

Boletín No.

13

Agosto 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 Soltan 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 Martinez Azcarate

Capitán Luis Guillermo Vanegas Silva



Edición y diseño:

Santiago Alejandro Hidalgo Reyes

Martin Felipe Talero Agudelo

Foto de portada: Alain Buitrago | Índice: Jorge Guerrero | Fotos páginas interiores: Carlos Jorge Dahl Pareja Pedro Duque, periódico El Informador, El Heraldo y El Universal.

Impresión: Printergraph Ltda

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

En esta edición:

Contenido

Saludo del Presidente	4
Homenaje al capitán Carlos Jorge Dahl Pareja.....	6
El Practicaje en Cartagena, por Julio Grau. Segunda Parte	10
Noticias del mundo	14
“Dimar ya cuenta con preparación en emergencias con hidrocarburos”	14
Gremios piden condiciones estables para operatividad en zona portuaria	15
“Terminal Compas Cartagena amplía su conectividad marítima”	16
ANPRA Digital #ConProaAlFuturo	17
Promocional de nuestro II Congreso de Lecciones Aprendidas ANPRA	17
ANPRA en imágenes	18



Saludo del Presidente



Con Proa al Futuro: II Congreso de Lecciones Aprendidas ANPRA

Estamos a 230 días de iniciar la segunda versión de nuestro Congreso de Lecciones Aprendidas de Graves Accidentes o Incidentes en Maniobras de Practicaje, evento presencial que se llevará a cabo en Cartagena de Indias los días 19, 20 y 21 de abril de 2023.

En esta oportunidad tendremos invitados y conferencistas de varias nacionalidades, entendiendo que la integración en las actividades marítimas entre diferentes regiones del mundo nos produce una operación diaria más segura. Además, el evento contará con diversidad en la naturaleza de los organizadores, entre los que se destacan entidades de gobierno, universidades, empresas, gremios y organizaciones no gubernamentales, para tener las perspectivas desde todas las áreas y promover una integración funcional de las actividades marítimas y fluviales, con el fin de prevenir los accidentes y reducir los riesgos en los diferentes puertos de Colombia y el mundo.

“Todos somos perdedores cuando ocurre un accidente”

Con este congreso se busca además, 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 en la navegación, la maniobra y la operación en aguas marítimas y fluviales que lleven directamente a prevenir accidentes e incidentes, que de materializarse en accidentes o incidentes nos afectan gravemente, por eso el lema, “Todos somos perdedores cuando ocurre un accidente”.

Así mismo, la agenda académica y los expertos que nos estarán acompañando durante los tres días del evento, nos permitirán entrar a debatir los temas relacionados con la presión económica y cómo puede llegar a afectar la seguridad en la navegación, el crecimiento de los tamaños de las naves con velocidad superior a la de la infraestructura de canales e instalaciones portuarias, las disposiciones de naciones avanzadas que cambiaron con posterioridad a la ocurrencia de accidentes, las nuevas perspectivas de desarrollo del sector marítimo, entre muchos otros temas que abordarán abogados, peritos, autoridades, ingenieros y prácticos de diferentes países.

De igual manera, la realidad que está viviendo el mundo, como lo son los conflictos entre Rusia y Ucrania, al igual que las constantes tensiones entre China y Taiwán, han evidenciado la inmensa importancia de los gremios, empresas y autoridades marítimas y fluviales para garantizar el sostenimiento de la economía mundial y la soberanía alimentaria en todo el mundo. Esto lleva la mirada a una nueva realidad mercantil global en la cual todos nos vemos inmersos, temas que sin lugar a duda de vital importancia serán parte del gran encuentro que tendremos en el año 2023.

Estamos trabajando fuertemente para poder recibir a los 300 asistentes

Para ello, ANPRA de la mano con el menor equipo logístico, estamos trabajando fuertemente para poder recibir a los 300 asistentes, las diferentes conferencias que contarán con traducción simultánea al inglés, la muestra comercial, los eventos sociales y los planes turísticos para los acompañantes, porque queremos que disfruten de Cartagena de Indias al 100% y que puedan contemplar además de la agenda académica, la riqueza gastronómica, turística y cultural de esta espectacular ciudad.

VALM (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA
PRESIDENTE



 **MARITIMA DEL CARIBE**
OPERADOR PORTUARIO

Expertos en

- ☑ **Transporte Marítimo**
- ☑ **Servicios Portuarios**

 info@maritimadc.com

 (+57) 5 421-2847

 www.maritimadc.com

Santa Marta Riohacha Cartagena Coveñas



Homenaje al Capitán Pedro Duque

Capitán Carlos Jorge Dahl Pareja



Esta edición número 13 les compartirá parte de la historia del piloto práctico Carlos Jorge Dahl Pareja, como un homenaje a su gran labor y dedicación a la profesión del practicaaje en Colombia.

Nació en Barranquilla en el año de 1961, pero inició su entrenamiento como piloto práctico de segunda en el puerto de Cartagena en el año de 1984. En ese mismo año y en el mismo puerto de la ciudad amurallada recibió su licencia de piloto practico de primera.

