

Boletín No.

07

Febrero 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 Carlos Cantor Caballero
Capitán Roberto Bustamante Gómez
Capitán Luis Guillermo Vanegas Silva
Capitán Pedro Duque Joya
Capitán Oscar Manuel Flórez Rodríguez
Capitán Luis Hernando Martínez Azcárate

 **Edición y diseño**
Santiago Alejandro Hidalgo Reyes
Viviana María Torres Henao

Fotografías enviadas por:
Foto portada: Práctico Aláin Buitrago.
Fotos homenaje: Archivo personal Capitán Carlos Jorge Dahl Pareja
Fotos invitada especial: Dra. Carmen Longa Virasoros

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
Invitada especial El transporte marítimo y su impacto en el cambio climático.	7
Noticias del mundo.....	12
Las rutas marítimas mundiales podrían cambiar de rumbo en 2035 si el Ártico se queda sin hielo	12
ANPRA Digital #ConProaAlFuturo	14
En Youtube:	15
Podcast: ANPRA en 10 minutos #ConProaAlFuturo.....	15
ANPRA en Imágenes.....	16





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

26 y 27 de Abril 2022 | Cartagena de Indias

Editorial



En este febrero de 2022 estamos viviendo una recuperación rápida de los temas de la Pandemia, las economías están al alza y la salud de los ciudadanos mejorando con sus esquemas de vacunación. Los prácticos en todo el planeta están moviendo la economía global con su dedicado trabajo 24 horas, todos los días de todas las semanas y meses.

Haciendo equipo con los gremios marítimos y fluviales en las maniobras diarias y proveyendo seguridad, seguridad, seguridad. A veces se nos tacha de complicados pero cuando viene el accidente por facilismos o falta de análisis entonces se nos reconoce que la prudencia y la rigurosidad deben seguir siendo el norte de nuestras decisiones.

Entendiendo esas dinámicas estamos invitando a todos los lectores al “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 los días 26 y 27 DE ABRIL 2022.

ANPRA realiza eventos de seguridad marítima y fluvial desde el año 2008. Durante el año 2021 se desarrollaron cinco en conjunto con otras organizaciones tanto públicas como privadas y de manera virtual. El año 2022 nos verá en una coordinación para adelantar dos eventos presenciales, uno en la ciudad de Cartagena el primer semestre y otro en Buenaventura en la segunda parte del año.

Para Cartagena 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.

Además, hemos organizado el evento con la participación de entidades de gobierno, universidades, empresas, gremios y otras organizaciones no gubernamentales para tener las perspectivas desde todas las áreas y promover una integración funcional de las actividades marítimas y fluviales que prevenga los accidentes en el mar y reduzca los riesgos. Los Prácticos viven riesgos a diario, los que de materializarse en accidentes o incidentes nos afectan gravemente, por eso el lema, Todos somos perdedores cuando ocurre un accidente.

Importante debatir los temas relacionados con la presión económica y como 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, la perspectiva de instalaciones portuarias y de tripulaciones de remolcadores, y la de los abogados y peritos cuando investigan, y prácticos de diferentes países.

Con lo anterior queremos 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.

Con proa al futuro

Los participantes serán hasta 200 personas, entre los que seguramente estarán interesados en la navegación, la maniobra de buques, practicaaje, 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 y fluviales.

Entre los conferencistas estarán personalidades de Panamá, Chile, Dinamarca, Colombia, España y México, así que la agenda será intensa y nutrida. Por ello hemos designado al Hotel Estelar Centro de Convenciones como el lugar en el que realizaremos conferencias, almuerzos, refrigerios y cócteles de integración para que intercambiamos información, negocios y pareceres en directo además de la experiencia académica y profesional de la interacción con nuestros conferencistas.

La inversión es sumamente modesta: \$700.000 por persona. Y aplicaremos descuentos especiales para asociados ANPRA del 50%, estudiantes 40%, coorganizadores con aportes 30%, gremios marítimos y fluviales 10%.

El flujo de información moderna y sistemática es uno de los elementos más importantes para que reduzcamos la posibilidad de accidentes e incidentes. La seguridad es la clave del éxito de todos, a nadie le interesa un canal obstruido, un derrame de hidrocarburos, una investigación por parte de las autoridades o el pago de millonarios seguros y garantías. ¡A nadie!

