

Boletín No.

**30**

Enero de 2024



# De Prácticos y **MANIOBRAS**

Con proa al futuro



ASOCIACIÓN NACIONAL DE  
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME  
PILOTS' ASSOCIATION



# De Prácticos y MANIOBRAS

Con proa al futuro



## Créditos



### Presidente:

Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau Ospina



### Vicepresidente y vocal:

Capitán William Elías Bustillo



### Asesora Jurídica:

Doctora Deisy Rincón

### Vocales:

Capitán José Luis Lara Parra

Capitán Edgar Alejandro Zabala Angarita

Capitán Carlos Cantor Caballero

Capitán Gustavo Adolfo Espinosa Redondo

Capitán Roberto Bustamante Gómez

Capitán Luis Hernando Martínez Azcarate

Capitán Jaime Alberto García Pulido

### Edición y diseño:

Santiago Alejandro Hidalgo Reyes

Martin Felipe Talero Agudelo

### Fotos interiores:

Foto portada: Jairo Enrique Galindo | Índice: Jhon

Arias | Fotos páginas interiores: Alain Buitrago,

Jorge Ovalle, Mundo Marítimo

En ANPRA Colombia, fomentamos la libre expresión de nuestros afiliados y de los actores marítimos interesados en contribuir a nuestro boletín. Es importante destacar que los artículos escritos por colaboradores externos no necesariamente reflejan los intereses o posiciones oficiales de la Asociación, sino las opiniones de los propios autores.

## En esta edición:

# 4

Saludo del  
Presidente

# 8

Palabras del Capitán  
Simon Pelletier,  
Presidente IMPA.

# 11

Navegando por la  
Pasión: La Historia  
de Alain Jair  
Buitrago Pinzón



19

---

*Con Proa al  
III Congreso  
de Lecciones  
Aprendidas ANPRA*

21

---

*En la web ANPRA*

22

---

*Noticias del mundo*

## **Anpra en Internet**

**ANPRA en Internet:**  
[anpracolombia.org](http://anpracolombia.org)

**ANPRA correo:**  
[anpra2011@yahoo.com](mailto:anpra2011@yahoo.com)  
[infoanpra@yahoo.com.co](mailto:infoanpra@yahoo.com.co)

**Teléfono:**  
+57 601 785 6556

**Celular:**  
+57 350 534 4523  
Presidencia

+57 350 534 4523  
Secretaría

## Saludo del Presidente



### ANPRA: Avances Estratégicos y Compromisos

En esta edición del boletín “De Prácticos y Maniobras”, extendemos un cordial saludo de Año Nuevo en representación de la Junta Directiva. Deseamos un año lleno de éxitos no solo para nuestros prácticos, sino también para aquellos profesionales de diversos gremios que encuentran placer en la lectura de este boletín.

El inicio de un nuevo año siempre conlleva la formulación de propósitos, objetivos y la exploración de nuevas oportunidades. En este contexto, resulta crucial reflexionar sobre las labores realizadas hasta el momento, permitiéndonos así trazar metas y expectativas para el año que comienza.

Por ende, en estas líneas, nos proponemos resumir los aspectos más destacados y los logros alcanzados durante el cierre del año 2023.

A través de este ejercicio, aspiramos a ofrecer una visión integral de nuestro progreso y sentar las bases para un año nuevo lleno de éxitos y oportunidades en la navegación de las prácticas y maniobras marítimas. Aquí los seis puntos principales:

#### Actividades ante autoridades:

1. En relación con la demanda presentada ante el Consejo de Estado contra la Resolución de 2020, el CI 010 de 2022 y el Decreto 557 de 2022) - Convenio Interinstitucional CI 010 de 2022 suscrito en enero entre la ANI, CORMAGDALENA y la DIMAR -, se admitió en el Consejo y su última actuación procesal se dio en enero del presente año. Por ahora no hay como aplicar el Decreto en virtud de que el Gobierno nacional no ha abierto ni adjudicado ninguna APP de dragado. El Convenio Interinstitucional perdió vigencia.
2. Frente al tema de Escalas a Prácticos, se está solicitando crear una norma particular para su regulación, citando normas recomendadas por el SOLAS y simultáneamente con IMPA se está dialogando con las representaciones de los países ante OMI para que el documento modificador del SOLAS avance durante este año y sea aprobado por el pleno en el año 2024.
3. Se avanzó en las resoluciones de pólizas de seguros, logrando por ANPRA, una disminución de la póliza a las empresas de transporte de pilotos prácticos de 1000 SMMLV a 60 SMMLV, a partir de la entrada en vigor de la Resolución 354 de 2023.
4. En mesas de trabajo con la Dirección General Marítima, y en actividades realizadas en los puertos con personas de la sede central, se concertaron las prioridades de los aspectos establecidos en la agenda de trabajo ANPRA-DIMAR. Se acordaron 27 puntos de los cuales se han resuelto 14 y 13 se encuentran asignados a mesas de trabajo interna de la DIMAR para construir las resoluciones, circulares o normas requeridas para seguir avanzando.
5. Se radicó oficio sobre el “Drifting” con el fin de que sea reglamentado y exigido su control desde el nivel nacional.

### Actividades de planeación, administración y finanzas:

1. Se planeó el desarrollo de las reuniones para el 2024, estableciendo cinco Juntas Directivas, la Asamblea Anual y el Congreso IMPA como las más relevantes del año.
2. ANPRA decidió conmemorar sus 30 años con reuniones en cada puerto, la creación de monedas conmemorativas, una edición especial del boletín y una celebración especial en la ciudad de Barranquilla durante la Asamblea Anual Ordinaria en marzo de 2024.
3. La asociación, continúa experimentando superávit financiero, principalmente gracias a las actividades de consultoría y capacitación. Se enfoca en persuadir a los pilotos prácticos de Cartagena para que se afilien, destacando los beneficios para sus asociados.
4. En lo relacionado a la Gestión Financiera, cerramos el año con un flujo de efectivo positivo. Sin embargo, durante el año, se registraron ocho (8) retiros y se sumaron cuatro (4) nuevas afiliaciones de pilotos en diversos puertos, alcanzando un total de 64 asociados al cierre 2023.
5. Por su parte, El II Congreso de ANPRA fue un éxito notable, atrayendo recursos sustanciales y participación tanto a nivel nacional como internacional. Basándose en este logro, se ha planificado el “III Congreso Lecciones Aprendidas”, que se llevará a cabo en Barranquilla los días 16, 17 y 18 de abril de 2025.
6. Otro de los objetivos cumplidos fue la ejecución de actividades relacionadas con la capacitación de Salud y Seguridad en el Trabajo.

