ming (Corea), André Gaillard (Francia), Paul Schoneveld (Reino Unido).

Las principales conclusiones extraídas de la participación fueron las siguientes:

1. El diálogo con las autoridades y con OMI debe ser siempre respetuoso, considerado y permanente. Aún a pesar de las diferencias, ellos son los entes reguladores y para mantenernos alejados de las presiones comerciales de las navieras y otros actores empresariales, debemos entender que la toma de decisiones en esos escenarios públicos de los Estados es mas lenta de lo que quisiéramos.
2. Durante la Pandemia se presentaron excelentes ejemplos de construcción conjunta entre lo público y lo privado. Lo más importante: el comercio marítimo nunca se detuvo porque los Prácticos y las Autoridades siempre estuvieron allí.

Los pilotos no aprovecharon la Pandemia para incrementar tarifas como si hicieron otros sectores del negocio

3. IMPA es un organismo con la experticia técnica más avanzada en los asuntos marítimos y puede contribuir aún más.
4. Los pilotos no aprovecharon la Pandemia para incrementar tarifas como si hicieron otros sectores del negocio de comercio internacional. Una felicitación por ese comportamiento considerado con los demás.
5. La reglamentación futura para MASS deberá estar siempre filtrada y realizada a la luz de un gran proceso de Análisis de Riesgos.
6. La simulación es una inversión no un gasto. Los accidentes son más costosos definitivamente. Se mostraron varios ejemplos de simulaciones con varios tipos de circunstancias.
7. Se puede seguir el ejemplo INTERTANKO, organización en la cual, el centro de todos los procesos es el Talento Humano, por eso las nuevas especificaciones de inspección hacen énfasis en esos aspectos más que en los otros de maquinaria, cumplimiento de estándares, etc.
8. Hay una falsa premisa en los temas MASS, en relación con la catalogación y clasificación de los errores humanos en los accidentes por lo que es bienvenida la automatización, robotización y demás, pero sabiendo que de todas maneras siempre estará un humano en la dirección, diseño, acción, actuación y demás.
9. Los riesgos del aumento de ciberataques en los futuros MASS también deben ser un objetivo de estudios de los pilotos y de la OMI. Los seguros marítimos contra estos ataques en lo portuario y marítimo, en la actualidad, son supremamente ambiguos.
10. También se debe estar muy atentos a lo que sean las regulaciones que se construyan para los ensayos de MASS en aguas internacionales. Esto comienza, se puede demorar una década pero se ha convertido en un objetivo global por la obsesión de operar sin tripulación.
11. Es importante para la seguridad de las maniobras realizar encuentros para que se conozcan los prácticos con los capitanes de los remolcadores.
12. Proporcionar los datos de profundidades es básico, pero cuando se entregan las mediciones de corrientes, especialmente cuando se maniobra en ríos, se desarrollan mejores planeaciones y ejecuciones de las maniobras.
13. La simulación que se realiza con lentes de realidad virtual permite llevar la simulación a los puertos y reduce los costos de viajes de los prácticos a los centros de simulación.
14. Tener a los prácticos permanentemente entrenados y reentrenados es una de las mejores recetas del éxito para mantener vidas y maniobras con seguridad.
15. En relación con las Escalas de Práctico se ha avanzado, pero se requiere continuidad de las campañas y la información a tiempo de los barcos que no están cumpliendo con los estándares o la falta de entrenamiento de las tripulaciones para su colocación y mantenimiento. Es la vida del práctico la que está en juego.