Finalizo invitándolos a todos a que se inscriban y nos vemos en Cartagena, la de Indias, la Fantástica.

La frase de Jerry Smith es pertinente: *“La Seguridad no es cara, es inestimable”*.

VALM (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPTINA
PRESIDENTE

El transporte marítimo y su impacto en el cambio climático.

Descarbonización del transporte marítimo - Estrategia de la Unión Europea



Dra. Carmen Longa Virasoro
Directora - Carbon Group Agro-Climatic Solutions SRL
www.carbongroup.com.ar
+54 9 11 53140405

El transporte marítimo y su impacto en el cambio climático. Éste emite alrededor de mil millones de toneladas de gases de efecto invernadero cada año, o el 3% de las emisiones globales. Si fuera un país, el transporte marítimo sería la sexta fuente del mundo, según el Foro Económico Mundial. Sin más medidas, se espera que las emisiones del transporte marítimo alcancen entre el 90 y el 130% de sus niveles de 2008 para 2050.

Foto 1. Mitsubishi Large Ammonia Carrier



La Organización Marítima Internacional, OMI, el organismo de la ONU responsable del transporte marítimo, está abordando ahora la urgencia de la crisis climática y la gestión de regulaciones para mitigar las emisiones.

En la última Conferencia de las Partes del Convenio Marco de las Naciones Unidas por el Cambio Climático celebrada en Glasgow en noviembre de 2021, COP26, una coalición de 19 países incluyendo Reino Unido y los Estados Unidos acordaron crear rutas comerciales marítimas entre puertos para acelerar la *descarbonización* de la industria marítima global.

Uno de los temas más polémicos que sigue surgiendo en las reuniones de la OMI es si la industria debería establecer un impuesto al carbono. Las naciones insulares del Pacífico, que son particularmente vulnerables al aumento del nivel del mar, han pedido un precio del carbono de 100 dólares por tonelada en combustibles de búnker. Pero las economías emergentes, incluidas China y Sudáfrica, se oponen a la medida.

La UE está tomando el asunto en sus propias manos. Para lograr su objetivo de 2030 de reducir las emisiones en al menos un 55%, el bloque está revisando su legislación sobre clima, energía y transporte bajo el paquete "Fit for 55". Las reformas propuestas incluyen varias medidas de transporte marítimo, que van desde un mandato de combustible sostenible dentro de la UE hasta la inclusión de las emisiones marítimas en el *esquema de comercio de emisiones* (ETS) del bloque.

El plan de la UE incluirá las emisiones del transporte marítimo en el ETS del bloque a partir de 2023. Cuando la medida entre en vigor, los armadores, independientemente del pabellón que enarboles, tendrán que comprar derechos de emisión de carbono para cubrir todas las emisiones durante los viajes en la UE y la mitad de las generadas por los viajes internacionales que comiencen o terminen en un puerto de la UE.

En 2023, las empresas que fleten grandes buques deberán comprar derechos de emisión para el 20 % de sus emisiones de los buques que hacen escala en los puertos de la UE, aumentando hasta el 100 % para 2026.

Transición a combustible limpio

La medida por sí sola no conducirá a una reducción drástica de las emisiones marítimas globales. Aún así, envía una señal importante que podría desencadenar esfuerzos de descarbonización en todo el mundo. La inclusión de las emisiones marítimas en el RCDE (*régimen de comercio de derechos de emisión de la UE*) también recaudará un gran conjunto de fondos que la UE puede utilizar para acelerar la innovación y desarrollar infraestructuras de combustibles y energías renovables con bajas emisiones de carbono.

El RCDE UE cubrirá el 10-15% de las emisiones del transporte marítimo internacional.

La medida solo se aplica a los buques de más de 5.000 toneladas brutas y hay varias exenciones, como para los buques que prestan servicios de petróleo y gas en alta mar. Más de 25 millones de toneladas de CO², equivalentes a las emisiones anuales totales de Dinamarca, estarán exentas.



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

 www.pilotosdelpacifico.com

 informacion@pilotosdelpacifico.com

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

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

Foto 2. ABS future fuels and decarbonization



¿Cómo reducir las emisiones de GEI?

La reducción de las emisiones de GEI del transporte marítimo requiere nuevas tecnologías, buques y combustibles. Existen alternativas de combustible, como el hidrógeno, que no producen dióxido de carbono cuando se queman, pero actualmente no son competitivas en costos. La medida del ETS tiene como objetivo reducir la brecha de precios entre los combustibles fósiles y las alternativas de cero emisiones, pero no la cerrará por completo.