### Actividades de relaciones internacionales:

1. Se consolidó una base de datos que abarca más de 1000 contactos, entre los cuales se encuentran: embajadas, individuos, y asociaciones de prácticos, entre otros.
2. Se ha solicitado a asociaciones de pilotos prácticos que compartan documentos sobre la ejecución de investigaciones técnicas en diferentes Estados. Esto contribuirá a la construcción del Manual de Investigaciones Técnicas de ANPRA, buscando referentes a nivel mundial.
3. Hemos logrado el 45% de contactos probables con otras Asociaciones de Prácticos en el mundo. Durante el XI Encuentro Latinoamericano de Prácticos, se establecieron contactos significativos con prácticos de Panamá, Uruguay, España, Estados Unidos, Perú, Ecuador, Argentina, Chile y México.
4. Según la notificación inicial de IMPA, el costo de la membresía para 2024, será de 70 Libras Esterlinas.
5. Las interacciones con IMPA han experimentado un aumento del 100%, gracias a los canales digitales de esta asociación, permitiendo una comunicación efectiva con los casi 8000 pilotos asociados en esa organización.

**Actividades de instrucción y capacitación:**

1. ANPRA ha establecido programas y cursos de capacitación, destacando la programación para el año 2024 del curso MP-SISST sobre seguridad laboral del programa “Salvando Vidas”. Este curso se llevará a cabo en el Simulador de la Aviación Naval para el escape de cabina. Además, se concretó la firma del contrato con SURA y la emisión de las respectivas Pólizas de Cumplimiento durante el 2023.
2. Hemos completado un trabajo estadístico que será publicado en febrero de 2024. Este documento describe el número de maniobras por puerto por año, abarcando el periodo entre 2017 y 2021. Los datos provienen de las capitanías de puerto.
3. Seguimos avanzando con el proyecto de construcción de las Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP). Hasta la fecha, 18 ITP han sido publicadas en la página web de ANPRA, y se encuentran pendientes 11 de elaboración. Se espera alcanzar el 100% de las ITP publicadas en la web para marzo.

**Actividades del área jurídica:**

1. ANPRA ha establecido las bases para diseñar un Sistema de Investigación Técnica, alineado con los lineamientos de la OMI. El objetivo es asesorar al Estado y a la OMI para prevenir la repetición de factores que condujeron a un accidente marítimo, corrigiendo las causas raíz.
2. Se ha solicitado a pilotos que hayan experimentado accidentes que apoyen con la realización de lecciones aprendidas, contribuyendo con su experiencia para beneficio de otros pilotos.

**Actividades del área de comunicaciones:**

1. Durante el año 2023, el área de Comunicaciones Estratégicas desempeñó un papel fundamental en diversas iniciativas, contribuyendo al fortalecimiento de la presencia y la conexión de la asociación con sus miembros y la comunidad en general mediante la actualización y generación de contenidos para la página Web, posicionamiento de la marca en canales digitales, edición del boletín mensual que a partir del 2024 será bimestral y finalmente mediante la publicación de las ITP.
2. Entre los resultados cuantitativos más destacados, Página Web se registraron 1443 visitas, en redes sociales: Facebook: 341 seguidores, Twitter: 848 seguidores, Instagram: 504 seguidores, LinkedIn: 206 seguidores, YouTube: 6252 visualizaciones

En conclusión, este breve resumen refleja el arduo trabajo, la visión estratégica y los logros significativos de ANPRA en diversos frentes, desde capacitación y seguridad marítima hasta relaciones internacionales y acciones legales. Que estos esfuerzos continúen guiando a la asociación hacia un futuro próspero y seguro en la industria marítima y que el año que comienza esté marcado por la guía divina para los prácticos en cada una de sus maniobras. Que se les conceda sabiduría, certeza y fervor para abordar con éxito y alegría las complejidades de su labor.

Cordial Saludo

**VALM (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA**  
PRESIDENTE



Damos la más cordial bienvenida al emocionante viaje que nos espera en el año 2024! Este año se presenta como una travesía apasionante a través de los ríos y mares que conforman la hermosa geografía de Colombia. En ANPRA, estamos entusiasmados por embarcarnos en este nuevo capítulo junto a ustedes, los dedicados pilotos prácticos que lideran la seguridad en nuestras aguas.

Este año, nos comprometemos a fortalecer aún más nuestra labor en la promoción de la seguridad y la excelencia en la navegación fluvial y marítima. Esperamos compartir experiencias valiosas, explorar las aguas que conectan nuestro país y continuar construyendo un tejido de colaboración que nos posicione como líderes en esta travesía única.

Con la mirada puesta en el horizonte, navegaremos juntos hacia un 2024 lleno de desafíos, aprendizajes y, sobre todo, de logros significativos. Que este año nos encuentre trabajando unidos para preservar la integridad de nuestras aguas y promover una navegación segura y eficiente en cada rincón de Colombia.

Con aprecio por su dedicación y contribución a la seguridad marítima y fluvial,  
El equipo de ANPRA

## >> Palabras del Capitán Simon Pelletier

### Presidente, International Maritime Pilots Association - IMPA



Foto 1. Capitán Simon Pelletier

A continuación, se presenta una respuesta al artículo “Pilotos, profesionalismo y progresión profesional”, escrito por el Dr. Intabli y publicado en la edición de diciembre de Seaways. Se solicita que esta respuesta se reproduzca en su totalidad en la edición de enero de 2024 de Seaways.

Me dirijo a usted en relación con “Pilotos, profesionalismo y progresión profesional”, escrito por el Dr. Intabli y publicado en la edición de diciembre de Seaways.