El encuentro de los prácticos Latinoamericanos se desarrollará en Perú

- 16.** El estado psicológico y físico de los pilotos para su labor diaria se vuelve muy importante, en la medida en que ejerce su trabajo bajo mucho estrés. Se recomienda a los Prácticos no descuidar los aspectos de ejercicio diario, actividades familiares, propósitos de vida, aspectos espirituales, entre otros.
- 17.** La actividad para la protección ambiental de los océanos tiene en los prácticos a los mejores aliados. Se estudian sistemas de propulsión híbrida en varias lanchas de prácticos y la manera como se optimizan los reportes cuando hay infracciones por parte de los barcos que llegan al puerto.
- 18.** Se recomienda que los sistemas de análisis de accidentes, incidentes y near-miss se den independientemente de los asuntos jurídicos para que los prácticos de todos los puertos puedan saber lo sucedido en otro lugar y capitalizar experiencia con motivo de la advertencia y los hallazgos de lo que le pudo pasar a otro práctico.
- 19.** Las nuevas técnicas, videos y publicaciones se producen en idioma inglés por lo que es buena idea apoyar el crecimiento del conocimiento del inglés en los pilotos prácticos.
- 20.** Se debe incrementar la cultura de seguridad de los prácticos, las mejores prácticas, los análisis de riesgos y el uso de equipo electrónico moderno.

Finalmente se determinó que los Congresos 26 y 27 de IMPA se llevarán a cabo en Rotterdam (Países Bajos) en el año 2024 y en Bali (Indonesia) en 2026.

El encuentro de los prácticos Latinoamericanos se desarrollará en Perú en sitio por definirse entre Paracas o Lima en el mes de septiembre de 2023.

Se estará interactuando con los principales conferencistas y asociaciones del mundo para que el Practicaje en Colombia esté a la altura de cualquier país desarrollado y se logren sinergias que nos permitan implementar a través de ANPRA los temas tratados. Se recomienda que para las próximas reuniones internacionales busquemos crecer en participación porque los beneficios de estas relaciones y de la actualización de temas impactará directamente en los puertos y en la experiencia a transmitir a las siguientes generaciones de pilotos prácticos.

VALM (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA
PRESIDENTE



Capitán Luis Guillermo Vanegas Silva



En esta edición conoceremos un poco sobre la vida del Capitán Luis Guillermo Vanegas Silva, quien nació en Neiva, la capital del departamento del Huila, pero años más tarde terminó ejerciendo su profesión como piloto práctico en el puerto de Turbo. También puede escuchar la entrevista en nuestro Spotify a través del siguiente link <https://open.spotify.com/episode/5aKm127w-5V4ZYzi4MY4onw> o escaneando el siguiente código QR

¿Cómo una persona de la región andina se convierte en un hombre de mar?

Luis Guillermo Vanegas Silva: Como llegamos casi todos los que no somos de la costa. La Escuela Naval Almirante Padilla haciendo promoción y dando información en los diferentes colegios. Me presenté en el año 1971, entré a la Escuela Naval, fuimos solamente tres personas las que pasamos de Neiva (dos mercantes y yo). Y ahí ese fue mi inicio, no tenía ni idea de la Armada, hasta el momento en que fue la comisión de reclutamiento a dar la charla en el colegio.

¿Qué lo motivó a seguir esta profesión?

L.G.V.S.: Estuve en la Armada hasta el grado de Teniente de Navío, y cuando me retiré navegué durante dos años. En una ocasión estando en Cartagena, estamos haciendo entrenamiento con una compañía cartagenera y me salió un trabajo para venir a Turbo en un tanquero. Yo había estado en Turbo de Teniente de Corbeta y también cuando estaba en servicio activo y no sé como que todo me dirigía hacia este destino.



Escanea este código QR para ampliar la información

Llegué aquí y también solicité entrenamiento de piloto y como el agente marítimo que estaba en esa época me conocía, me dio que fuera en Cartagena y hablara con una compañía que se llamaba Marítima Comercial y vine a hacer ese entrenamiento a Turbo en octubre de 1990.

¿Recuerda usted quién fue esa persona que estuvo al principio de su carrera?

L.G.V.S.: había una compañía de pilotos, y estaba un Capitán de Corbeta Retirado que se llama Campo Elías González, y él fue el que me entrenó a mí. Inicialmente, en esa compañía pensaban que nos quedaríamos el Capitán González y yo, sin embargo, González siempre dijo que cuando yo estuviera listo él se retiraría, y efectivamente así paso. Así que la compañía buscó a dos pilotos más: al Capitán Edgar Mendoza y al Capitán Rodrigo Quintero que llegaron mes y medio después de yo estar en Turbo.