Este piloto práctico se entrenó en la compañía “Tecnimar” de la cual su padre era fundador, hombre que se convirtió en su mentor “Como mi Padre era piloto y yo era egresado de la Escuela Naval y tenía mi licencia como tercer oficial, quise seguir su legado y me fue muy fácil iniciar mi carrera como piloto”.

“Lo que más me motivó fue seguir el legado de mi padre, el era Piloto y tenía su Propia Compañía, yo entrené con él y seguí trabajando con él hasta el día de su muerte”.

Ya al obtener su licencia trabajó en los muelles del Astillero Canastil, Sipsa, Vikingos, y otros muelles en Cartagena. En el año de 1983 trabajó con la compañía Remolcadores del Caribe como capitán del remolcador, navegó durante 15 años en el área del Caribe, USA, en el Pacífico Norte, Sur América, Centro América, y Europa. Agrega que trabajó haciendo remolques de todo tipo y trabajando en operaciones off shore, en la construcción de instalaciones portuarias, pero además en operaciones de salvamento, y paralelamente ejercía como piloto en los tiempos que se encontraba en puerto.

Dahl es egresado de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla en el año 1980, revalidó materias en el año 1983 y obtuvo el título de Tercer Oficial Mercante, con ese título siguió su carrera hasta ser Capitán de Remolcador, igualmente obtuvo su licencia de Piloto Práctico y, actualmente es Piloto Maestro de los puertos de Cartagena y Coveñas. Sin embargo, también fue piloto del Puerto de Tumaco, donde trabajó durante cuatro años en el Terminal de Ecopetrol y la Sociedad Portuaria.

Bajo su larga experiencia como piloto y los distintos títulos obtenidos en Colombia y el extranjero, este hombre de mar nos relata que una de sus anécdotas más recordadas fue en Costa Rica, “cuando trabajé en el Puerto de Moin y Puerto Limón, los pilotos estaban en huelga y paralizaban el puerto, me tocó encargarme de hacer todas las maniobras de atraque y desatraque de ambos puertos, dormía en el Remolcador y era escoltado por la policía ya que tenía amenazas del sindicato de trabajadores del puerto, con mi labor pude evitar que se pararan las Operaciones Portuarias de ambos puertos fue muy duro ya que era un solo piloto haciendo todas las maniobras, pero fue una gran experiencia y gran aprendizaje.

Foto 1. - Capitán Carlos Jorge Dahl Pareja



La entrevista

En esta parte del homenaje al piloto práctico Carlos Jorge Dahl Pareja, quien puede maniobrar alrededor de 350 barcos en el año, queremos compartir con nuestros lectores lo que él siente sobre esta profesión que él destaca como un eslabón muy importante para el desarrollo de nuestro país.

¿Qué tanto ha cambiado la profesión desde que usted inició?

Carlos Jorge Dahl Pareja: El cambio básicamente ha sido en las ayudas, como barcos más maniobrables, y más grandes, Remolcadores más potentes y versátiles, más ayudas electrónicas, radares, GPS, etc. Mejor Señalización en los Puertos, más exigencias para ser Piloto por parte de la Autoridad, Puertos mejores equipados en comunicación y protección de

los muelles; mejor transporte para los pilotos, lanchas más seguras y rápidas, mejores equipos de seguridad para los pilotos, ayuda del control de tráfico marítimo.

¿Le gusta la profesión como la ve ahora?

C.J.D.P.: Sí, me gusta mucho. Ahora los pilotos son más profesionales, son más exigentes los entrenamientos y requisitos, la seguridad es mayor, y eso lo llena a uno de satisfacción, oír a los capitanes de los buques hablando muy bien del profesionalismo de los pilotos en Colombia.

¿Para usted cuáles son los desafíos que debe enfrentar un piloto?

C.J.D.P.: Un piloto tiene muchos desafíos desde el inicio de su profesión, no todos son aptos dado que es una alta responsabilidad, tienes en tus manos la protección del barco y del puerto, evitar cualquier tipo de accidente, dado que eso presenta altos costos, en daños físicos de las instalaciones y del propio barco, donde los daños podrían ser costos altísimos y podrías hasta paralizar las Operaciones Portuarias y de los Barcos.

Por eso los pilotos tenemos una responsabilidad muy grande y debemos ser muy profesionales con lo que hacemos, tenemos que volvernos expertos en todo tipo de maniobras, esto es un aprendizaje permanente, esta profesión debemos sentirla y amarla.

¿Cómo se ve al final de su carrera?

C.J.D.P.: Yo lo veo bien, todo tiene su fin. Hay que dejar que las nuevas generaciones crezcan y dar las oportunidades, me siento que he cumplido mi deber profesionalmente y con mi país.

¿Cuál es el aporte del capitán Carlos Dahl al desarrollo del país?

C.J.D.P.: No es solo el aporte mío; si no de todos los que trabajamos como pilotos, ayudamos para que este país crezca, llevando seguro a los Puertos la carga que es la materia prima para el desarrollo de nuestro país y sacando la carga que es la que nos da el ingreso para que nuestro país sea grande y mejor.