La membresía de la Asociación Internacional de Pilotos Marítimos (IMPA) es responsable de más de 1.5 millones de actos de pilotaje cada año y reduce el riesgo de accidentes en al menos 528 veces (TEMS, 2022). El historial de seguridad de los pilotos en nuestra membresía es notable, manteniéndose consistentemente por encima del 99.9%, y se basa en un compromiso con el pilotaje como un servicio público. Tanto nosotros como nuestros miembros abogamos firmemente por los más altos estándares profesionales en el pilotaje, basados en las Recomendaciones de la OMI sobre Entrenamiento y Certificación y Procedimientos Operativos para Pilotos

Marítimos que no sean Pilotos de Altamar (resolución A.960(23)). Además, abogamos por un pilotaje sólidamente regulado y debidamente implementado, que cumpla su propósito originalmente concebido en 1968 en la Recomendación de la OMI sobre Pilotaje (resolución A.159(ES. IV)) como la última defensa contra riesgos marítimos e incidentes de contaminación. Cuando se implementa y regula adecuadamente, el pilotaje es notablemente eficaz en la protección de los intereses económicos, sociales y ambientales de los Estados costeros.

Es decepcionante leer un análisis de los estándares profesionales de los pilotos basado en experiencias en una parte particular del mundo, presentado como un fallo generalizado y sistémico para proporcionar pilotos competentes. Este es un punto engañoso para comenzar al ofrecer nuevas claves para el progreso, la seguridad y el éxito.

En el artículo se menciona la falta de conocimiento y experiencia como un factor contribuyente en los incidentes de seguridad marítima. La pregunta es ¿por qué? Cuando existe competencia y presión comercial y se permite interferir con la prestación del pilotaje como un servicio público, los altos estándares de entrenamiento y certificación son los primeros en sufrir. Esto es igualmente cierto cuando los pilotos están sujetos a indicadores de rendimiento centrados en el tiempo y el costo en lugar de la necesidad de movimientos seguros de los



buques; el incidente del CMA CGM CENTAURUS en Jebel Ali es un ejemplo. En consecuencia, muchas partes del mundo, incluida Europa, protegen los servicios de pilotaje de estas amenazas insidiosas para la seguridad y la eficiencia. Cuando el pilotaje está adecuadamente regulado y controlado, como en la mayoría del mundo, la amenaza de la presión comercial se neutraliza. Esta es la primera clave para el progreso, la seguridad y el éxito.

Contrario a la percepción del artículo, la OMI considera necesario establecer un régimen de entrenamiento y certificación para los pilotos y lo ha hecho en la resolución A.960(23). Desde la perspectiva de nuestros miembros, la resolución A.960(23) es una herramienta y un punto de referencia poderosos; vale la pena leerla. Es más poderosa que un estándar mínimo homogéneo obligatorio porque impone efectivamente al gobierno y a las autoridades competentes de pilotaje la responsabilidad de ofrecer regímenes de entrenamiento y certificación acordes con sus obligaciones de servir a los intereses del público. Críticamente, la resolución A.960(23) reconoce que el pilotaje es un servicio fundamentalmente local y los pilotos no son sustitutos perfectos de los pilotos en otras partes del mismo país o de diferentes países. Esto significa que un estándar mínimo homogéneo obligatorio corre el riesgo de reducir la competencia y el rendimiento de los pilotos fomentando una cultura de conformidad con un estándar en lugar de una cultura de rendimiento alineada con el papel de un país en el envío internacional y los intereses económicos, sociales y ambientales nacionales. Implementar un sistema de pilotaje basado en la resolución A.960(23) es la segunda clave para el progreso, la seguridad y el éxito.

En este punto, también es necesario cuestionar la afirmación del artículo de que la seguridad de los buques en puerto no depende de que los Capitanes y los Pilotos tengan el mismo nivel de capacidad profesional. Depende de que el Capitán y el Piloto tengan habilidades profesionales apropiadas y complementarias.

Gestionar esta relación entre el Capitán y los equipos de puente y el Piloto se logra aplicando los principios de la gestión de recursos del puente. La formación en GRP es obligatoria para los Capitanes y los equipos de puente. La GRP para los pilotos está prevista en la resolución A.960(23), y la IMPA ha establecido directrices sobre el contenido de la formación en GRP(P). Así es como gestionamos la cooperación entre el Capitán y los equipos de puente y el Piloto; funciona, siempre que las presiones indebidas no perjudiquen la relación.

Con frecuencia escuchamos llamados a soluciones internacionales para desafíos locales. Aunque simpatizo con la probable experiencia del autor, las recomendaciones sobre el papel de la OMI no son la respuesta. La OMI no regula. Los Estados miembros lo hacen a través de legislación nacional armonizada con las Convenciones y Códigos de la OMI. La OMI no evalúa, clasifica, aprueba ni registra buques o marinos; ese es el papel de los Estados miembros. Debido al papel fundamental de las autoridades de los Estados miembros, es el compromiso de estas autoridades, incluidas las autoridades de pilotaje, regular el pilotaje y ofrecer regímenes de entrenamiento y certificación efectivos lo que determinará

si se puede avanzar en algunas partes del mundo o no. Esto nos lleva a la tercera clave para el progreso, la seguridad y el éxito: las comunidades de pilotos a nivel nacional, regional e internacional colaboran para abogar por que los gobiernos y las autoridades de pilotaje regulen efectivamente el pilotaje e implementen los regímenes de entrenamiento y certificación adecuados.

Las claves para el progreso, la seguridad y el éxito no se encuentran en las recomendaciones del artículo. Se encuentran en el pilotaje sólidamente regulado, entregado sin competencia y otras presiones comerciales, por pilotos capacitados para cumplir con estándares nacionales alineados con, o equivalentes a, la resolución A.960(23). Este sistema es demostrablemente efectivo ahora y debería ser el enfoque que los pilotos defiendan y adopten todos los gobiernos y autoridades competentes de pilotaje.

Seaways parece proporcionar una plataforma para la difusión de artículos mal concebidos sobre pilotos y pilotaje. Aunque me complace contribuir a la vibrante sección de correspondencia, es difícil entender cómo una destacada revista marítima justifica la publicación de artículos que socavan los esfuerzos para mejorar la seguridad de los pilotos en servicio (mayo de 2023) y promover acciones que menoscaban el pilotaje como un servicio público (diciembre de 2023). ¿Qué está sucediendo en el Instituto Náutico?