Foto 1. Capitán Luis Guillermo Vanegas Silva, ejerciendo su profesión en el Puerto de Turbo.



¿Qué recuerda de sus inicios en el practicaje?

L.G.V.S.: nosotros empezamos a trabajar con la empresa Maritima Comercial y cada piloto tenía que crear su propia empresa, y dentro de las tres empresas hacer un consorcio, entonces nosotros trabajamos y nos ganábamos un porcentaje según recuerdo, de un 10%. Cuando estaba empezando ANPRA se presentó la posibilidad de independizarnos de esa empresa y nosotros fuimos la primera empresa en ser protegida por la Asociación para trabajar por nuestra propia cuenta.

Había una empresa que había conseguido licencia de explotación comercial que era la empresa en la que actualmente estoy que es Practico de Marítima, en ese entonces era de Rodrigo Quintero y con él cuando nos retiramos de la otra empresa nos hicimos socios, es decir el Capitán Mendoza, el Capitán Quintero y yo. Entonces ANPRA en ese momento nos dio todo su apoyo para poder trabajar, porque fue una época bastante complicada porque ellos no querían dejar de recibir por el trabajo que nosotros estábamos realizando.

¿Entonces ha cambiado el practicaje en Turbo desde el momento en que usted inició?

L.G.V.S.: Mucho, nosotros éramos empleados “explotados” porque el dueño de la empresa se llevaba todo, y nosotros los que estábamos trabajando recibíamos una remuneración muy baja. Entonces nosotros a raíz de que nos independizamos y que ANPRA nos acogió, empezamos a crecer y en este momento los pilotos de turbo somos una sola empresa y hemos permanecido durante el tiempo unidos.

Cambiando un poco el rumbo de la entrevista, ¿cómo recibe su familia el trabajo que usted realiza, tal vez alguno de ellos se ha inclinado por seguir sus pasos?

L.G.V.S.: En el pilotaje ninguno. De mis hijos, el segundo era el que estaba más inclinado, pero optó por una ingeniería, estuvo en la Escuela Naval solamente un año y no le llamó la atención, sin embargo, lo más curioso es que él es el que me apoya aquí y trabaja conmigo en la parte marítima. Con él tenemos la empresa, trabajó mucho tiempo haciendo mantenimiento para embarcaciones aquí en Turbo y sin ser piloto siguió con la parte marítima.

¿Qué anécdota lo ha marcado como piloto práctico?

L.G.V.S.: Recién llegamos, lógicamente los barcos eran mas pequeños, pero venían muchos entonces, nosotros teníamos más o menos un promedio de 80 barcos al mes y como todo era fondeo, las distancias eran muy cerca entre un barco y otro. Teníamos que hacer navegación como si fuera uno esquiando entre los barcos para quedar en la posición correcta. Lógicamente estaba también joven y no era que se arriesgara uno mucho, pero uno era más tranquilo. Ya ahora están llegando barcos mucho más grandes, de 230 metros de eslora que para otros puertos son “barquitos” pero para nosotros son lo máximo. En este momento estamos iniciando el dragado para el primer terminal portuario en Urabá y vamos a ver de que tamaño de que tamaño van a llegar los barcos un tres, cuatro años.

¿Cómo describe el puerto de Turbo?

L.G.V.S.: aunque dicen que es una bahía protegida, de todas formas, tiene un oleaje grande y tener uno que salir a la madrugada a subirse a un buque en una embarcación pequeña... Anteriormente era más riesgoso porque no había tantas ayudas, pero de todas formas es complicado a la 1:00am o 2:00 am arrimarse a un barco que la ola lo esta moviendo, la lancha se está moviendo al igual que el barco, ese es el riesgo grande que tiene el puerto.

¿Cuántos barcos puede llegar a maniobrar el Capitán Luis Guillermo Vanegas al año?