¿POR QUÉ CREE QUE ES IMPORTANTE AGREMIARSE A ANPRA?

C.J.D.P.: Lo veo muy importante dado que podemos proteger a nuestra profesión y trabajando unidos a través de ANPRA tendremos el músculo suficiente para poder defender nuestros intereses.

“No es solo el aporte mío; si no de todos los que trabajamos como pilotos, ayudamos para que este país crezca”



Servicio de
Practicaje en
Santa Marta & Riohacha

Experiencia | Seguridad | Compromiso

+57 310 363 1312 | asistente@stmpilotos.com

37 años
Experiencia

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



En esta edición daremos continuidad a la segunda parte del escrito que hace parte de la investigación y la memoria del Capitán Julio Grau, a quien agradecemos una vez más por su aporte al boletín.

Apuntes Sobre el Practicaje de Cartagena - Segunda Parte

Por: Julio Grau

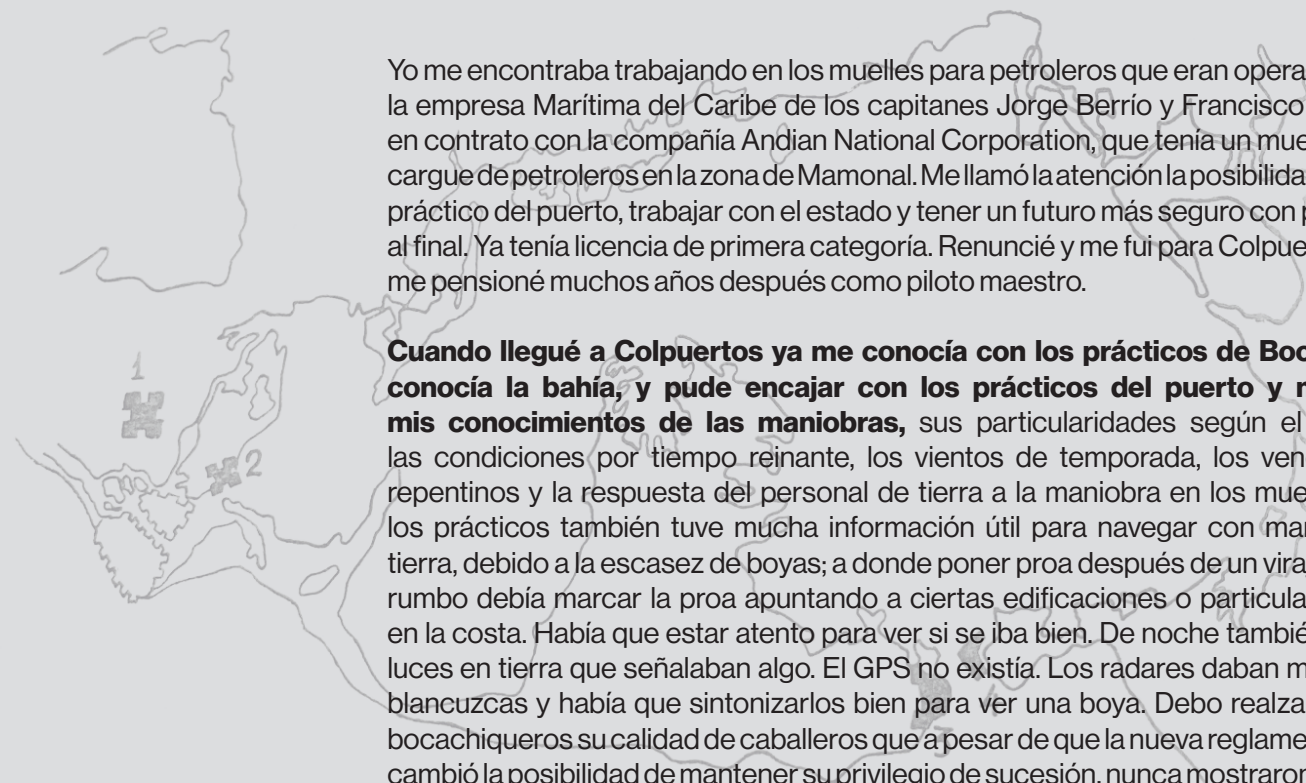
Practicaje en Cartagena.

Desde mucho tiempo atrás y sin saberse desde cuándo, los prácticos de Cartagena eran todos oriundos de Bocachica. El relevo era heredado por uno o varios de los hijos del que se jubilaba. Los pilotos escogían al hijo que ocuparía su puesto cuando dejaran de trabajar. Este sistema causó que los prácticos eran de ciertas familias dinásticas, era imposible que otros apellidos entraran al gremio. Estos apellidos eran: Castro, Polo, Casanova y Fortich.