Atentamente,

**CAPITÁN SIMON PELLETIER, AFNI**

Presidente, International Maritime Pilots Association - IMPA

**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



## >> Navegando por la Pasión: La Historia de Alain Jair Buitrago Pinzón



Foto 2. Alain Jair Buitrago Pinzón

Bienvenidos a un viaje a través de la vida y la carrera de Alain Jair Buitrago Pinzón, un fascinante recorrido por la vida y carrera de un marino oriundo de Palmira cuya pasión por el mar y los barcos ha definido su trayectoria. Acompañaremos al capitán a lo largo de más de 30 años de experiencias, desafíos y logros en esta entrevista que revela su profundo compromiso con la profesión marítima.

Un relato cautivador que nos llevará desde sus primeros pasos en la Escuela Naval Almirante Padilla hasta su incursión en la marina mercante y el emocionante mundo del off shore. Descubriremos cómo los cambios en la industria marítima, las tecnologías emergentes y los desafíos regulatorios han moldeado su carrera y lo han llevado a convertirse en un líder respetado en su campo.

Prepárense para sumergirse en las experiencias, reflexiones y lecciones aprendidas de Alain, un marino comprometido cuya pasión por el mar trasciende fronteras y nos inspira a todos a perseguir nuestros sueños con determinación y dedicación. ¡Embarquemos juntos en este fascinante viaje por las aguas del destino marítimo de Alain Jair Buitrago Pinzón!



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

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

Q [www.pilotosdelpacifico.com](http://www.pilotosdelpacifico.com)

M [informacion@pilotosdelpacifico.com](mailto:informacion@pilotosdelpacifico.com)

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

## >> La entrevista

***Hábleme un poco acerca de su núcleo familiar.***

**Alain Jair Buitrago Pinzón:** Casado con Clara Inés Arias Páez, también Palmireña a quien conocí desde cuando éramos adolescente en nuestra época de estudios de secundaria en el colegio y hoy tenemos dos hijas, María Camila de 28 años profesional en el diseño gráfico y de las comunicaciones egresada de la universidad Autónoma de Cali y quien hoy está radicada en el estado de Florida, Estados Unidos y Rosa del Mar de 18 años quien recientemente termino sus estudios de secundaria y es una consumada deportista desde muy temprana edad, es una patinadora de carreras profesional destacada a nivel municipal, departamental y nacional.

***¿En qué año inició su carrera en el ámbito marítimo y cómo fue ese inicio?***

**A.J.B.P.:** Egresé de la Escuela Naval Almirante Padilla en junio de 1992 como oficial naval, institución a la que había ingresado a la edad de 17 años en el año de 1988, en mis inicios descubrí que no sentía esa vocación castrense correr por mi ser interior, sentía que lo mío eran los barcos y el mar y rápidamente migré hacia la marina mercante, era una decisión tomada y que no podía dar espera, así con algo más de año de graduado solicité mi retiro y regresé al alma mater para realizar el curso de homologación y obtener la licencia como oficial mercante, que era el procedimiento en aquel momento; era el año de 1994 y no existía el convenio STCW 95 el cual apenas estaba en ciernes en la OMI y con el cual los estados pertenecientes buscarían unificar la normativa entorno a la reglamentación sobre las gentes de mar y que actualmente rige con sus modificaciones que ha tenido a través de los años. Ya con mi licencia en mano me presente a las oficinas de MARSERVICE en Bogotá que era quien agenciaba las gentes de mar de otrora FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA y para mi sorpresa y felicidad, a los treinta minutos estaba firmando un contrato de trabajo designado como tercer oficial de cubierta para la motonave MEDITERRANEA, que era un buque containero y de carga general, el antes nombrado SAN ANDRES Y PROVIDENCIA de esa gran naviera, y quien en ese momento se encontraba asociada con la naviera noruega NORDANA LINES cubriendo un servicio entre América y Europa y fue ese mi primer barco mercante, llegaba a mi sueño y marcaba el inicio de mi vida en el mar como oficial mercante que iría a transcurrir ininterrumpidamente por más de 20 años.

***A lo largo de su carrera, ¿qué títulos ha adquirido?***

**A.J.B.P.:** Hice todas las etapas en el desarrollo de mi carrera como oficial mercante, cumpliendo los tiempos de embarque necesarios y haciendo los estudios requeridos por la administración marítima nacional y de esa manera fui obteniendo mis ascensos, de primer oficial en el año de 1999 y de capitán de altura en el año 2005 y en la

medida que podía buscaba capacitarme y obtener conocimiento, entrenamiento y certificaciones en nuevas habilidades y tecnologías que aparecían en el ámbito, fue así como en los inicios de mi carrera me fui a Dania, Florida a estudiar en la AMO School of Marine Engineering and Navigation un curso de radar ARPA en un simulador plataforma de última generación de aquella época y que no se veía en Colombia, también estudié en la Escuela Mercante Almirante Grau en Lima, Perú, allí tome el curso de operador de GMDSS cuando la legislación STCW comenzó a regirlo y en Colombia no había donde poder obtener esa certificación. Realice en Brasil los cursos básico y avanzado y me certifiqué como DPO – Dinamic Positioning Operator por The Nautical Institute y realicé estudios en Nyon, Suiza, de Risk Assessment and Vessel Management patrocinado por la naviera para la cual estaba vinculado en ese momento. Para el año 2015 obtuve mi título y certificación como piloto práctico con licencia de segunda categoría para el puerto de Buenaventura y en el año 2019 obtuve el ascenso y el licenciamiento como piloto práctico de primera categoría para el mismo puerto.



***¿Podría compartir con nosotros detalles sobre su trabajo en el ámbito marítimo?***

**A.J.B.P.:** Trabajé en las navieras colombianas FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA, Líneas AGROMAR y NAVESCO S.A. hacia navegación de altura. Siendo primer oficial y llegando los primeros años de la década del 2000 migré para un ámbito diferente del negocio marítimo; el off shore, viajé a Brasil motivado por una buena compensación económica y por contratos cortos de embarque ofrecidos por ese mercado que estaba en auge; condiciones que no encontrábamos en las empresas navieras colombianas, esa aventura marítima me duró catorce años. Fue la década dorada para la exploración de hidrocarburos costa fuera brasilera y muchos oficiales colombianos pudimos aprovecharla, allí trabajé para la naviera norteamericana TIDEWATER y para la naviera francesa BOURBON OFFSHORE, una marina mercante totalmente diferente en todos los aspectos, fue comenzar de cero hasta lograr llegar y ser capitán de un AHTS – Anchor Handling Towing Supply Vessel – El WILLIAM C. O´MALLEY, un DP2 Clase VS 486 especializado en posicionamiento

de plataformas petroleras, fui capitán de ese barco por más de tres años y sin duda fue una gran experiencia profesional, pero siempre extrañaba la navegación de altura y la vida me daría una nueva oportunidad de disfrutarla. Estando yo ya en el puerto de Buenaventura como piloto practico, recibí una invitación de la naviera NAVESCO S.A. para ser capitán de uno de sus barcos de línea por un periodo de seis meses y no dude en aceptarla, regresé a alta mar y disfruté cada día de ese embarque como si fuera el último de mi carrera mar a fuera, sabía que no iba a regresar a esa vida de travesías y de puertos, de malos tiempos, o mares en calma, de silencios infinitos, tenía la oportunidad de despedirme de navegar y de ejercer como capitán de un barco de altura; de ser y sentir todo lo que esa responsabilidad verdaderamente implica... esa despedida me la disfruté grandemente.

***¿Cómo eran las condiciones laborales para los profesionales del mar al inicio de su carrera?***

**A.J.B.P.:** En mi inicio hace aproximadamente 30 años y comparando con el tiempo presente, puedo decir que las condiciones laborales han cambiado, han existido factores que han representado cambios sustanciales e importantes. Por ejemplo, aspectos como las tecnologías han evolucionado permitiendo sistemas de navegación, monitoreo y control del barco muchos más seguros y eficientes a los que existían hace 30 años. Otro aspecto, el de las comunicaciones ha tenido una gran evolución, comunicarse desde abordaje con nuestros hogares era difícil, las comunicaciones satelitales a bordo de los barcos eran restringidas y costosas, los sistemas de entretenimiento digital a bordo no existían, no había televisión, pero las mejoras en los sistemas de comunicaciones satelitales con tecnología más fáciles, seguras y más económicas permitió que las compañías navieras instalaran sistemas de comunicaciones y de internet mejorando ese aspecto para la vida a bordo de sus tripulaciones. Los accidentes marítimos han servido como lecciones aprendidas para mejorar, en los años noventa no existían sistemas de gestión de las compañías navieras, muy pocas compañías tenían uno elaborado y si lo tenían lo habían implementado a su criterio sin ningún estándar requerido bajo parámetros internacionales; solo imitaciones de la industria aérea, solo cuando ocurrieron accidentes marítimos de gran relevancia, la autoridad marítima internacional toma decisiones al respecto y es entonces cuando nacen y se implementan convenios como el ISM – International Safety Management Code que cambiaría por completo la gestión administrativa y operativa de las compañías y su interacción con sus barcos. La llegada del convenio STCW - de 1995 buscando legislar y unificar la normativa sobre la gente de mar también trajo muchos cambios, muchos marinos en el mundo solo necesitaban el pasaporte para embarcarse; eso cambio. Y el convenio de ISPS – International Ship and Port Facility Security Code sobre temas de seguridad como contrabando, clandestinos, terrorismo, narcotráfico, etc, cambiaría la vida del marino y sus llegadas a puerto, recuerdo que varias veces llegábamos a puertos en Europa o los Estados Unidos donde atracábamos en muelles donde nadie venía a bordo, la visita de las autoridades era postergada o limitada a un solo funcionario, y teníamos la

libertar de salir por muelles que prácticamente daban directo a las calles del puerto sin restricción alguna, después de los acontecimientos del 11 de septiembre con las Torres Gemelas en New York y que marcarían la implementación del ISPS Code, todo cambio, en recaladas a puertos Norteamericanos posterior a esa fecha, ni siquiera nos dejaron bajar al muelle a leer los calados del barco... todo cambio, y bueno no tengo que explicar mucho lo que vendría después y lo que se ve hoy en día en ese aspecto de control sobre barcos y tripulaciones.

**¿Cuál era la posición de su familia frente a su trabajo?  
¿Algún miembro de su familia ha seguido sus pasos?**

**A.J.B.P.:** La pasión por el mar me fue inculcada por mi padre, él fue quien me motivo sobre ser marino, siendo niño me llevé a conocer el mar precisamente al puerto de Buenaventura, aunque ni él ni ningún otro miembro de mi familia antes y después de mi se ha inclinado por esta profesión. Mis padres siempre me apoyaron en mi carrera, mi esposa la conocí desde antes de zarpar a Cartagena de Indias a iniciar mis estudios en la ENAP entonces ella ha conocido de mi proceso desde mis inicios en esta vida en el mar y ya juntos la ha entendido, la ha comprendido y la ha hecho parte su vida y ha sido alguien que ha aportado mucho valor a mi proceso, ha estado siempre allí frente al timón. Luego llegaron las hijas y entre mis "ires y venires" ellas han comprendido desde temprana edad cual es mi vida, mi profesión, cuanto he sido apasionado por el mar y los barcos y siempre he sentido su apoyo incondicional. Ellas han navegado conmigo y el nombre de mi hija menor es un homenaje a mi pasión...Rosa del Mar.

**¿Cómo ha influido la dinámica cambiante del sector en la percepción y gestión por parte de las entidades públicas, entes reguladores, y empresas, desde la perspectiva de alguien que ha navegado por esta industria, tal vez los retos o dificultades?**

**A.J.B.P.:** Realmente durante mi carrera nunca encontré obstáculos, más bien dificultades especialmente administrativas o burocráticas de las entidades públicas encargadas de la administración, entes regulatorios, entidades privadas como puertos o de las propias compañías navieras en su administración. Pero la propia dinámica del negocio marítimo iba cambiando las cosas y permitiendo evolucionar y hacer cambios en el bien de la propia actividad y de la gente de mar. Siempre observé esas dificultades como puntos a mejorar y mantener un enfoque y una visión en que las dificultades hacen parte del día a día para superarnos. Siempre las vamos a encontrar en nuestra navegación, siempre existirán y hay que asumir ese reto de vencerlas.



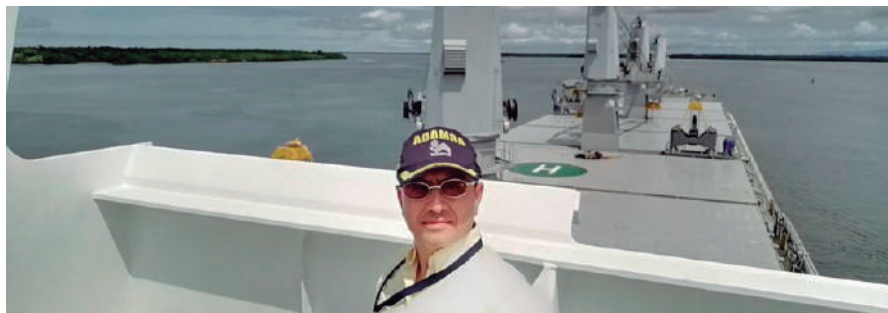
***De igual manera, ¿podría describir el momento más exitoso de su trayectoria?***

**A.J.B.P.:** Afortunadamente puedo decir que mi carrera en el mar ha sido llena de éxitos... el éxito se construye cada día. Éxito el llegar a buen puerto luego de una travesía y entregar la carga para un cliente a satisfacción, éxito al terminar una campaña y regresar a casa con mi familia, éxito al salir íntegros de un mal tiempo, éxitos el ver a la tripulación trabajar con gusto y satisfacción abordo. Pero recuerdo momentos muy especiales como el primer día abordo como tercer oficial de mi primer barco mercante, el primer día como primer oficial, el primer cargue a granel con cálculo de draft survey (calculo manual sin software de cálculos de draft survey como los hay ahora), el primer día que asumí como capitán, mi primera operación de posicionamiento de sistemas de anclajes para plataformas en aguas profundas, los días huyéndoles a un par de huracanes en el Gran Caribe y salir bien librado, el día que recibí mi licencia como piloto práctico tras diez meses de entrenamiento y el día de mi primera maniobra solo como piloto práctico entre muchos otros días de éxito que esta profesión me ha dado.

***Desde su perspectiva, ¿cuál es el aporte fundamental del Piloto Práctico al desarrollo del país?***

**A.J.B.P.:** La labor del piloto practico representa un aporte importantísimo en la cadena logística de abastecimiento del país, somos la primera línea del comercio internacional en ambos sentidos tanto en importaciones como en exportaciones de las mercancías que se transportan por los puertos nacionales. Somos un eslabón fundamental de retroalimentación y de primera instancia para las entidades publicas encargadas de mantener los puertos del país en operación, para las entidades de control marítimo y portuario encargadas de velar por la operación y seguridad y para las entidades privadas como las actuales sociedades portuarias quienes en el actual modelo son los operadores de los terminales portuarios, nuestra información contribuye en la elaboración de nuevas políticas públicas, en la actualización de las que ya se encuentran en funcionamiento, por ejemplo para la modificación de canales de navegación, dársenas de maniobras, dragados, elaboración de los manuales operaciones de las terminales portuarias y sus actualizaciones, y es un largo etcétera de los aspectos que la labor del piloto pueda aportar, para que todo esos elementos que conllevan a la buena operación de un puerto nacional puedan acompañar eficientemente la evolución del negocio marítimo, eso lo hemos vivido en los puertos colombianos, muchas veces encontramos políticas públicas, procedimientos administrativos, legislación que no acompañó esa evolución y hasta hoy en día nos encontramos con dificultades para resolver temas que han venido llegando con esa evolución del negocio marítimo y portuario, y allí es donde el piloto práctico puede aportar su conocimiento porque es quien vive en experiencia propia muchos de los aspectos de ese cambio y que no ven aquellos que no están en la escena pero que desde la distancia toman decisiones y emiten determinaciones que afectan a todos.





**Para concluir, ¿cuál es su opinión sobre el trabajo que realiza ANPRA?**

**A.J.B.P.:** No somos un gremio grande en número de participantes, no estamos hablando de miles de miembros, somos algo un poco más de cien pilotos que sirven a los puertos del país, pero somos un gremio que es importante para el país y es allí que debemos entender que nosotros como pilotos individualmente no hacemos la diferencia y que es en grupo y unidos donde podemos hacer muchas cosas positivas, podemos aportar como lo dije en la pregunta anterior en apoyar a las entidades públicas y privadas, podemos juntos encontrar apoyo en una unión que permita fortalecer nuestras habilidades y mejorar nuestras falencias, con asesoramiento profesional de abogados, peritos, con capacitación, entrenamiento, implementación de nuevas tecnologías, etc. y es desde la unión que esos objetivos se pueden lograr y eso es lo que representa ANPRA... nuestra unión para crecer, para fortalecernos, para tener voz, representación y ser escuchados. He observado un gran cambio de nuestra Asociación en esa dirección desde la llegada del Sr. Almirante Soltau a su dirección dando unos cambios de timón importantísimos para orientar por un mejor rumbo esta agremiación.

**Finalmente, ¿cómo visualiza usted el futuro de ANPRA en los próximos 10 años?**

**A.J.B.P.:** La visualizo como una agremiación fortalecida y empoderada, creciendo y aportando a sus miembros valor agregado en su profesión, aportando al país y sus instituciones públicas y privadas, siendo una organización escuchada como una institución consultiva y de aporte en primera instancia, y una organización referente en el gremio del pilotaje latinoamericano y mundial, nuestro evento de Lecciones Aprendidas en 10 años será algo que muchos pilotos prácticos de la región y del mundo tendrán en su agenda.

No lo olviden....PILOTING IS PASSION !!!  
Gracias por este momento.

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

+57 310 363 1312 @ asistente@stmpilotos.com

37 años  
Experiencia



CONGRESO  
**LECCIONES  
APRENDIDAS**  
DE GRAVES ACCIDENTES O INCIDENTES  
EN MANIOBRAS DE PRACTICAJE  
16 - 18 de Abril 2025 / Barranquilla



DESCUBRE LAS  
**EXPERIENCIAS CLAVE**  
QUE MEJORAN LA SEGURIDAD EN  
**EL MAR**  **Y RIO**

 BARRANQUILLA, COLOMBIA

 16 - 18 DE ABRIL 2025



CONOCE MÁS  
ESCANEANDO AQUÍ

MÁS INFORMACIÓN EN

[HTTPS://EVENTOS.ANPRACOLOMBIA.ORG/INFO](https://eventos.anpracolombia.org/info)

## >> Con Proa al III Congreso de Lecciones Aprendidas ANPRA

La Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia (ANPRA), ha sido una fuerza impulsora en la promoción de la seguridad de nuestros pilotos prácticos en los mares y ríos. Es así como desde el año 2008, ha llevado a cabo eventos cruciales que han reunido a expertos de diversas áreas, tanto del ámbito público como privado. En esta década, por ejemplo, en septiembre del año 2021, ANPRA organizó el evento “La Excelencia en las Maniobras De Buques Con Prácticos A Bordo” con el fin de conocer los detalles de las maniobras de excelencia en el practicaaje, así como situaciones variadas y complejas en las que interactúan los remolcadores, prácticos, autoridades, capitanes de naves mercantes con tonelajes grandes y condiciones océano-hidrográficas.

En abril de 2022, ANPRA dio un paso audaz al celebrar el Primer Congreso de Lecciones Aprendidas de manera presencial en Cartagena de Indias. Este evento histórico reunió a más de 140 participantes, provenientes de 10 países diferentes, con la participación de 7 expositores y el respaldo de 25 patrocinadores. Esta iniciativa no solo fortaleció los conocimientos en seguridad marítima, sino que también sentó las bases para futuras colaboraciones y aprendizajes compartidos con nacionales y expertos internacionales.

En una continua búsqueda de mejorar y compartir conocimientos, ANPRA organizó el Segundo Congreso de Lecciones Aprendidas en 2023 también en Cartagena de Indias. Este evento internacional atrajo a 185 participantes de 17 países, incluyendo potencias marítimas como Alemania, Argentina, Australia, Brasil, Bélgica, Canadá, Chile, Dinamarca, España, Francia, México, Panamá, Países Bajos, Reino Unido, Trinidad y Tobago, Uruguay y, por supuesto, Colombia. Con la participación de 8 compañías expositoras y el apoyo de 27 patrocinadores, este congreso reafirmó el compromiso nacional, regional y global con la seguridad marítima.

En el horizonte del 2025, ANPRA se prepara para el próximo hito en Barranquilla, donde se llevará a cabo un evento crucial entre el 16 y 18 de abril. Este congreso, que contará con la participación de entidades gubernamentales, universidades, empresas, gremios y organizaciones no gubernamentales, busca abordar las perspectivas desde todas las áreas relevantes para promover una integración funcional de las actividades marítimas y fluviales. El objetivo es prevenir accidentes en el mar y reducir los riesgos inherentes.

Los Prácticos, quienes enfrentan riesgos diarios, serán protagonistas en este evento. La materialización de riesgos en accidentes o incidentes puede tener consecuencias graves, y es por eso que seguiremos impulsando la frase: “Todos somos perdedores cuando ocurre un accidente”. Este recordatorio subraya la responsabilidad compartida de todos los actores en la seguridad marítima.

El debate en el congreso abordará temas críticos, como la presión económica y su impacto en la seguridad de la navegación, el crecimiento de los tamaños de las naves superando la velocidad de desarrollo de la infraestructura de canales e instalaciones portuarias, las modificaciones en las disposiciones de naciones avanzadas después de accidentes, y las nuevas perspectivas de desarrollo en el sector marítimo. Estos temas serán analizados desde diversas perspectivas, incluyendo abogados, peritos, autoridades, ingenieros y prácticos de diferentes países, promoviendo un diálogo enriquecedor y la búsqueda de soluciones efectivas para los desafíos actuales y futuros en la seguridad marítima y fluvial de Colombia y el mundo.



**Cómo nos encuentran**



@anpracolombia

**www.anpracolombia.org**

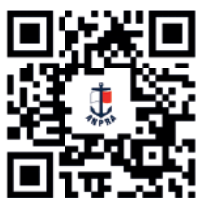
## En la web ANPRA

¡Bienvenido a bordo de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos (ANPRA) en este emocionante comienzo de 2024! Te invitamos a navegar a través de las diversas secciones de nuestra página web y sumergirte en el cautivador mundo de la navegación profesional. Descubre en detalle el meticuloso proceso que caracteriza a nuestros pilotos prácticos al explorar las diferentes secciones. Explora [www.anpra.org](http://www.anpra.org) y adéntrate en cada rincón de nuestra plataforma digital, donde la pasión por la navegación se fusiona con la excelencia profesional. ¡Estamos emocionados de que formes parte de este fascinante viaje informativo en el nuevo año!



### Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP)

En línea con nuestro objetivo de mantener informados a nuestros pilotos prácticos, nos dedicamos a la creación, revisión y difusión de las Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP). Actualmente, las ITPs están disponibles en la sección correspondiente de nuestro sitio web: <https://www.anpracolombia.org/instrucciones-tecnicas-de-practicaje/>. Planeamos compartir más detalles en futuros boletines. Este mes, destacamos la ITP 012 “ Función de los pilotos prácticos como veedores de la autoridad marítima y portuaria”.



#### Introducción ITP 012

La participación de los pilotos prácticos es de gran relevancia en el escenario marítimo, pues son ellos quienes se encargan de realizar maniobras aplicando experticia y conocimientos específicos del territorio mismo donde se va a realizar. Dicha participación no se limita a labores estrictamente relacionadas con la navegación y la maniobra del barco sino que los pilotos prácticos tienen un rol activo como veedores frente a la autoridad marítima y al Estado, ya que como prestadores de un servicio público y, en la mayoría de las ocasiones, los únicos representantes de la nación a bordo de una nave de bandera extranjera deben informar y/o reportar cualquier tipo de novedad que pueda presentarse antes, durante o después de la maniobra.

Este rol permite verificar a la autoridad marítima si se están respetando las regulaciones tanto nacionales como internacionales dispuestas para ejercer la actividad marítima y disponer medidas con los oficiales Estado Rector del Puerto u Oficial de Abanderamiento para que las normas se cumplan. Es por lo anterior muy necesario, que los pilotos prácticos conozcan a fondo el papel que la normativa nacional les asigna en ese sentido y que por eso se ha acuñado la frase coloquial “los pilotos prácticos son los ojos, los oídos y los sentidos de la autoridad a bordo”.



## Noticias del Mundo

En nuestro compromiso continuo de mantenerles al tanto de los acontecimientos más destacados en el fascinante ámbito marítimo y fluvial, tanto a nivel nacional como internacional, les extendemos una cordial invitación para sumarse a nosotros en esta enriquecedora travesía informativa. Buscamos brindarles una perspectiva completa y actualizada de las noticias que afectan directamente a esta industria dinámica y esencial para el comercio global. Los animamos a unirse a nosotros en este emocionante viaje informativo mientras exploramos las novedades de nuestro mundo marítimo en el año 2024.



### Restricciones en el Canal de Panamá se transforman en una poderosa palanca para las tarifas de flete de graneleros

Impulso en tarifas en la Cuenca Atlántica elevó en diciembre a importantes rutas a más de US\$15.000/día, así lo revela el Mundo Marítimo en su portal web [www.mundomaritimo.cl/noticias/](http://www.mundomaritimo.cl/noticias/)

El medio afirma que La disminución del nivel del agua en el Canal de Panamá comenzó a finales de 2023, provocada por los efectos de El Niño. Durante este período, los niveles en el lago Gatún cayeron debido al aumento de las temperaturas que aceleró la evaporación. A diferencia del Canal de Suez, que es un canal al nivel del mar, el Canal de Panamá depende de agua dulce, lo que lo hace susceptible a la sequía, explica un reporte de BRS Dry Bulk que apunta a verificar el impacto de esta situación en el transporte granelero.

El reporte detalla que la Autoridad del Canal de Panamá limitó los tránsitos a 24 buques por día durante la estación seca, cifra que se compara a los 36 permitidos anteriormente. Estas limitaciones representan el entorno operativo más estricto en la región desde 1989, cuando el paso se detuvo por completo durante la invasión estadounidense de Panamá.

Para ilustrar la gravedad, Autoridad del Canal de Panamá informó recientemente que los ingresos por peajes se han reducido en alrededor de US\$100 millones por mes desde octubre de 2023, enfatizando que, si la tendencia persiste, la reducción de los ingresos por peajes podría sumar unos US\$700 millones para abril de 2024.

Dado que los espacios de subasta diarios superan el US\$1 millón, los graneleros que normalmente transportan productos de menor valor (en relación con los bienes de consumo y el GNL), tienen como alternativa inmediata navegar hacia el Canal de Suez en lugar de esperar (esto sin considerar la disrupción que vive esa vía a causa de la crisis en el Mar Rojo).



Foto 3. [www.mundomaritimo.cl](http://www.mundomaritimo.cl)

Como es de suponer, EE.UU. es el principal país exportador que utiliza el Canal de Panamá para sus envíos de granos desde Costa del Golfo (USGC). Por esto, de acuerdo con el reporte resulta imperativo examinar el cambio en los patrones comerciales de la carga proveniente de la USGC para determinar el impacto de la sequía en la vía interoceánica en el transporte granelero.

De acuerdo con BRS Dry Bulk el impacto del desvío fue evidente en 3T y 4T de 2023, que es la temporada de exportación de granos de EE.UU. En ese periodo, las cargas provenientes de la USGC que transitaban por el Canal de Panamá coincidieron con un aumento del tránsito a través del Canal de Suez. Cabe mencionar que un itinerario desde la USGC al Lejano Oriente, representará un salto desde alrededor de 10.000 millas náuticas (vía Panamá) a cerca de 14.000 millas náuticas (vía Suez), un aumento de casi el 40%.

El reporte añade que los graneleros con engranajes, desde Minibulkers hasta Ultramax, son los que se han visto afectados por la disrupción en el Canal de Panamá, debido a que representan del 80 al 90% del total de tránsitos de los graneleros por esa vía.

Entonces, indica el reporte, “no es una sorpresa que durante la temporada de granos de la USGC que las tarifas de graneleros con engranaje en la cuenca del Atlántico (rutas S4A\_5B y HS4\_38 etc) se hayan fortalecido desde octubre de 2023, superando a sus contrapartes del Pacífico (S10 y HS5\_38 etc). De hecho, las primas en las rutas Trasatlántico alcanzaron los US\$25.000/día vs las del Transpacífico que alcanzaron los US\$15.000/día a mediados de diciembre.

La fortaleza de la Cuenca Atlántica elevó por sí sola las tarifas promedio de las rutas S10TC y HS7TC en diciembre a más de US\$15.000/día, respectivamente. La última vez que se registraron cifras de este tipo fue en 2021, cuando los graneleros con engranajes disfrutaban de un viento de popa inesperado gracias a la bonanza de los portacontenedores. Esto pone de relieve cuán poderosas podrían ser las restricciones al Canal de Panamá como palanca para el transporte marítimo, mientras que el desvío de la carga simplemente podría considerarse como un daño colateral. Por otro lado, la caída en los tránsitos de Kamsarmax (-161) y Panamax (-36) cargados se debió a la disminución de los envíos de granos de EE.UU. al Lejano Oriente, ya que China favoreció los granos brasileños más competitivos en medio de las luchas del sector agrícola de EE.UU. con el río Misisipi.

La nota fue tomada de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/restricciones-en-el-canal-de-panama-se-transforman-en-una-poderosa-palanca-para-las-tarifas-de-flete-de-graneleros>



 Escanea este código QR para ampliar la información

# 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:**

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

## **Turbo:**

Carrera 12 #96A - 45.

 ANPRA Colombia

[anpracolombia.org](http://anpracolombia.org)

[anpra2011@yahoo.com](mailto:anpra2011@yahoo.com)

[infoanpra@yahoo.com.co](mailto:infoanpra@yahoo.com.co)



ASOCIACIÓN NACIONAL DE  
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME  
PILOTS' ASSOCIATION