L.G.V.S.: Ahora que los barcos son más grandes, ha reducido la cantidad. Aquí llegan a la semana 7 barcos, y yo maniobro una tercera parte de los barcos que llegan aquí al puerto. Aproximadamente 180 maniobras en el año.

¿Aporte del Capitán Vanegas al desarrollo marítimo de Colombia?

L.G.V.S.: el comercio internacional empieza por un puerto, darle la seguridad a los importadores como exportadores de que su mercancía, o sus equipos o lo que ellos estén transportando llegue seguro al puerto, yo creo que es el aporte más grande que he hecho. Que sepan que uno no es un irresponsable el que está cuidando sus intereses, sino que es un profesional y que ha dedicado su vida a este oficio.

¿Por qué es importante agremiarse a ANPRA?

L.G.V.S.: la unión hace la fuerza, unidos somos más. Podemos exigir más cosas, no solamente exigir para la parte económica sino de seguridad de la nave y de los pilotos. Eso nos ayuda a hacer más fuertes y avanzar más en nuestra profesión.

¿Qué significado tiene para usted la palabra mar?

L.G.V.S.: el mar desde los 15 años que yo salí del Huila, he trabajado en él. He estado viviendo cerca al mar. Para mí es todo porque yo aprendí del mar y vivo del mar.

¿Cómo se ve al final de su carrera?

L.G.V.S.: Dirigiendo mi empresa. Una empresa que hemos construido durante 31 años. Me veo dirigiéndola y apoyando los compañeros o a los pilotos que estén empezando. En este momento estamos en un relevo generacional porque lógicamente nos estamos volviendo mas “veteranos” y se dificulta más la parte física. Me veo dirigiendo empresa, apoyando el puerto, porque en Turbo están haciendo terminales portuarios. Esa es mi ilusión un unos 6-7 años.



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



www.anpracolombia.org

Síguenos también en:



ANPRA Colombia

#ConProaAlFuturo

México recibió el Congreso 25° de la Asociación Internacional de Pilotos Prácticos IMPA



Del 12 al 18 de junio, se realizó en Cancún, México el 25° Congreso de la Asociación Internacional de Pilotos de Puerto (IMPA, por sus siglas en inglés), evento que contó con la participación de al menos 200 asistentes de 30 países, en los que se incluye la delegación de Colombia en representación del Presidente de ANPRA Juan Maniel Soltau Ospina y los Capitanes Andrés Matamoros, Carlos Cantor y Camilo Barbosa.

El evento que fue inaugurado por Carlos Joaquín González, gobernador de Quintana Roo, en presencia de Simon Pelletier, presidente de la IMPA, abordó temas como la seguridad de los pilotos, la maniobra de buques de gran porte, las políticas gubernamentales nacionales e internacionales, la capacitación, los asuntos ambientales, las perspectivas de la industria, el aseguramiento cibernético, el análisis costo-beneficio y el desarrollo profesional entre otros.

Cabe resaltar que IMPA fue fundada en 1971 y representa a más de 8 mil 360 pilotos de puerto en 51 países. Su misión es representar y promover resultados efectivos de seguridad en el pilotaje, al ser este un servicio público esencial en los recintos portuarios del orbe.

Foto 2. Kitack Lim, Secretario General de la OMI en el marco del el Congreso 25° de IMPA.



Este evento contó además con la presencia de Kitack Lim, Secretario General de la OMI quien pronunció el siguiente discurso:

Presidente de IMPA Capitán Simon Pelletier, Excelencias Distinguidos pilotos, damas y caballeros:

Es un placer y un honor estar hoy aquí con ustedes para este 25° congreso IMPA. Mientras nos reunimos aquí en persona, muchos de nosotros somos cautelosamente optimistas sobre un mundo pospandémico. Sin embargo, la pandemia no ha terminado por completo.

Los pilotos son trabajadores clave que mantuvieron las cadenas de suministro en movimiento durante lo peor de la pandemia y continúan haciéndolo, incluso brindando servicios de pilotaje en PPE bajo la amenaza de COVID.