Los precios del carbono del EU ETS, incluso en sus altos niveles recientes de alrededor de 85 euros (\$95) por tonelada de CO², no tendrían un impacto significativo en el cierre de la brecha de precios entre los combustibles fósiles y los combustibles sin carbono para el transporte marítimo, según un informe reciente de university maritime Advisory Services (UMAS), que está asociado con el Instituto de Energía del University College London (UCL).

Se necesita un precio promedio del carbono de poco menos de \$ 200 por tonelada de CO² para descarbonizar completamente la industria naviera para 2050, según el análisis. El ETS no va a crear un precio del carbono muy impactante, pero generará una **cantidad significativa de ingresos**.

Fondos para la innovación

La UE dirigirá los ingresos recaudados por el RCDE a su fondo de innovación, diseñado para “apoyar innovaciones revolucionarias hacia la neutralidad climática”. Según los escenarios descritos en el informe de UMAS, el ETS recaudaría (en millones de dólares) para 2030, los ingresos totales generados por el transporte marítimo

\$5 mil millones en 2030 a un precio de alrededor de 50 euros (\$56) por tonelada de carbono. Si este precio aumentará a 103 euros por tonelada de carbono (116 serían de 9.000 millones de dólares).

Esto es significativamente más alto que los fondos recaudados por una propuesta de impuesto al carbono de la Cámara Naviera Internacional, que representa a los armadores. El ICS ha presentado una propuesta de impuestos de \$2 por tonelada de combustible de búnker, que equivale a solo \$0.7 por tonelada de CO² emitido, para financiar proyectos de investigación y desarrollo por valor de \$5 mil millones durante la próxima década.

Sin embargo, no está claro si todos los ingresos generados por la inclusión del transporte marítimo en el marco del RCDE UE se canalizarían directamente a la innovación del transporte marítimo. Actualmente no hay garantía de que una proporción fija se dedique al sector marítimo.

Es importante que los países en desarrollo tengan acceso al fondo, ya que ahí es donde radica el potencial renovable y de combustible. Muchos países en desarrollo, incluidos México y Sudáfrica, son ricos en recursos renovables y podrían ayudar a la industria a navegar hacia la navegación de cero emisiones si se les brindan oportunidades para acceder a financiamiento y tecnologías.

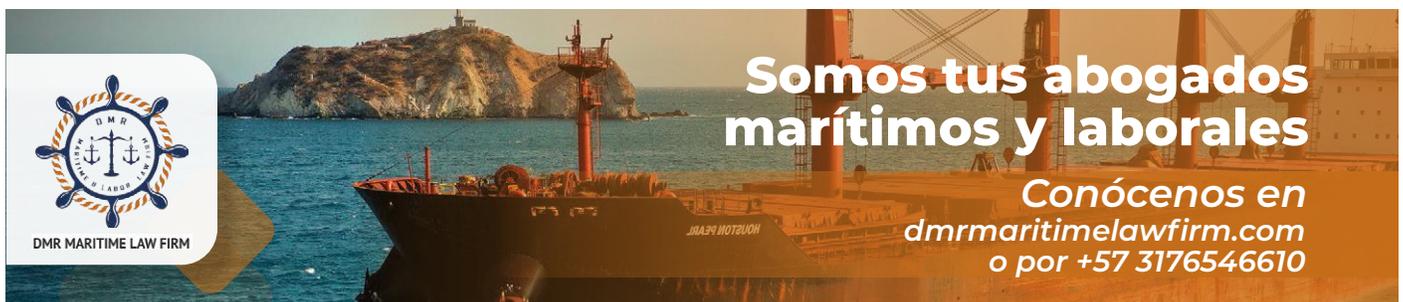
Los fondos generados por el ETS proporcionan un mecanismo para recompensar a los primeros en moverse, subsidiando el nuevo combustible y estableciendo infraestructura de combustible.

Cuando California exigió estándares de eficiencia de combustible, no tuvo un gran impacto en las emisiones globales, pero impulsó a la industria automotriz a innovar y producir vehículos eléctricos. Con esta lógica se incentiva la innovación.