En 1969, la Dirección General Marítima inició la reglamentación del practicaje en Colombia y estableció requisitos para ser piloto práctico. Para obtener la licencia se debía ser oficial naval o mercante, con experiencia previa de cierto tiempo en el mar, y cumplir un entrenamiento como observador bajo responsabilidad de pilotos activos. Cumplido el requisito de número de maniobras, el aspirante solicita un examen que es observado por una junta calificadora nombrada por la DIMAR. Cumplido este requisito, con aprobación de la junta, obtiene la licencia de piloto práctico de segunda categoría y podrá maniobrar buques hasta 10.000 toneladas de registro bruto. Con tres años de trabajo en esta categoría, puede solicitar examen para obtener licencia de primera categoría. Con la solicitud aprobada el práctico empieza a observar y ejecutar maniobras en buques mayores de 10.000 hasta 50.000 toneladas de registro bruto, que es el rango autorizado para la licencia de primera categoría. La máxima licencia es la de piloto práctico maestro, que faculta la maniobra de buques sin límite de tonelaje, y se obtiene de la misma manera que las anteriores.

Con esta reglamentación los pilotos de Bocachica, excelentes maniobristas, no podrían ser relevados cuando se jubilaran, de la misma manera como venía haciéndose. Pero estos pilotos ya activos conservarían sus puestos hasta que se jubilaran. Esto, dejaba sin relevo a los prácticos existentes en ese tiempo.

La DIMAR y la gerencia de la Empresa Puertos de Colombia, Colpuertos, empresa pública dependiente del Ministerio de Obras Públicas comenzaron la búsqueda de interesados en vincularse al servicio de practicaje.



Yo me encontraba trabajando en los muelles para petroleros que eran operados por la empresa Marítima del Caribe de los capitanes Jorge Berrio y Francisco García, en contrato con la compañía Andian National Corporation, que tenía un muelle para cargue de petroleros en la zona de Mamonal. Me llamó la atención la posibilidad de ser práctico del puerto, trabajar con el estado y tener un futuro más seguro con pensión al final. Ya tenía licencia de primera categoría. Renuncié y me fui para Colpuertos; allí me pensioné muchos años después como piloto maestro.

Cuando llegué a Colpuertos ya me conocía con los prácticos de Bocachica conocía la bahía, y pude encajar con los prácticos del puerto y mejorar mis conocimientos de las maniobras, sus particularidades según el buque, las condiciones por tiempo reinante, los vientos de temporada, los vendavales repentinos y la respuesta del personal de tierra a la maniobra en los muelles. De los prácticos también tuve mucha información útil para navegar con marcas de tierra, debido a la escasez de boyas; a donde poner proa después de un viraje y qué rumbo debía marcar la proa apuntando a ciertas edificaciones o particularidades en la costa. Había que estar atento para ver si se iba bien. De noche también había luces en tierra que señalaban algo. El GPS no existía. Los radares daban manchas blancuzcas y había que sintonizarlos bien para ver una boya. Debo realzar de los bocachiqueros su calidad de caballeros que a pesar de que la nueva reglamentación cambió la posibilidad de mantener su privilegio de sucesión, nunca mostraron rencor ni oposición hacia nosotros.

Cuando yo entré a Colpuertos el jefe de prácticos era Francisco Castro Ramírez; sus hijos, Ildefonso, Francisco Jr. y Víctor eran también prácticos. El primero de estos, se veía como su heredero en el cargo.

Don Francisco hacía los buques de pasaje y los “Santas”. Estos últimos eran buques de la Grace Line, empresa de bandera americana que se reconocía porque todos sus buques tenían nombre de santas de la Iglesia Católica. Dos de ellos Santa Rosa y Santa Mónica, llegaban los sábados y eran de solo pasaje. Otros, Santa Magdalena y Santa María eran de carga y pasajeros, estos traían la carga en pequeños contenedores o cajas que descargaban por el costado del casco. Don Pachó Castro hacía todos los buques de pasaje vestido de saco azul oscuro y corbata, y usaba gorra blanca con escudo mercante.

Los demás prácticos también usaron la gorra mercante durante un tiempo. Esta costumbre seguía la de los prácticos del norte de Europa, holandeses, belgas, alemanes, quienes solían llevar la gorra y un gabán negro sin galones como indicativo de su condición de marinos. Quitaban los galones porque en el puente solo debe haber un solo capitán; y aunque entregue el control del buque al práctico, él siempre sigue siendo el capitán. Cuando esto sucede se debe anotar en la bitácora “navegando a la voz del práctico”; en buques de otras lenguas el capitán advierte en inglés “The pilot has the conn” (el piloto tiene el control) y todos los tripulantes en el puente cumplen las órdenes que vaya dando el mencionado.

Los otros prácticos eran Domingo y Antonio Polo. Conmigo se completaron 8 pilotos. Al jubilarse Don Pacho fui nombrado, por la Gerencia del Terminal, jefe de prácticos con el beneplácito de todos ellos.

La llegada de los buques la anunciaban las agencias marítimas. Entre el terminal y la estación de pilotos de Bocachica había comunicación por radio y la oficina de muelles avisaba por ese medio el nombre del buque, fecha y hora de llegada y el sitio de atraque. Esto se anotaba en un tablero. En la estación permanecíamos, el práctico de turno y la tripulación de la lancha de pilotos.

Cuando un buque estaba acercándose a la entrada del puerto se anunciaba con cuatro pitadas largas y el piloto de turno salía en la lancha al área de embarque. Esta maniobra se hacía por sotavento del buque; este disminuía velocidad. Lo mismo se hacía para desembarcar cuando los buques zarpaban. **En esa época no existían las comunicaciones por VHF ni walky talkies.** Había comunicaciones por radiofonía en frecuencias AM, que los buques usaban poco. En la estación de pilotos las teníamos y las usábamos más para hablar con la oficina de muelles. En maniobras, nos comunicábamos con el remolcador mediante pitadas convencionales con la sirena del buque que indicaban la acción que se deseaba: empuja, hala, para, etc.

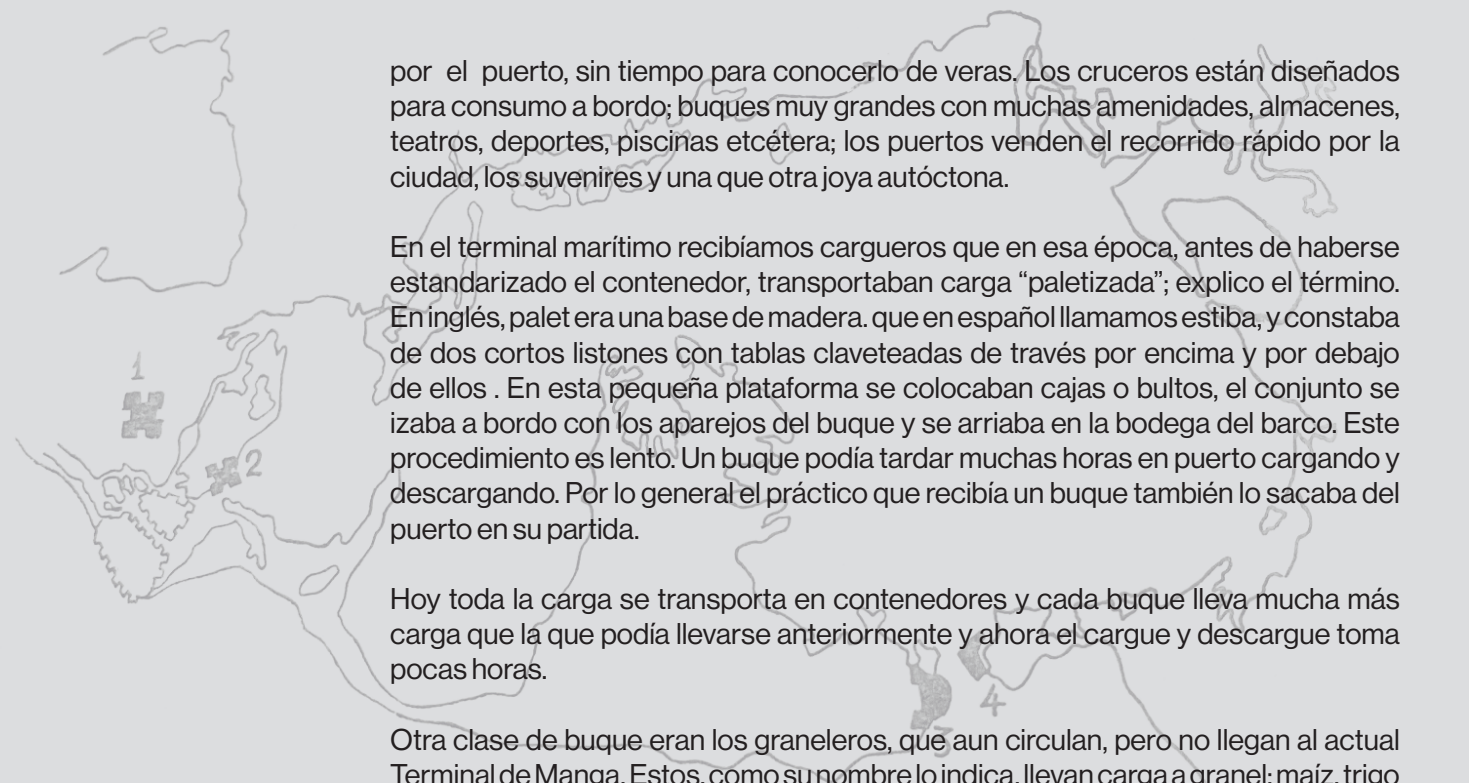
El tráfico marítimo tenía en esa época sus particularidades. Empecemos con los buques de pasaje:

Estos eran primordialmente buques de línea. Los españoles los llaman correos, porque también llevaban correo postal. Tenían contrato con los correos nacionales para llevar cartas y encomiendas. Tenían un itinerario fijo de ida y venida entre puertos que no cambiaban.

Por ejemplo en la empresa Trasatlántica Española cuyos nombres de los buques, recuerdo que eran: Satrustegui, Coromoto, Virginia de Churruca, y Marqués de Comillas. Zarpaban de Cádiz y tocaban Puerto Cabello, Cartagena, Colón, Panamá, Buenaventura, Guayaquil, Callao, y Valparaíso. Por su parte en la Italian Line, sus buques eran: Donizetti, Verdi, y Rossini que salían de Génova y tocaban los mismos puertos.

De regreso hacían el mismo itinerario en sentido inverso. Además del correo transportaban pasajeros y se podían comprar tiquetes a cualquiera de esos lugares, de extremo a extremo, o intermedios.

En Cartagena existían señoras comerciantes que en Cartagena llamábamos “vivanderas” y reservaban tiquetes de ida y vuelta a Colón. De aquí llevaban Joyas, esmeraldas, artesanías y traían perfumería, ropa y accesorios “made in USA”. No contrabandeaban; pasaban aforo y demás requisitos legales. A bordo, durante el trayecto oceánico se cumplían todos los eventos de los viajes trasatlánticos; cena con el capitán, baile de máscaras, juegos etc. Lástima que todo eso pasó; sería la mejor manera de viajar ahora, cuando tenemos tiempo. Hoy los buques “cruceros” así llamados porque aquellos no existen, con mayor capacidad y velocidad tienen visitas relámpago a unos puertos de toque brevísimo con paseillos apresurados



por el puerto, sin tiempo para conocerlo de veras. Los cruceros están diseñados para consumo a bordo; buques muy grandes con muchas amenidades, almacenes, teatros, deportes, piscinas etcétera; los puertos venden el recorrido rápido por la ciudad, los suvenires y una que otra joya autóctona.

En el terminal marítimo recibíamos cargueros que en esa época, antes de haberse estandarizado el contenedor, transportaban carga “paletizada”; explico el término. En inglés, palet era una base de madera que en español llamamos estiba, y constaba de dos cortos listones con tablas claveteadas de través por encima y por debajo de ellos. En esta pequeña plataforma se colocaban cajas o bultos, el conjunto se izaba a bordo con los aparejos del buque y se arriaba en la bodega del barco. Este procedimiento es lento. Un buque podía tardar muchas horas en puerto cargando y descargando. Por lo general el práctico que recibía un buque también lo sacaba del puerto en su partida.

Hoy toda la carga se transporta en contenedores y cada buque lleva mucha más carga que la que podía llevarse anteriormente y ahora el cargue y descargue toma pocas horas.

Otra clase de buque eran los graneleros, que aun circulan, pero no llegan al actual Terminal de Manga. Estos, como su nombre lo indica, llevan carga a granel; maíz, trigo cebada y otros. Cuando llegaban, el descargue se hacía con una cuchara de almeja que sacaba la carga de la bodega del buque y vaciaba el contenido en una tolva en el muelle que abría y cerraba una boca de embudo donde se llenaban los sacos. Estos movimientos se hacían con los aparejos del buque y duraban días.

Hoy, Cartagena cuenta con 22 muelles, los cuales reciben buques que entran y salen con práctico y manejan diversas clases de carga, 47 prácticos atienden el servicio que arroja un promedio diario de 25 maniobras.

Dependiente de Dimar hay una estación de control cerca de la batería de San José, que autoriza cualquier movimiento de naves de alto bordo: arribos, zarpes y movimientos dentro del puerto; previene cualquier encuentro peligroso entre naves en movimiento, y cualquier circunstancia que cause peligro.

A los buques que se acercan y piden información del estado del puerto, la estación de control les da respuesta y les informa del sitio de espera para entrar, cuando hay tráfico, y cualquier otra información de interés.

Esto ha sido escrito con base en mi memoria. Con el propósito de recordar tiempos pasados de grato recuerdo. Me adentré en tiempos que no viví con el intento de explicar circunstancias que existieron pero que considero importantes para dar idea de la antigüedad del puerto, que ningún otro de Colombia, con excepción de Santa Marta, puede ostentar. Valga la excusa de decir que nuestro oficio se encuentra citado en la Biblia, y entre narraciones muy antiguas de Grecia y Roma. Pues, entonces, el tema podría ir bien atrás si se pudiera, con otro autor. Algunas explicaciones, muy elementales, van destinadas a probables lectores que no tienen por qué saberlas.

Noticias del Mundo

Nuestra edición mensual busca siempre que nuestros lectores estén actualizados, para ello este mes compartimos tres noticias publicadas en los medios de comunicación del país. La primera noticia se titula “Dimar ya cuenta con preparación en emergencias con hidrocarburos”, la cual tomamos de la página web www.elinformador.com.co



Dimar ya cuenta con preparación en emergencias con hidrocarburos

Las clases fueron dictadas y certificadas por la empresa Varichen de Colombia S.A.S., la cual es reconocida a nivel mundial por atender este tipo de acontecimientos.



Escanea este código QR para ampliar la información

Con el propósito de fortalecer el conocimiento acerca de las herramientas que son utilizadas para la contención, recolección y disposición en caso de presentarse una emergencia por derrame de hidrocarburos, la Dirección General Marítima, Dimar, participó del curso de la Organización Marítima Internacional, OMI, ‘Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación Por Hidrocarburos, OPRC’, el cual se llevó a cabo en las instalaciones de Invemar (fase teórica), y las instalaciones de Guardacostas de Santa Marta (fase práctica).

Foto 2. - La fase práctica se desarrolló en las instalaciones de Guardacostas de Santa Marta, donde los miembros de la Dimar de manera física conocieron el despliegue de barreras que son utilizadas para este tipo de emergencias. Foto <https://www.elinformador.com.co/>



Este curso que busca igualmente, afianzar las relaciones con los miembros del Plan de Ayuda Mutua de la ciudad puerto, fue gestionado por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, que logró la articulación con la empresa Petrobras S.A. para su apoyo en la formación de los miembros de la Capitanía de Puerto. Asimismo, las clases fueron dictadas y certificadas por la empresa Varichen de Colombia S.A.S., la cual es reconocida a nivel mundial por atender este tipo de emergencias.

Con respecto la fase práctica, se dieron a conocer de manera física el despliegue de barreras que son utilizadas para este tipo de maniobra y los equipos para la recolección y todos los documentos y estudios ambientales realizados antes de comenzar el movimiento de exploración.

Finalmente, el capitán de la Dimar, Diego Fernando Salguero, manifestó que este tipo de capacitaciones permite también analizar los recursos humanos y tecnológicos con que cuenta las entidades del sector público y privados de Santa Marta.

Recuerda que la nota la puedes encontrar en <https://www.elinformador.com.co/index.php/distrito/282600-dimar-ya-cuenta-con-preparacion-en-emergencias-con-hidrocarburos>

Síguelos también en **@elinformador_sm**

La segunda noticia se titula “Gremios piden condiciones estables para operatividad en zona portuaria” publicada en el portal web del periódico de Barranquilla El Heraldito <https://www.elheraldo.co/>



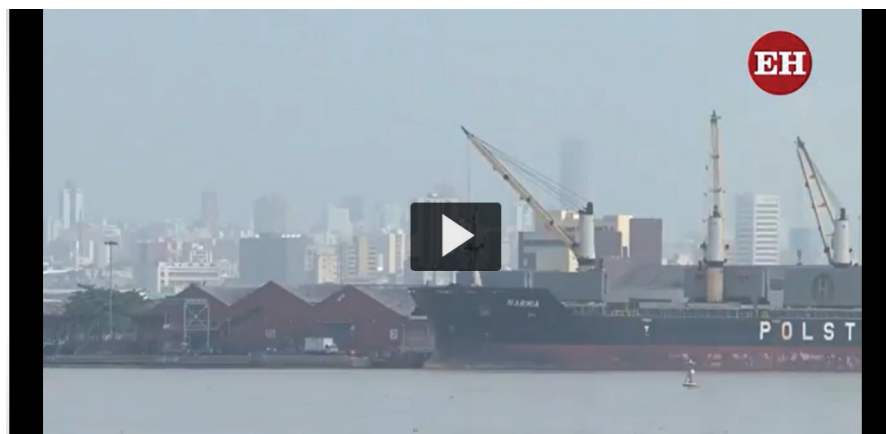
Gremios piden condiciones estables para operatividad en zona portuaria

A pesar de las restricciones a lo largo de los últimos meses debido a bajo calado, la zona portuaria de Barranquilla ha venido teniendo un crecimiento relevante en el movimiento de carga.

Foto 3. - Foto del [elheraldo.co](https://www.elheraldo.co/)



Escanea este código QR para ampliar la información



Las terminales portuarias de la capital del Atlántico, durante el primer semestre del año, han acumulado 6.564.320 toneladas movilizadas, lo que representa un crecimiento de 8,5 % con relación al mismo periodo del año anterior. Video y nota completa en <https://www.elheraldo.co/barranquilla/zona-portuaria-de-barranquilla-un-eslabon-clave-para-la-competitividad-932419>

También puedes seguirlos en **@elheraldoco**

La tercera noticia fue publicada por el principal periódico de Cartagena El Universal, quien tituló recientemente: Terminal Compas Cartagena amplía su conectividad marítima. La nota fue tomada de <https://www.eluniversal.com.co/>



Terminal Compas Cartagena amplía su conectividad marítima



Escanea este código QR para ampliar la información

Mediterranean Shipping Company (MSC), considerada la primera empresa naviera del mundo, en términos de capacidad de carga de contenedores, llegó a los muelles del terminal Compas Cartagena.

La Compañía Puertos Asociados (Compas) anunció que la naviera llega a la ciudad con el servicio Ctg-Turbo Feeder, que tendrá una periodicidad semanal cada lunes y operará cargas provenientes de Europa norte y Escandinavia, Mediterráneo, Estados Unidos costa este y oeste, Canadá costa este y oeste; Caribe, Centro América costa este y oeste; Suramérica costa oeste, Medio Oriente, India y Pakistán, Lejano Oriente, África, Australia y Oceanía.

Adicionalmente, se realizarán embarques de carga general y de café con destino a Argentina, Uruguay y Paraguay.

“La llegada de esta línea naviera impacta positivamente el posicionamiento de Compas y de Cartagena a nivel nacional e internacional, generando nuevas oportunidades de empleo para la ciudad, mejorando las conexiones internacionales y facilitando el comercio exterior colombiano”, expresó Andrés Osorio Barrera, presidente de Compas.

En la última década, Compas ha fortalecido la estructura portuaria de Colombia con 6 terminales estratégicamente ubicadas en Cartagena, Barranquilla, Buenaventura y Tolú.

“El trabajo de cada uno de nuestros colaboradores nos ha permitido ser reconocidos por los altos estándares de eficiencia, seguridad y servicio en el manejo de las cargas que se movilizan por nuestros terminales, además de los excelentes resultados que hemos obtenido en materia ambiental, operativa y de atención al cliente, factores que han sido fundamentales para nuestros clientes...”, concluyó el presidente de Compas.

La nota la puedes ver en <https://www.eluniversal.com.co/economica/nuevo-servicio-naviero-llega-a-compas-cartagena-AY7045277> o escaneando el siguiente código QR

ANPRA Digital #ConProaAlFuturo



Encuentra en nuestro canal de Youtube el video promocional del evento que nos reunirá en abril de 2023, el II Congreso de Lecciones Aprendidas de Graves Accidentes o Incidentes en Maniobras de Practicaje.



Te invitamos a ingresar al siguiente link <https://www.youtube.com/watch?v=RT57JSGBWNI> o escanear el siguiente código QR



Escanea este código QR para ampliar la información



ANPRA en imágenes

El pasado 12 de agosto se realizó desde Bogotá la sesión de la junta directiva, aquí algunas de las imágenes de la reunión.



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

Q www.pilotosdelpacifico.com

✉ informacion@pilotosdelpacifico.com

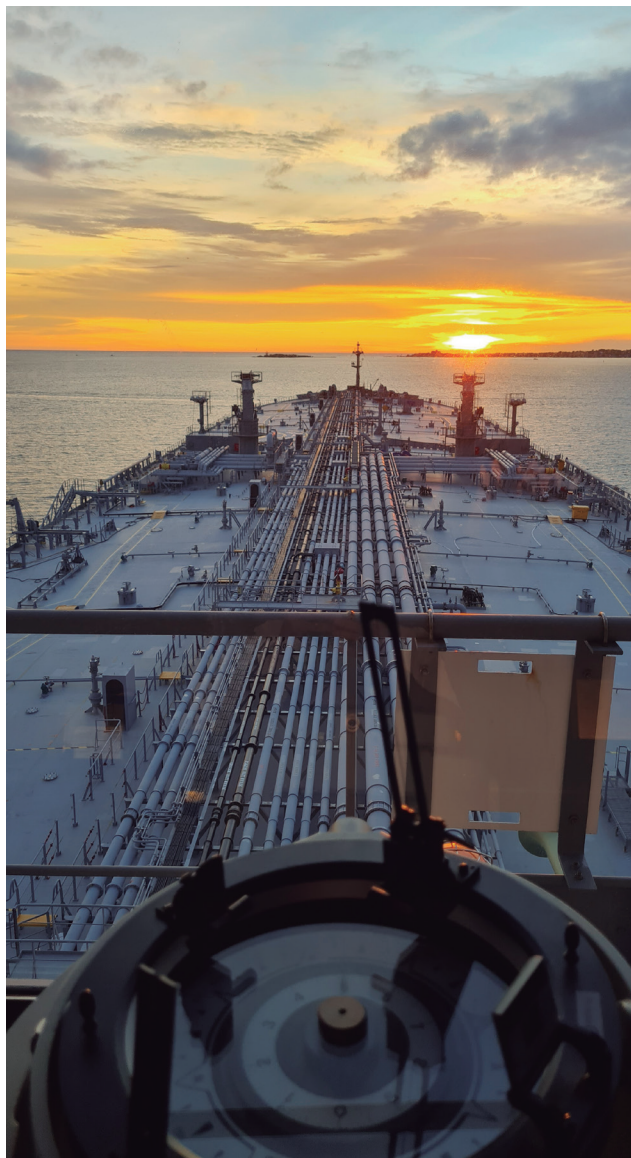
☎ (+57)(602) 2411509 | (+57)(602) 2411953

ANPRA en imágenes

Los pilotos Alain Buitrago y Jorge Guerrero, nos reportan desde Buenaventura y Cartagena algunas de las maniobras y la belleza de estas ciudades vistas desde sus respectivos puertos.



Containero WAN HAI 329 en tránsito de ingreso con baja visibilidad por el canal de acceso al puerto de Buenaventura. Foto: Alain Buitrago



Puesta de sol en Cartagena. Foto Jorge Guerrero.

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