Los prácticos siempre han sido vitales para garantizar la seguridad de la navegación en puertos clave y rutas de navegación a nivel mundial.

También es fundamental para mantener la cadena de suministro global, utilizando su experiencia y conocimientos especializados.

La seguridad y la protección del medio ambiente dependen de múltiples partes interesadas. La OMI es el organismo regulador mundial, donde los Estados miembros toman decisiones importantes para promover el envío eficiente, al tiempo que minimizan los riesgos para la vida, la carga y el medio ambiente.

Pero IMO reconoce el papel muy importante que sus entidades no gubernamentales acreditadas, como IMPA, juegan en su proceso regulatorio. No se puede subestimar el valor que su experiencia agrega a nuestras discusiones y en el desarrollo de regulaciones.

Desde que IMPA obtuvo el estatus de entidad consultiva en la OMI en 1973, hemos acogido con beneplácito su aporte regular a los diversos organismos técnicos de la OMI.

Su experiencia respalda el proceso para garantizar que la tecnología y el elemento humano operen de manera compatible de una manera que promueva la seguridad marítima como primera prioridad.

La OMI ha desarrollado recomendaciones sobre calificaciones de capacitación y procedimientos operativos para prácticos, así como requisitos para facilitarles el abordaje de barcos, particularmente en condiciones climáticas adversas.

Pocas áreas del transporte marítimo dependen tanto del elemento humano como el practicaje, y me complace decir que la OMI ha identificado áreas en las que las resoluciones de la OMI alientan el uso de prácticos a bordo de los buques y recientemente adoptó una nueva dirección estratégica para reconocer la importancia del ser humano. elemento.

El reconocimiento de la OMI de la importancia de los prácticos es anterior a su estatus consultivo. En 1968, la Asamblea de la OMI adoptó una resolución llamada Recomendación sobre practicaje, que decía que los gobiernos “deberían organizar servicios de practicaje... cuando tales servicios contribuyeran a la seguridad de la navegación de una manera más eficaz que otras medidas posibles”.



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

+57 310 363 1312 | asistente@stmpilotos.com

37 años Experiencia

Ahora, el compromiso de IMPA va más allá de la seguridad del practicaje e impacta en varios otros aspectos del transporte marítimo, incluida la promoción de la digitalización, la automatización y los desarrollos y servicios relacionados con la navegación electrónica, y confío en que IMPA continuará su contribución al trabajo vital de la OMI.

La OMI ha convertido en una estrategia clave incorporar nuevas tecnologías como esas en el marco regulatorio.

Por ejemplo, la OMI aprobó recientemente la hoja de ruta y el plan de trabajo para desarrollar un Código para Buques Marítimos Autónomos de Superficie. Doy la bienvenida a la contribución de IMPA a este proceso.

Otro tema político clave es el trabajo para combatir el cambio climático. La semana pasada, la OMI finalizó las directrices que respaldarán las medidas de intensidad de carbono que entrarán en vigor en noviembre de este año.

También se llevaron a cabo discusiones sobre la revisión de la estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI del transporte marítimo y sobre una "canasta de medidas candidatas a mediano plazo" que integrará elementos técnicos y de fijación de precios del carbono.

El transporte marítimo está, sin duda, en una década de cambios. La pandemia nos llevó a analizar nuestras formas de trabajar, lo que llevó a un reconocimiento más profundo del personal marítimo como trabajadores clave esenciales.

En los próximos años, veremos una mayor automatización y digitalización y la transición a combustibles bajos en carbono y sin carbono. Abordar los aspectos de seguridad del uso de esos nuevos combustibles y la necesidad de proteger nuestro océano y nuestro planeta también guiará nuestro pensamiento.

Sobre todo, debemos asegurarnos de que nadie se quede atrás en esta transición. El tema marítimo mundial de la OMI para 2022 es "nuevas tecnologías para un transporte marítimo más ecológico".