El impacto en los cargadores chinos

La inclusión del transporte marítimo en el RCDE UE aumentará los costes de transporte para las compañías navieras de todo el mundo. Gran parte del costo adicional soportado por los operadores de carga se transferirá a los consumidores.

La Asociación Asiática de Armadores (ASA) se opone firmemente a la medida de la UE: "La extensión del RCDE UE al transporte marítimo solo servirá para impedir el proceso de descarbonización del transporte marítimo internacional, poniendo a la UE en conflicto con el logro de los objetivos de cambio climático de la OMI y la CMNUCC". En la OMI, los países trabajan por consenso y la regulación es mucho más lenta de lo que la UE puede producir.



**Somos tus abogados marítimos y laborales**
Conócenos en dmrmaritimelawfirm.com o por +57 3176546610

¿En qué consiste la estrategia de la UE?

Los operadores chinos pueden buscar centros de envío fuera de la UE para reducir sus costos. El Reino Unido podría beneficiarse significativamente de esta modalidad y convertirse en un importante país de abastecimiento de combustible, debido al Brexit.

China tiene su propio esquema de comercio de emisiones, que actualmente sólo cubre el sector eléctrico. El gobierno chino ha indicado que planea incluir a otros sectores en los próximos cinco años y podría incluirse en este esquema. Este proceso podría acelerarse por los planes de la UE. El gobierno chino ha dicho que está a favor de poner un precio al carbono para estimular la innovación y acelerar el despliegue de tecnología baja en carbono.

Las emisiones del transporte marítimo representan alrededor del 13 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la UE procedentes del sector del transporte (2015). En 2013, la Comisión estableció una estrategia para reducir las emisiones de GEI de la industria naviera. La estrategia consta de **3 pasos consecutivos**:

- **Seguimiento, notificación y verificación de las emisiones** de CO² de los grandes buques que utilizan los puertos de la UE
- **Objetivos de reducción de gases de efecto invernadero** para el sector del transporte marítimo
- **Otras medidas**, incluidas las medidas basadas en el mercado, a medio y largo plazo.

La contribución del sector del transporte marítimo a la reducción de emisiones coherente con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París sigue siendo una cuestión importante en la UE. La reciente modificación de la Directiva sobre el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) de la UE, mediante la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, hace hincapié en la necesidad de actuar sobre las emisiones del transporte marítimo, así como sobre todos los demás sectores de la economía.

La Directiva también establece que la Comisión debe revisar periódicamente la acción de la OMI y pide que se tomen medidas para abordar las emisiones del transporte marítimo procedentes de la OMI o la UE a partir de 2023, incluidos los trabajos preparatorios y la consulta a las partes interesadas.

El 14 de julio de 2021, la Comisión Europea adoptó una serie de propuestas legislativas en las que se establece cómo pretende alcanzar la neutralidad climática en la UE para 2050, incluido el objetivo intermedio de una reducción neta de al menos el 55% de las emisiones de gases de efecto invernadero. El paquete propone revisar varios actos legislativos de la UE en materia de clima, incluido el Reglamento sobre el reparto del esfuerzo, la legislación sobre transporte y uso de la tierra, estableciendo en términos reales las formas en que la Comisión tiene la intención de alcanzar los objetivos climáticos de la UE en el marco del Pacto Verde Europeo.

El desafío para el sector es de una escala mayor y también lo son sus capacidades técnicas, económicas y políticas para enfrentarlo.

Noticias del mundo

Este mes traemos dos noticias que buscan mantener informados a nuestros lectores sobre la actualidad marítima y portuaria a nivel internacional. La primera noticia se titula “*Las rutas marítimas mundiales podrían cambiar de rumbo en 2035 si el Ártico se queda sin hielo*” la cual tomamos del portal web www.worldenergytrade.com



Las rutas marítimas mundiales podrían cambiar de rumbo en 2035 si el Ártico se queda sin hielo

Las rutas marítimas del Ártico podrían estar libres de hielo en verano para 2035, según los científicos. Además, la Ruta Marítima Septentrional podría ahorrar casi 20 días del tiempo de transporte que ahora se emplea en atravesar el Canal de Suez, según China. Sin embargo, dos de los mayores transportistas del mundo, MSC y Maersk, están decididos a no navegar por el Ártico.