Esto brinda la oportunidad de promover la innovación inclusiva, la investigación y el desarrollo y la cooperación tecnológica, y mostrar soluciones para la descarbonización y un transporte marítimo más limpio, seguro y sostenible.

Estos ambiciosos objetivos beneficiarán a todos, pero debemos considerar particularmente su impacto en la gente de mar y otro personal marino, incluida la necesidad de capacitación.

Esta transición necesita soluciones tecnológicas equilibradas respaldadas por una implementación segura y sostenible y respaldadas por un marco regulatorio vinculado por tres C: cooperación, colaboración y comunicación.

No puede haber mejor ejemplo del enfoque de las "tres C" que los prácticos marítimos, que son bienvenidos en los barcos para brindar su experiencia profesional para guiar a los barcos hacia adelante sin problemas y con seguridad.

Gracias.

Entrevista a Alison Jaimes, esposa del Capitán Carlos Cantor



Desde la bella ciudad de Barranquilla estuvimos hablando con Alison Jaimes, esposa del Capitán Carlos Cantor, quien nos cuenta con admiración la opinión que tiene sobre la profesión de este hombre de mar, pero además nos relata algunos detalles de la reciente pandemia del Covid 19 pues su esposo se estaba exponiendo constantemente con esa realidad. Veamos en el siguiente video la entrevista completa.

Foto 3. Alison Jaimes, esposa del Capitán Carlos Cantor



>> Escanea este código QR para ampliar la información



SERVICIOS DE PILOTAJE DE BUENAVENTURA S.A.

SPILBUN S.A.

BUENAVENTURA PILOTS

SERVICIOS DE PILOTAJE DE BUENAVENTURA S.A.

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

"Pilotos de Alto Nivel Experiencia y Operación Segura".

Noticias del Mundo

En nuestra sección de noticias del mundo, traemos dos noticias del panorama internacional, todo con el fin de mantenerte actualizado. La primera noticia se titula “Pyxis Ocean será el primer buque en ser modernizado con WindWings de Yara Marine”, la cual tomamos de la página web especializada Portal Portuario.



Pyxis Ocean será el primer buque en ser modernizado con WindWings de Yara Marine

Cargill, Mitsubishi Corporation, BAR Technologies y Yara Marine Technologies comunicaron que el buque Pyxis Ocean de Mitsubishi Corporation será la primera nave en someterse a la instalación y despliegue de la tecnología pionera de propulsión eólica WindWings de BAR Tech.

La instalación, cuyo despliegue está previsto para principios de 2023, se presenta como el siguiente paso en una colaboración lanzada en 2019 entre Cargill y MC Shipping, sucursal de Singapur, el brazo de envío de Mitsubishi Corporation, para aumentar el ahorro de energía y reducir las emisiones de los viajes internacionales. Este primer despliegue con dos WindWings acelera el impulso de la asociación hacia la descarbonización.

El proyecto, que comprende una multitud de actores de la industria en diseño, financiación, provisión, instalación, fletamento y operación, ejemplifica el tipo de colaboración necesaria en la industria del transporte marítimo para acelerar la transición energética.

Foto 4. Buque Pyxis Ocean



Escanea este código QR para ampliar la información



Dos WindWings serán entregados por Yara Marine e instalados en Pyxis Ocean, con una de esas alas financiada por la Unión Europea como parte del Proyecto Chek de EU Horizon 2020, dedicado a demostrar soluciones para descarbonizar el transporte marítimo internacional. “Todos los socios desean agradecer a la Unión Europea por su visión en esta importante área”, dijeron en un comunicado.

Con 5 años, el Pyxis Ocean , un granelero de 80.962 toneladas de peso muerto, representa los desafíos que la transición energética plantea a la flota mundial. Con buques de hasta 9 años de edad que comprenden el 55% de la flota de graneleros del mundo y el 51% de todos los buques en el agua, la industria necesita urgentemente soluciones de modernización capaces de descarbonizar los buques existentes, junto con la investigación y el desarrollo de futuros fuentes de combustibles limpios como los gases renovables y el hidrógeno.

Vea la noticia también en:

<https://portalportuario.cl/pyxis-ocean-sera-el-primer-buque-en-ser-modernizado-con-windwings-de-yara-marine/>

La segunda noticia se titula “OMI mejorará disponibilidad de datos sobre costos del transporte marítimo en el Pacífico”, noticia que también tomamos de la página web especializada Portal Portuario.



OMI mejorará disponibilidad de datos sobre costos del transporte marítimo en el Pacífico

Foto 5. Chuuk, Micronesia, Foto @PortalPortuario



Escanea este código QR para ampliar la información



La Secretaría de la Organización Marítima Internacional (OMI) ha puesto en marcha un proyecto destinado a mejorar la disponibilidad de datos pertinentes en relación con los costos del transporte marítimo para los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) del Pacífico, con el fin de facilitar futuras evaluaciones de las posibles repercusiones en los Estados de las medidas de reducción de los gases de efecto invernadero en el transporte marítimo, incluidos, en su caso, los instrumentos de fijación de precios del carbono.

Para contribuir a ello, el proyecto pretende establecer líneas de base provisionales e iniciar la modelización de los efectos en los PEID del Pacífico de un hipotético aumento de los costes de transporte o de un cambio en las pautas de conectividad. El éxito del proyecto dependerá de su capa-

idad para sentar las bases de un sistema de seguimiento y recopilación continua de datos sobre los costes del transporte marítimo en la región del Pacífico.

La actividad será llevada a cabo por Mtcc del Pacífico, un centro de experiencia establecido por la OMI como parte de la red mundial de Mmtcc y acogido por la Comunidad del Pacífico (SPC) y la Secretaría del Programa regional del medio ambiente para el Pacífico (SPREP).

Para garantizar que los resultados del proyecto sean transparentes y no prescriban políticas, se contará con la participación de un amplio abanico de organizaciones, instituciones y fuentes acreditadas que cuenten con la experiencia y conocimientos pertinentes, incluida la Unctad.

El principal resultado de este proyecto será un estudio sobre los datos de los costes del transporte marítimo en la región del Pacífico, que deberá presentarse a la Secretaría de la OMI antes del 1 de octubre de 2022.

También se espera que el proyecto identifique e inicie una posible asociación o estructura permanente para la recopilación y el intercambio continuos de datos sobre los costes del transporte marítimo y otras estadísticas relevantes para los PEID del Pacífico. También se espera que el proyecto mejore la comprensión de los determinantes de las tarifas de los fletes marítimos en la región del Pacífico.

Vea la noticia también en:

<https://portalportuario.cl/omi-mejorara-disponibilidad-de-datos-sobre-costos-del-transporte-maritimo-en-el-pacifico/>

ANPRA Digital #ConProaAlFuturo



Podcast: ANPRA en 10 minutos #ConProaAlFuturo

Venimos con un nuevo programa de ANPRA en 10 minutos, y nuestro invitado del mes es el Capitán Luis Guillermo Vanegas Silva, un hombre de Neiva, quien está lleno de vitalidad y energía, y con mucho entusiasmo de seguir trabajando por el Puerto de Turbo, lugar que lo recibió en el tema del pilotaje práctico y donde actualmente vive. Escucha este y otros programas en el siguiente link <https://open.spotify.com/show/3jyX9prHAQar9z61NPKext> o escaneando el siguiente código QR



Escanea este código QR para ampliar la información



ANPRA en imágenes

Entre los días 12 y 18 de junio del año 2022 se desarrolló en la ciudad de Cancún, México, Congreso número 25 de la Asociación Internacional de Pilotos Prácticos IMPA. El evento contó con la delegación colombiana la cual estuvo compuesta por los Pilotos Carlos Cantor, Andrés Matamoros y Camilo Barbosa y el señor Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau Ospina, Presidente de ANPRA.



En la foto de izq a der: Kitack Lim, Secretario General de la OMI y Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau Ospina, Presidente de ANPRA.