Foto 3. Según China, la Ruta Marítima Septentrional podría ahorrar casi 20 días de tiempo. Foto tomada de <https://www.worldenergytrade.com/logistica/transporte/las-rutas-maritimas-mundiales-podrian-cambiar-de-rumbo-en-2035-si-el-artico-se-queda-sin-hielo>



 Escanea este código QR para ampliar la información

Con el derretimiento del hielo marino en el Ártico, Rusia y China están ampliando su infraestructura de transporte marítimo por el continente euroasiático. En el año pasado, el incidente del Canal de Suez, en el que un barco se quedó atascado y bloqueó el tráfico mundial durante varios días, se consideró el argumento justo para animar a las empresas a explorar el uso de las rutas marítimas del Ártico.

“Muchos funcionarios rusos se han apresurado a aprovechar el hecho de que las rutas marítimas del Ártico son potencialmente mucho más útiles para evitar el tipo de cuellos de botella que se verían en Panamá o en el Canal de Suez”, dijo Marc Lanteigne, profesor asociado de ciencias políticas de la Universidad Ártica de Noruega.

Para China, el uso de la Ruta Marítima Septentrional supondría una reducción de casi 20 días en el tiempo de transporte que ahora pasa por el Canal de Suez.

Pero el tránsito por el Ártico no es poca cosa y sigue siendo muy imprevisible. El capitán Kenneth Boda condujo el verano pasado por el Ártico el buque guardacostas HEALY sobre Alaska y Canadá.

“Puede hacer un frío brutal en el Ártico y luego tener un hermoso día soleado”, dijo a la CNBC desde su camarote de capitán en el barco.

El HEALY es uno de los dos buques especializados, conocidos como rompehielos, con los que cuenta Estados Unidos para atravesar las aguas cubiertas de hielo.

Sin embargo, los científicos predicen que para 2035 las rutas marítimas del Ártico podrían estar libres de hielo en verano.

Aunque eso podría ser una buena noticia para los transportistas, es una amenaza real para las comunidades nativas del Ártico. Dalee Sambo Dorough, presidenta internacional del Inuit Circumpolar Council, declaró a la CNBC: “La idea de que se pueda viajar a través de ella de forma suave y relativamente segura, porque no hay hielo, da mucho miedo”.

Dos de los mayores transportistas del mundo, MSC y Maersk, dijeron a la CNBC que habían decidido no navegar por el Ártico. MSC citó, entre otras consideraciones, la degradación medioambiental y los problemas de imprevisibilidad.

Otros, sin embargo, argumentan que las condiciones ambientales globales podrían mejorar, con la reducción de las emisiones de carbono debido a los tránsitos más cortos.

“Es realmente una cuestión de ahorro de costes de transporte marítimo frente a esa falta de previsibilidad”, dijo Gabriella Gricius, de la North American and Arctic Defense and Security Network, a la CNBC.



MARITIMA DEL CARIBE
OPERADOR PORTUARIO

Expertos en

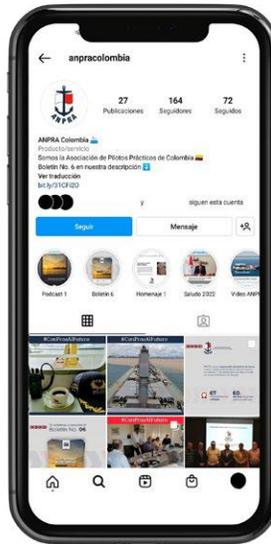
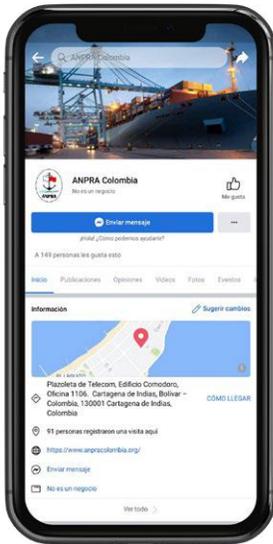
- Transporte Marítimo
- Servicios Portuarios

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

www.maritimadc.com

Santa Marta Riohacha Cartagena Coveñas

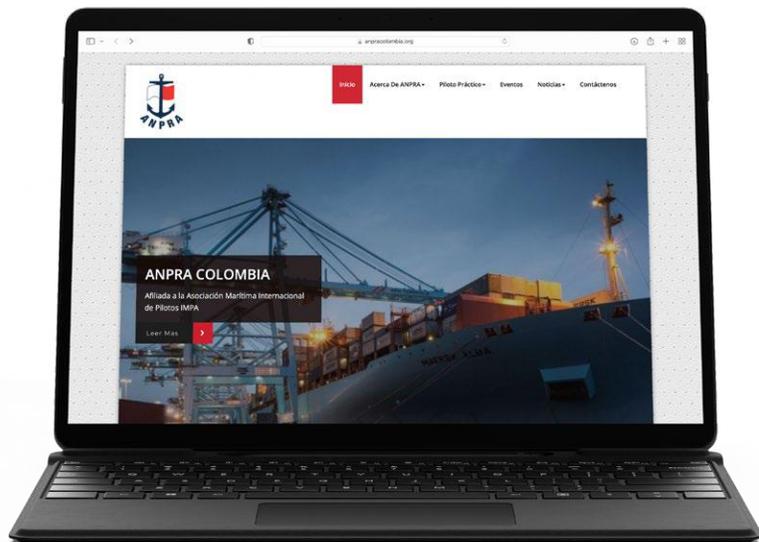
ANPRA Digital #ConProaAlFuturo



Visita nuestras redes sociales: ANPRA Colombia



Escanea este código QR para ampliar la información





En Youtube:

Nuestro Piloto práctico Aláin Buitrago nos comparte el siguiente video, en el cual se puede apreciar una de sus maniobras a bordo de la embarcación mercante Juliana, la cual fue realizada en el Puerto de Buenaventura el 25 de febrero del año 2019.



 Escanea este código QR para ampliar la información

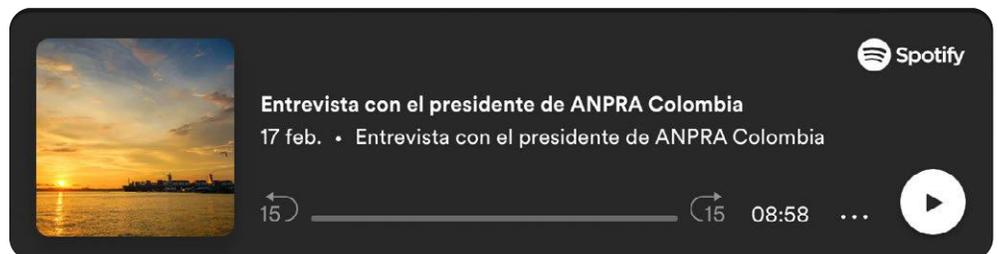


Podcast: ANPRA en 10 minutos #ConProaAlFuturo

Teniendo en cuenta los retos y las nuevas dinámicas de la Asociación de Pilotos Prácticos de Colombia – ANPRA, el equipo de comunicaciones lanza un nuevo producto digital, un Podcast titulado **ANPRA en 10 minutos**, un espacio en el cual a través de una conversación con expertos e invitados especiales, estaremos informando a nuestra comunidad sobre la actualidad nacional e internacional sobre el trabajo que vienen desarrollando los pilotos prácticos, una labor que genera noticias diariamente debido a la importancia que esta tiene para el desarrollo de la economía de Colombia y el mundo.



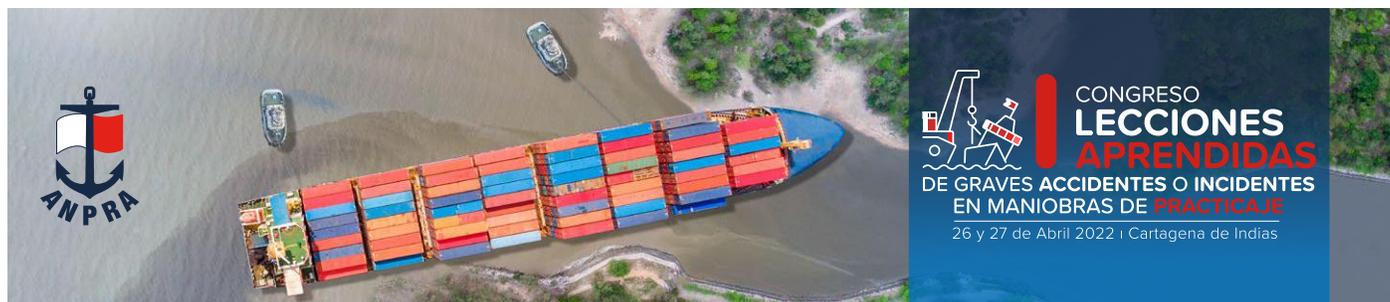
 Escanea este código QR para ampliar la información



ANPRA en Imágenes

Junta Directiva de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia.

Con éxito se realizó el pasado 03 de febrero la reunión de la Junta Directiva de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia. Buenaventura, Valle del Cauca.



Título: El río Dagua entregando sus aguas a la bahía de Buenaventura, foto tomada desde la MN. GLOURIOUS HOPE en tránsito de ingreso al puerto.

Foto: Práctico Aláin Buitrago.



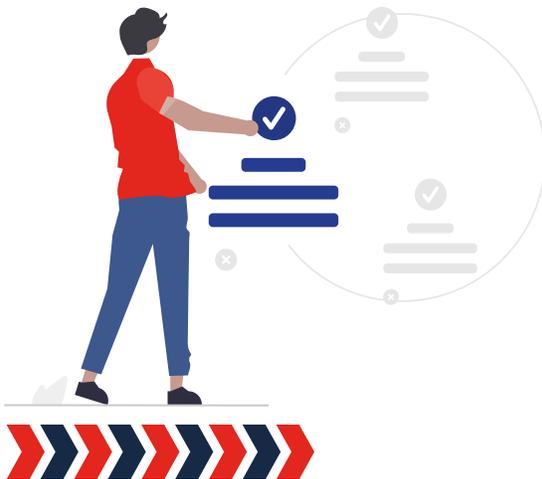
Título: Pilot...café y radio, amigos inseparables.

Foto: Práctico Aláin Buitrago.





Consideraciones de seguridad, para el PRÁCTICO:



A Buen socaire al **abordar o desembarcar**.

B Velocidad sugerida máxima **6/7 knots**.

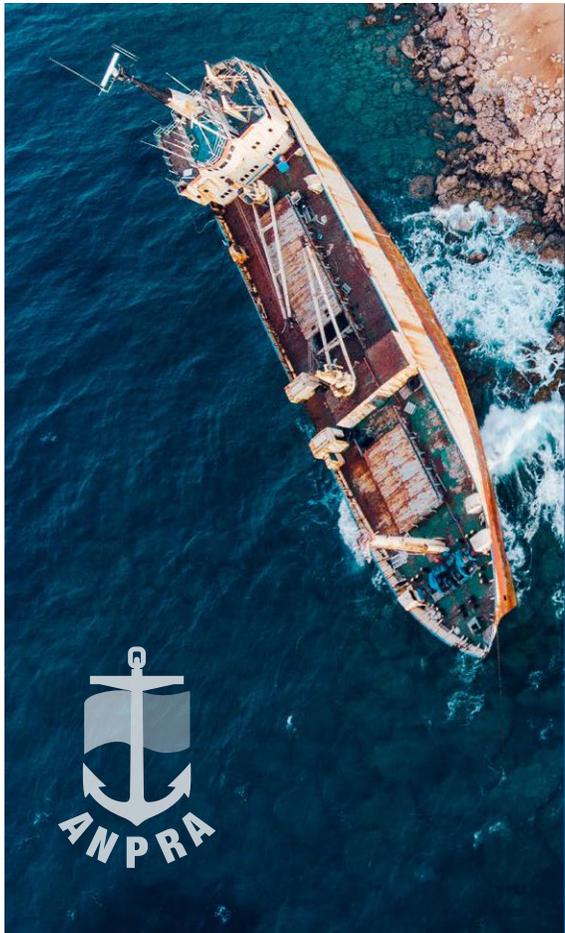
C **Separación inmediata de la lancha del práctico**, mientras éste se afirma a la escala. La lancha deberá quedarse de la vida del buque y poder auxiliar al práctico, si este, cae al agua.

D **Cada paso tiene su tiempo**. Tanto al subir como al desembarcar, se tiene que tener certeza de los apoyos físicos del práctico: brazos y piernas.

E **Escalas reales en el muelle o escalas de acceso en algunos terminales deben estar limpias**, pasamanos y peldaños libres de mugre, residuos de carga (abonos, fosfatos, etc.) y principalmente, libres de grasa.

**Texto compartido por el práctico Héctor Fabio Mejía*

Con Proa Al Futuro



**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