En la foto de izq a der: Piloto Carlos Cantor, Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau Ospina, Presidente de ANPRA y Piloto Andrés Matamoros.



Presidente de IMPA Simon Pelletier y Vicepresidente Álvaro Moreno junto a la delegación de Colombia en el Congreso 25 de IMPA (Presidente ANPRA Juan Soltau, Capitanes Andrés Matamoros, Carlos Cantor y Camilo Barbosa).

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

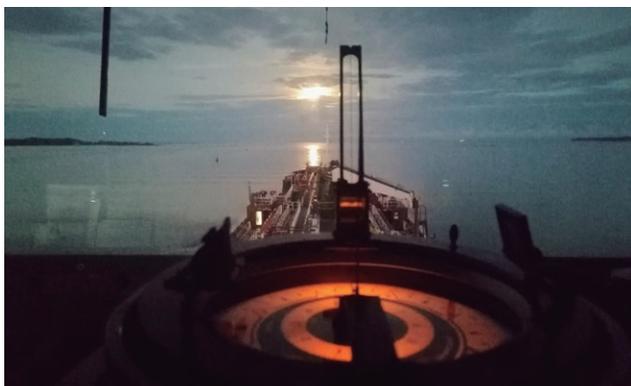
ANPRA en imágenes

El Capitán Asociado de ANPRA Germán Cifuentes nos compartió algunas de las imágenes tomadas durante el SAIL 2022, del cual él hizo parte como asesor del Comité Organizador y Patrocinador, pero además como Piloto Práctico al arribo y zarpe del velero “Almirante Juan Bautista Cambiaso”, primer buque escuela de República Dominicana, el cual está diseñado para entrenamiento de la vela con capacidad de 47 participantes y para cruceros de largo plazo.

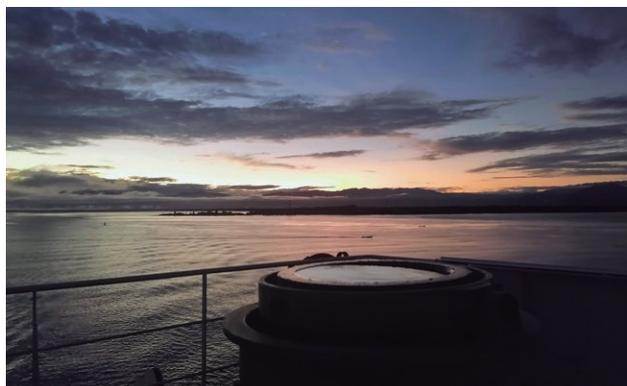


“Fue una experiencia gratificante porque me permitió maniobrar embarcaciones atípicas con tripulaciones muy marineras” afirmó el Capitán Cifuentes.

Desde Buenaventura el Capitán Alain Buitrago nos comparte las siguientes imágenes:



Fenómeno de la Luna Fresca del 14 junio 2022, tanquero BOCHEM LUXEMBURG zarpando del puerto de Buenaventura.



Amanecer en la bahía de Buenaventura



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

🌐 www.pilotosdelpacifico.com

✉ informacion@pilotosdelpacifico.com

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

De Prácticos y MANIOBRAS

Con proa al futuro



Bogotá:

Tequendama Suites. Carrera 10 #27 - 51, Oficina 2803.

Barranquilla:

Centro Empresarial Torres del Atlántico. Carrera 57 #99a - 65.

Buenaventura:

Edificio Nápoles. Carrera 1° #2A - 19, Piso 2.

Edificio Pacific Trade Center. Carrera 3 #7 - 32, Piso 20, Oficina 2003.

Santa Marta:

Carrera 2 #170 - 276. Km 14 Vía SMR - CIÉNAGA detrás EDS Don Jaca.

Troncal del Caribe, Carretera 90 #Km 9 - 350, Sector Bomba Zuca.

Turbo:

Carrera 12 #96A - 45.

 ANPRA Colombia

anpracolombia.org

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



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION