

Boletín No.

16

Noviembre de 2022



De Prácticos y MANIOBRAS

Con proa al futuro



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION

De Prácticos y MANIOBRAS

Con proa al futuro



ANPRA en Internet
anpracolombia.org/

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

Teléfono
+57 601 785 6556

Celular
+57 350 534 4523
Presidencia

+57 315 638 4454
Secretaría

Créditos



Presidente:

Vicealmirante (R) Juan Manuel Soltau Ospina



Vicepresidente y vocal:

Capitán William Elías Bustillo



Asesora Jurídica:

Doctora Deisy Rincón



Vocales:

Capitán José Luis Lara Parra

Capitán Edgar Alejandro Zabala Angarita

Capitán Carlos Cantor Caballero

Capitán Gustavo Adolfo Espinosa Redondo

Capitán Roberto Bustamante Gomez

Capitán Luis Hernando Martínez Azcarate

Capitán Luis Guillermo Vanegas Silva



Edición y diseño:

Santiago Alejandro Hidalgo Reyes

Martin Felipe Talero Agudelo

Foto portada: *Pilotos del Puerto de Barranquilla S.A.* | **Índice:** *Capitán Jhon Arias* | **Fotos páginas interiores:** *Capitán William Elías Bustillo, portal web <https://maritime-executive.com/>, Capitán Luis Martínez*

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 William Elías Bustillo.....	7
A mi admirado Capitán Augusto Villafrade Ruiz.....	11
Situación de seguridad marítima entorno al conflicto Rusia-Ucrania	13
Noticias del mundo	15
NTSB: pérdida de \$ 1 millón debido a fallas eléctricas que causan barcazas a tierra	15
ANPRA Digital #ConProaAlFuturo	18
En nuestro Podcast del mes, escucharemos al Capitán William Elías Bustillo	18
ANPRA en imágenes	19
Cartagena y Barranquilla los protagonistas	19



Saludo del Presidente



Protegiendo la Vida del Piloto Práctico

Nada más obvio que la obligación de proteger la vida y sin embargo todavía encontramos novedades en barcos, sistemas de entrenamiento, descuidos individuales, procesos de revisión y gestión, entre otros.

ANPRA tiene como una de sus mayores prioridades apoyar en todo lo requerido para que no perdamos vidas de pilotos prácticos (en adelante PP) en las maniobras que realizan durante las 24 horas de los 365 días del año en 10 puertos del país. IMPA ha dado una “batalla global” para que se regule en el SOLAS todo lo relacionado con los medios de transporte y acceso del PP y mantiene una encuesta anual sobre la rigurosidad en el cumplimiento de las normas para que en los barcos mercantes se instalen de manera adecuada las escalas, se tenga un estricto programa de mantenimiento y se usen los materiales mejor probados por su resistencia y que evitan deslizamientos.

Nada más obvio que la obligación de proteger la vida

Seguramente hemos aportado en la reducción de accidentes, incidentes y muertes, pero la verdad en este tema clave de la seguridad no podemos estar atrás ni permitir la pérdida de una sola vida.

Por ello nos hemos dado a la tarea de trabajar con la Dirección General Marítima las normas del REMAC que deben ser adaptadas para que se tenga una regulación nacional clara empezando por adicionar a la Parte 3, Título 1, CAPÍTULO 5, DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS, EQUIPOS Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD PERSONAL MÍNIMOS DE LAS LANCHAS DEDICADAS AL TRANSPORTE DE LOS PILOTOS PRÁCTICOS, temas como recordar que las Escalas de Prácticos y los aparejos de escalas de práctico para francobordos de 9 metros o menos deben cumplir al menos con lo establecido en la Regla 23 del Convenio SOLAS o sus actualizaciones en todos sus párrafos y alcance. Además, es obligatorio para las naves en territorio colombiano tener disponibles escalas por ambos costados en todo momento.

En relación con las condiciones mínimas de uso de escalas de prácticos se sugiere cumplan al menos lo siguiente:

- a) La escala real debe ubicarse mirando a popa para que la lancha piloto no se meta debajo de la escala real cuando el barco avanza.
- b) La escala real debe estar asegurada al costado del barco.
- c) El ángulo de inclinación de la escala real utilizada junto con la escala de práctico nunca deberá exceder los 45 grados.
- d) La plataforma inferior de la escala real se ajustará de modo que quede en posición horizontal. Debe estar a un mínimo de 5 m sobre el nivel del mar.
- e) La plataforma y la escalera deben estar equipadas con puntales y deben estar provistas de cercas adecuadas, preferiblemente pasamanos rígidos o cuerdas de mano para un acceso seguro.

- f)** La escala de práctico debería instalarse junto a la plataforma inferior de la escala real y debería sobresalir al menos 2 metros por encima de la plataforma inferior.
- g)** La escalera de práctico debe estar firmemente sujeta al costado del barco a 1,5 metros por encima de la plataforma de alojamiento.
- h)** Se recomienda indicar una marca de 9 metros para que el piloto pueda saber fácilmente si la distancia desde el nivel del mar hasta el punto de acceso supera los 9 metros o no.

Para cuando se usen los rodillos o carretes del cabrestante de abordaje se debe observar lo siguiente:

- a)** Cuando se utilice para bajar la escala de práctico, la construcción debería estar en una posición tal que no obstruya el acceso seguro hacia y desde el buque.
- b)** Incluso si la escala del práctico se guarda en un carrete del cabrestante, la escala del práctico siempre debe asegurarse en un punto fuerte que sea independiente del carrete del cabrestante de la escalera del práctico.
- c)** Los carretes de cabrestante de escalera piloto se pueden operar manualmente o por medios eléctricos, hidráulicos o neumáticos.
- d)** Todos los carretes del cabrestante de la escalera del piloto deben tener un medio para evitar que se operen accidentalmente.

Y Cuando a futuro se traslade al Piloto en helicóptero:

- a)** Los prácticos deben estar capacitados en procedimientos de vuelo en helicóptero, embarque y desembarque, incluido el uso de winches de ascenso y descenso y haber realizado simulacros de seguridad y emergencia.
- b)** Un piloto debe usar el equipo de protección personal adecuado, especialmente un chaleco salvavidas y protección para los oídos cuando esté en el helicóptero. También es importante capacitar e informar a la tripulación de cubierta antes de realizar un traslado en helicóptero. Todas las funciones deben asignarse antes de la llegada del helicóptero. La tripulación de cubierta debe tomar todas las medidas necesarias para garantizar el aterrizaje seguro del helicóptero. Se debe asegurar cualquier objeto suelto en el área de operación.
- c)** La tripulación de cubierta debe tener en cuenta los peligros de las descargas estáticas del cable del winche. Por lo tanto, es importante conectar a tierra la línea del cable antes de capturar el cable y ofrecerlo al piloto para evitar lesiones. El oficial de guardia debe estar en contacto continuo con el piloto del helicóptero. Las instrucciones deben ser claras y comprensibles.
- d)** Se debe realizar una evaluación de riesgos adecuada antes de que se realice un traslado en helicóptero para que se pueda identificar y mitigar cualquier amenaza a la actividad y se puedan tomar medidas de control.

Hemos recomendado a la Autoridad Marítima Nacional que anuncie también las precauciones mínimas para tomar durante el embarque y desembarque de prácticos:

- a)** El área de acceso se mantendrá libre y despejada en todo momento y también se puede marcar con señales permanentes.
- b)** La escala del práctico debe revisarse después de que esté armada preliminarmente para asegurarse de que un miembro de la tripulación la sujete correctamente al barco al descender algunos escalones. Al hacerlo, no se debe poner en peligro la seguridad. El miembro de la tripulación siempre debe cuidar de su propia seguridad usando un chaleco salvavidas y una línea de vida si corresponde.
- c)** El oficial de guardia debe monitorear de cerca y observar al piloto todo el tiempo mientras está en la escala. Siempre debe permanecer en contacto con el puente a través de un walkie talkie, informar cada evento e informar al puente de inmediato sobre la llegada segura de un piloto a bordo.
- d)** Una bolsa de lona o red y una cuerda deben estar listas en la posición de embarque para izar a bordo cualquier equipaje que el piloto pueda llevar con él.
- e)** Un aro salvavidas exclusivo para el piloto con luz automática accionada por agua y línea de vida debe estar fácilmente disponible
- f)** Si se utiliza una línea de recuperación, se debe tener cuidado de que no estorbe al práctico ni obstruya la aproximación segura de la embarcación del piloto.
- g)** Por la noche, el área de acceso debe estar bien iluminada para facilitar el embarque y desembarque seguro.
- h)** Una escalera de repuesto siempre debe estar disponible a bordo.
- i)** Las escalas de práctico siguen siendo la forma más eficiente para que los prácticos aborden embarcaciones. La transferencia de un práctico entre el bote práctico y el barco es un riesgo importante que debe manejarse con cuidado.
- j)** La inspección periódica de los medios de abordaje, especialmente la escala de práctico, debe ser un proceso continuo y debe inculcarse en el sistema de mantenimiento planificado a bordo de los buques.
- k)** Cada escala de práctico, escala real y su equipo asociado deberían revisarse y guardarse debidamente después de cada uso.
- l)** Las cuerdas también deben revisarse para detectar cualquier tipo de deterioro.
- m)** Es importante que la gente de mar esté debidamente capacitada en el aparejo correcto de los arreglos de transferencia de prácticos para evitar accidentes.

Seguiremos aportando al engrandecimiento del practicaje en toda la América Latina.

VALM (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA
PRESIDENTE



Capitán William Elías Bustillo

Este mes nuestro homenaje está dedicado al Capitán William Elías Bustillo, quien es oriundo de Cartagena, pero actualmente trabaja en el Puerto de Santa Marta, y además es Vicepresidente de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia, ANPRA. En la siguiente entrevista conoceremos un poco sobre su carrera como piloto práctico, la importancia que tiene el puerto de Santa Marta para el desarrollo de la economía del país y su papel en la Asociación.



Foto 1. En la foto de izq a der: Capitán William Elías Bustillo junto a su padre William Elías Pineda, quien también es el segundo piloto práctico más antiguo del país.

Hablemos un poco Capitán de lo que ha sido su vida, ¿cuándo inició su carrera como piloto práctico?

Capitán trabaja usted para uno de los Puertos más importantes del país como lo es el de Santa Marta. ¿Cómo describe usted su trabajo Capitán?

William Elías Bustillo: Yo inicié mi carrera en el año 2001, año en el que inicié mi entrenamiento como piloto y saqué la licencia en el año 2002. Llevo 20 años como piloto, pero se puede decir que empecé mi vida en el pilotaje desde muy niño, porque mi papá es piloto práctico de los veteranos, y yo desde que tengo 9 o 10 años, estoy yendo con él a maniobras, toda mi vida he estado involucrado en este tema.

“...desde que yo llegue a Santa Marta una de mis funciones, o mi misión, o mi objetivo era hacer una unión, y que los pilotos en Santa Marta trabajáramos más cómodos”

W.E.B.: Bueno yo en Santa Marta he logrado muchas cosas, y lo digo de pronto con orgullo, yo he logrado muchas cosas porque cuando yo llegue a Santa Marta existían tres empresas, pero eran dos grupos de pilotos y la competencia era demasiado fuerte, no era una competencia sana y desde que yo llegue a Santa Marta una de mis misiones, o mi objetivo era hacer una unión, y que los pilotos en Santa Marta traba-

járamos más cómodos, y prácticamente lo logré hablando con la competencia, haciendo lobby y mis cosas, y prácticamente en Santa Marta hoy día trabajamos con una armonía excelente, o sea muy rara vez oyes peleas entre los pilotos, prácticamente no existen.

Hablemos también sobre la gestión del Capitán Elías Bustillo como miembro de la Asociación de Pilotos Prácticos de Colombia

W.E.B.: Bueno yo soy Vicepresidente de ANPRA ahora mismo, llevo dos o tres periodos. Siendo el Vicepresidente siempre he trabajado de la mano de los presidentes, trabajé primero con mi Capitán Pareja, ahora con el señor Almirante Soltau, y mi función prácticamente es dar ideas, pero siempre he servido más como relacionista público, pero si he sido de las personas que busca solución a los problemas y siempre he hablado con los Almirantes, y le entro fácil a la gente.

Desde su experticia Capitán en el Puerto de Santa Marta, ¿Cuáles son esos retos a corto, mediano y largo plazo en el Puerto de Santa Marta y de pronto también en los puertos del país?

W.E.B.: Bueno, la experiencia como Piloto es que ahora mismo tenemos una meta, nosotros en Santa Marta como te decía, estamos trabajando solo dos empresas de practicaje. La empresa en la que yo trabajo no trabaja en algunos terminales, por los acuerdos comerciales que existen con las agencias marítimas, pero estamos hablando con la otra empresa en este momento, para ver si logramos hacer definitivamente una integración operativa legal, ante la DIMAR, para que todos los pilotos de Santa Marta podamos trabajar en todos los terminales de Santa Marta, y haya una unión total en Santa Marta. Estamos enfocados en eso.

“Nosotros por intermedio de ANPRA estamos tratando de vincular más pilotos, o sea ahora mismo tenemos un 70% de los pilotos del país”

A nivel nacional, algunos retos, algo por mejorar, ¿Cómo está la situación en el país para esta profesión?

W.E.B.: Nosotros por intermedio de ANPRA estamos tratando de vincular más pilotos, o sea ahora mismo tenemos un 70% de los pilotos del país, auspiciados a ANPRA, faltan muchos de un puerto muy importante que es el Puerto de Cartagena, estamos tratando que los pilotos de Cartagena se vinculen a ANPRA y así poder trabajar todos en el mismo sentido y fortalecer la profesión, porque esto no es fortalecer un puerto ni otro, es que la profesión de nosotros se respete, porque como te dije al principio, yo vengo viendo el pilotaje desde que soy un niño y he escuchado lo que hacían las Agencias Marítimas anteriormente, y como nosotros los pilotos poco a poco sin tantas peleas, nos hemos ido ganado el respeto. Antes existían muchas peleas entre pilotos prácticos y la Dirección General Marítima, ya eso no se ve, ya en la mayoría de los puertos, las Agencias Marítimas nos miran con respeto, y todavía falta un poco, pero estamos trabajando en eso.

Capitán, expliquémosle nuestros lectores ¿Qué hace un piloto práctico? y ¿Por qué es importante esta profesión para el país?

W.E.B.: El piloto práctico, como su definición lo dice, es el asesor de los Capitanes de los Buques, ¿Por qué es importante? Porque primero en la práctica, la mayoría de los Capitanes no conocen muy bien el área a la que llegan, el puerto al que llegan, entonces uno se embarca en el buque, orienta la maniobra hasta llevarla a término exitoso sin problema.



Foto 2. Capitán William Elías Bustillo, realizando maniobra desde Puerto Brisa, en el departamento de La Guajira.

Nosotros cuidamos el medio ambiente, la seguridad física de los terminales, de la vida humana, porque de todas maneras llevamos gente a bordo, y si no estuviera el piloto como dice uno, hubiese más accidentes en los puertos.

La gente dice ¿pero por qué los Capitanes no pueden solos? Si, ahora existen radares y muchas más tecnologías, no solo es maniobrar el buque, también existe la comunicación con los terminales, saber dónde va a atracar el buque, hay muchos factores que no los puede hacer el Capitán. Como decimos entre comillas “se convierte en el Capitán del buque” pero uno es un asesor del Capitán.

“...inicié en Cartagena, aprendí todo lo que aprendí en Cartagena, pero en el Puerto de Santa Marta me he desarrollado más como piloto, he adquirido mucha más experiencia”

Para usted ¿qué es el Puerto de Santa Marta?

W.E.B.: Como yo te decía, yo soy Cartagenero, inicié en Cartagena, aprendí todo lo que aprendí en Cartagena, pero en el Puerto de Santa Marta me he desarrollado más como piloto, he adquirido mucha más experiencia. El Puerto de Santa Marta es un puerto que tiene mucho futuro en Colombia, ya que por allí sale un gran porcentaje de por ejemplo el banano de Colombia, sale un porcentaje muy grande del carbón, y adicional tenemos el terminal de Pozos Colorados de CENIT, que es por donde entra mucha de la gasolina al país, el Diesel y la nafta.

Yo me acuerdo cuando empezó la pandemia, se suspendió el Transmilenio en Bogotá, y se disminuyó mucho la llegada de barcos con estos productos, porque no había movimiento en los buses de Transmilenio, entonces, lo que les quiero decir es que si llega a pasar algo por ejemplo con esa monoboja de Pozos Colorados, prácticamente no habría por donde entrar la gasolina al país, y no pudieran funcionar el Transmilenio, la gente no lo ve así por desconocimiento, pero lo que pasa en Santa Marta en la monoboja de Pozos colorados, repercute en muchas operaciones económicas del país.

¿qué significa para usted la palabra barco?

W.E.B.: es un medio de transporte en el cual se mueve la mayoría de la economía del mundo. Si los barcos no existieran, no se pudiera mover nada.

Para cerrar esta entrevista, ¿cómo se ve al final de su carrera como piloto práctico capitán?

W.E.B.: Yo siempre he seguido a mi papá, y yo creo que me veo como él, más de 70 años trabajando y disfrutando, porque este trabajo te tiene que gustar, entonces si a ti no te gusta el practicaaje, prácticamente no eres feliz, y no haces las cosas como deben ser.



COLTUGS ES LA PRIMERA COMPAÑÍA DEL SECTOR MARÍTIMO EN COLOMBIA EN CERTIFICAR 100% DE SU OPERACIÓN COMO CARBONO NEUTRO EN LAS NORMAS ISO 14064 & PAS 2060



- 🌿 **Midiendo** correctamente la emisión de gases de efecto invernadero.
- 🌿 Desarrollando **iniciativas** para reducir el impacto ambiental.
- 🌿 **Compensando** el 100% de las emisiones directas e indirectas, patrocinando proyectos de reforestación y energías limpias.

(+57 601) 390 7358 | operations@coltugs.com | www.coltugs.com

A mi admirado Capitán Augusto Villafrade Ruiz

Me siento apesumbrado y triste por el fallecimiento del Capitán Augusto Villafrade Ruiz. Fue mi amigo, un compañero inolvidable en muchas jornadas, cuando comprometidos con la causa de ANPRA asistimos a presentar las propuestas y a buscar las soluciones más apropiadas en las diferentes necesidades de la Asociación.

“Un batallador incansable, con ideas propias y con argumentos valederos para lograr que se cristalizaran las inquietudes de los afiliados”.

Siendo cadete conocí al Capitán Villafrade en la ENAP cuando era oficial de planta, recién llegado de Chile. Desde esa época lo recuerdo como el oficial íntegro, amable, respetuoso y un Caballero del Mar.

Siempre lo admiré y mi admiración creció más cuando tuve la fortuna de integrar con él la Junta Directiva de ANPRA durante varios años. Que orgullo haberlo conocido y poder compartir con él sus argumentos y sus luchas también en compañía del doctor John Agudelo Hernández quien era el asesor jurídico de Spilbun S.A.

En su época, como Presidente de la Asociación no hubo un gran número de afiliados, los ingresos de la entidad eran exigüos, las cuotas eran de unos valores reducidos y en caja no había un saldo con el que se pudiera hacer mucho, había que recurrir a las cuotas extraordinarias. En aquella época muchos se beneficiaron de la Asociación por los logros obtenidos, otros eran renuentes a afiliarse, y otros eran críticos.

Hoy, ante la infausta noticia de su fallecimiento recuerdo con especial cariño y afecto a todos los Presidentes de ANPRA: doctor Felipe Vallejo García, Augusto Villafrade Ruiz, Fernando Pareja Valest, que supieron marcar el Norte de la entidad y llevarla a un buen destino, destino que se ve claro, despejado y seguro con el digno y acertado mando que hoy le toca continuar a usted señor Almirante Soltau, y en usted confiamos plenamente.

Recuerdo que con él teníamos una forma especial de saludarnos con gran confianza y en tono alto, yo le decía: Que hubo “Augusto” y el cariñosamente me respondía: Que hubo “George”.

Vaya un recuerdo sincero, amable y querido desde la distancia a mi admirado Capitán Augusto Villafrade Ruiz. Dios lo tenga en su Santa gloria.

“El mejor homenaje que uno le puede hacer a sus amigos después de la partida es recordarlos con cariño, especialmente si dejaron huella en nuestro corazón”.

Jorge Eliécer Rada Carvajal
Piloto Práctico Maestro - SPILBUN S. A



PARTICIPA

EN EL EVENTO MÁS IMPORTANTE DE

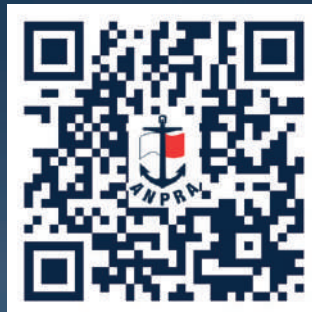
SEGURIDAD MARÍTIMA

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

Situación de seguridad marítima entorno al conflicto Rusia-Ucrania

El papel de la Organización Marítima Internacional respecto a las garantías de seguridad para la gente del mar en zonas de conflicto

Elaborado por: Daniela Tapias Cruz, Área Relaciones Internacionales ANPRA-COLOMBIA

Según la Organización Marítima Internacional (OMI), se ha manifestado que la manera más adecuada de mejorar la seguridad en el mar es a través de la elaboración de reglas internacionales que sean cumplidas por todas las naciones marítimas. La OMI también ha elaborado y adoptado reglas internacionales relativas a los abordajes y normas mundiales para la gente de mar, así como convenios y códigos internacionales relativos a la búsqueda y salvamento, la facilitación del tráfico marítimo internacional, las líneas de carga, el transporte de mercancías peligrosas y el arqueo. Si bien esto es un enorme avance respecto a la seguridad marítima, es importante también evaluar las garantías que tiene este frente a la coyuntura vivida actualmente con el conflicto entre Rusia y Ucrania.

Como es de conocimiento general, el presidente de Rusia Vladimir Putin impuso en los últimos días la ley marcial, donde se le otorgan facultades especiales a las fuerzas militares y a otros cuerpos policiales para que salvaguarden el orden público. Esto es de particular importancia para el gremio marítimo y fluvial ya que según especifica la Ley constitucional federal Rusa del 30 de enero de 2002, la ley marcial se puede invocar en caso de 'Bloqueo de puertos o costas de la Federación Rusa por parte de las fuerzas armadas de un estado extranjero (o grupo de estados)'.

Las cuatro provincias de Ucrania que votarán en referéndum su anexión a Rusia

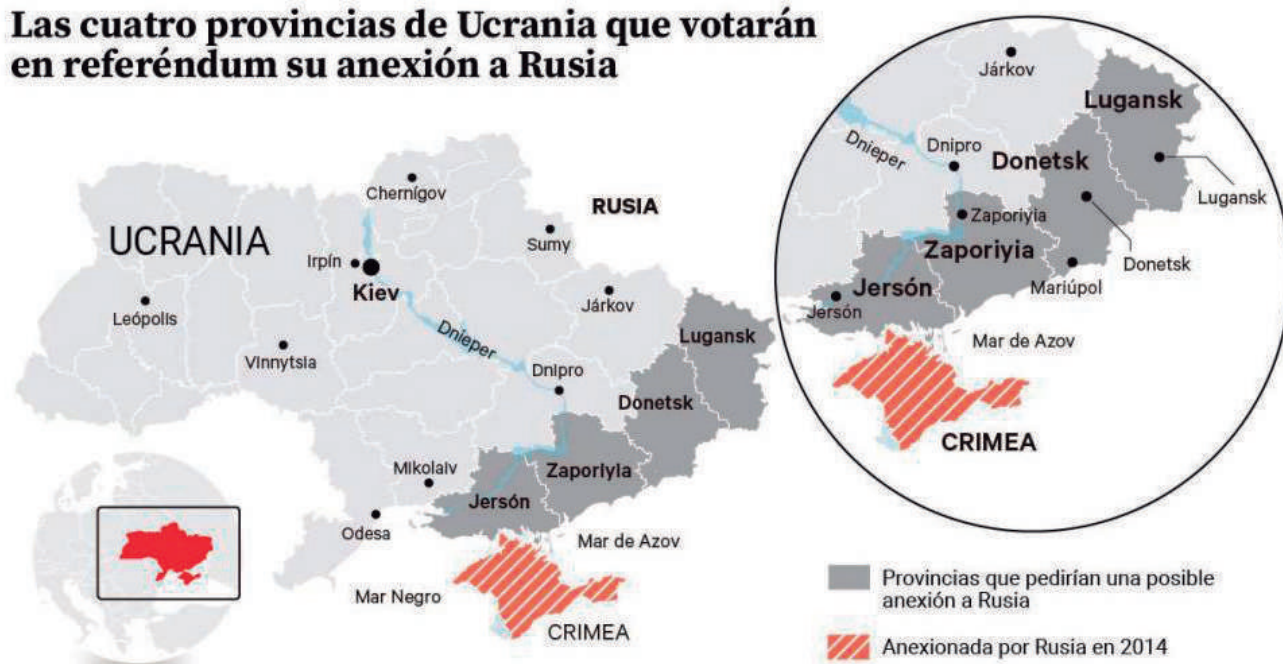


Foto 3. Mapa de las cuatro provincias que realizarán el referéndum de anexión a Rusia. por: Carlos Gámez para 20 minutos edición España.

Así pues, es interesante poder analizar qué riesgos existen para la gente del mar el transitar por zonas afectadas por el conflicto Rusia-Ucrania; dado que las últimas anexiones territoriales de Rusia no solo incluyen tierra firme, sino por efecto colateral un cuerpo de agua de 37 600 km² de superficie. Con esto, Rusia pasó de ser un Estado costero del mar de Azov a considerarlo un mar interior de la Federación Rusa.

Teniendo esto en cuenta, la Organización Marítima Internacional en su sesión extraordinaria sobre la situación del Mar negro y el mar de Azov acordó:

“alentar el establecimiento, como medida provisional y urgente, de un corredor marítimo azul y seguro que permita la evacuación de la gente de mar y de los buques de las zonas de alto riesgo y afectadas en el mar Negro y el mar de Azov en condiciones de seguridad a un lugar seguro para proteger la vida de la gente de mar, garantizar la movilización y la navegación comercial de los buques que deseen utilizar este corredor evitando los ataques militares y protegiendo y asegurando el dominio marítimo” (OMI, 2022).



Foto 4. Consejo de la OMI en periodo de sesiones extraordinario para abordar las repercusiones que tiene para el transporte marítimo y la gente de mar la situación en el mar Negro y el mar de Azov.

Con esto se puede entonces evidenciar el papel relevante que tiene la seguridad marítima internacional, no solo atendiendo casos externos sino relacionándose también con distintas coyunturas que afectan de igual manera a nuestro gremio marítimo y fluvial. De esta manera, será imperante el accionar de la Organización Marítima Internacional, así como de las Naciones Unidas, la Organización Internacional del Trabajo y demás organizaciones involucradas en mayor o menor medida para garantizar tanto la seguridad como el libre tránsito sin que existan riesgos inminentes de por medio.

Noticias del Mundo

Esta esta edición compartiremos con nuestros lectores la noticia titulada "NTSB: pérdida de \$ 1 millón debido a fallas eléctricas que causan barcasas a tierra, la cual fue publicada en el portal web <https://maritime-executive.com/>



NTSB: pérdida de \$ 1 millón debido a fallas eléctricas que causan barcasas a tierra

La Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB, por sus siglas en inglés) ha pedido la operación y el mantenimiento adecuados de los equipos eléctricos en los buques después de que se supo que el mantenimiento puede haber contribuido a la falla de un grupo electrógeno eléctrico. La falla provocó la pérdida de dirección que a su vez condujo a la varada del buque remolcador Marquette Warrior cerca de Greenville, Mississippi, en noviembre del año pasado.

Foto 5. Remolcadores y barcasas del río Mississippi (Marquette Transportation Company)



Escanea este código QR para ampliar la información





Nueve meses después de que el Marquette Warrior se sometiera a una reparación y renovación que incluía un reemplazo eléctrico completo de todo el cableado y los dispositivos eléctricos, la embarcación remolcadora experimentó una falla en el grupo electrógeno en línea que provocó la pérdida de la dirección mientras empujaba 1,000 pies por 245 pies 35 cargado barcasas tolva de carga seca dispuestas cinco de ancho y siete de largo. Las barcasas contenían un cargamento de soja, frijol, arroz y maíz que se entregaba a varias instalaciones más al sur.

Propiedad y operación de Marquette Transportation Company, la embarcación remolcadora de 166 pies de largo está propulsada por dos motores diésel EMD 710G7C de 16 cilindros que producen una potencia combinada de 8000 hp y están conectados a dos hélices a través de engranajes reductores.



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

 www.pilotosdelpacifico.com

 informacion@pilotosdelpacifico.com


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

Foto 6. Marquette Warrior experimentó la falla que provocó la puesta a tierra (Marquette Transportation Company).



El informe de la investigación muestra que mientras el buque remolcador estaba en tránsito, el maquinista a bordo vio luces parpadeantes y una indicación de falla a tierra en el tablero de distribución principal. El maquinista se puso en contacto con el piloto en la timonera para pedirle que detuviera la embarcación para poder solucionar lo que sospechaba que era un problema con el sistema eléctrico. El práctico no pudo detener la embarcación debido al tamaño del remolque y su ubicación.

El ingeniero identificó un problema con el grupo electrógeno eléctrico del puerto en línea. Al mismo tiempo, el piloto notó que había perdido el control de la dirección. Al enterarse de que la embarcación había perdido la dirección, el ingeniero decidió cambiar los grupos electrógenos en línea, lo que requirió una pérdida temporal de la energía eléctrica del remolcador. Aunque el ingeniero resolvió el problema eléctrico cambiando los grupos electrógenos y restaurando la dirección con relativa rapidez, la pérdida de dirección en la rápida corriente y la limitada maniobrabilidad del gran remolque impidieron que el piloto evitara aterrizar.

La pérdida de dirección provocó que varias barcazas quedaran en tierra en la orilla del río y cuatro barcazas dañaron, incluida una barcaza tolva que se hundió parcialmente. Después de encallar, el Marquette Warrior, con la ayuda de varias embarcaciones cercanas del "Buen Samaritano", acorraló las barcazas dispersas y reconstruyó el remolque.

Foto 7. Una barcaza parcialmente hundida (Marquette Transportation Company)



Aunque no se informó contaminación ni lesiones entre los nueve miembros de la tripulación, el accidente provocó daños a la embarcación, las barcazas y la carga estimados en \$ 1,2 millones. Cuatro de las barcazas sufrieron daños, principalmente en la parte inferior inclinada y el revestimiento del armazón lateral, con el revestimiento de acero abollado o insertado. Una



Recuerda que la nota la puedes encontrar también escaneando el código QR. También puedes seguirlos en Twitter como @Mar_Ex o ingresar a toda su información en maritime-executive.com

barcaza se hundió parcialmente y luego se rescató, y la NTSB informó que los daños a las barcazas se estimaron en \$ 215,000.

La varada provocó que entrara agua en la tolva de una barcaza, lo que provocó que su carga de frijoles se contaminara con agua y, valorada en \$ 1 millón, la carga se declaró pérdida total. El buque remolcador también sufrió daños estimados en \$ 7,500.

En su investigación, la NTSB encuentra que la varada ocurrió solo dos semanas después de que el Marquette Warrior experimentara un apagado del grupo electrógeno del puerto que provocó que la embarcación perdiera energía. El maquinista de la embarcación había determinado que la causa de la parada fue una falla en el relé eléctrico de corriente continua de 12 voltios dentro del circuito de arranque del motor diesel del grupo electrógeno, que reemplazó con un repuesto a bordo.

“Se requiere una operación y mantenimiento adecuados de los equipos eléctricos para evitar daños a los sistemas críticos de la embarcación y prevenir lesiones potencialmente graves a la tripulación, en particular para los sistemas eléctricos de alta y media tensión y los equipos con componentes expuestos y sin aislamiento”, dijo la NTSB en su informe.

El análisis del alternador del grupo electrógeno luego de la conexión a tierra indicó que la causa más probable de la falla fue el roce o el desgaste del arnés de cableado de detección, lo que provocó la formación de arcos entre los postes del bloque de terminales, la acumulación de calor, la falla del aislamiento y la falla final de la conexión del terminal del anillo del devanado.

En el momento de la puesta a tierra, el grupo electrógeno de puerto llevaba funcionando 72 horas desde la avería del relé y el mantenimiento preventivo, sin incidencias. Había funcionado un total de 675 horas (alrededor de 28 días) desde que se renovó.

Los investigadores de la NTSB determinaron que es probable que el roce del arnés de cableado haya ocurrido durante las 72 horas en que el grupo electrógeno funcionó entre el período de inspección de mantenimiento de dos semanas y la conexión a tierra.

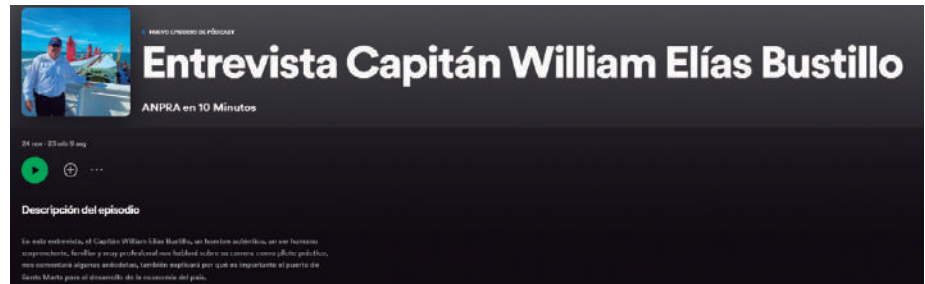


**"Pilotos de Alto Nivel
Experiencia y Operación Segura".**

ANPRA Digital #ConProaAlFuturo



No te puedes perder la historia del Capitán William Elías Bustillo, escúchalo en nuestro podcast "ANPRA en 10 minutos".



Te invitamos a escuchar la entrevista en spoti.fi/3tVDM6D o escanear el siguiente código QR

Encuentra en nuestro canal de Youtube algunos datos curiosos sobre la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia ANPRA y el trabajo de nuestros Pilotos Prácticos.



#ConProaAlFuturo
Datos Curiosos Acerca de ANPRA



MARITIMA DEL CARIBE
OPERADOR PORTUARIO

Expertos en
Transporte Marítimo
Servicios Portuarios

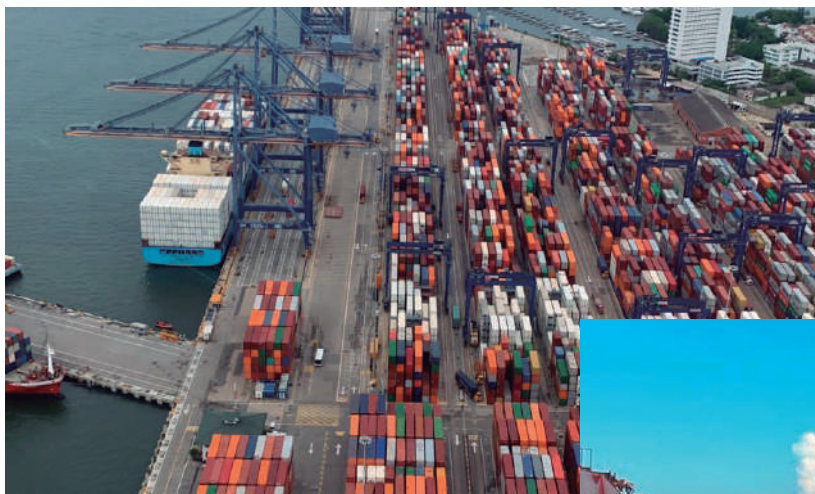
info@maritimadc.com
(+57) 5 421-2847

www.maritimadc.com

Santa Marta Riohacha Cartagena Coveñas

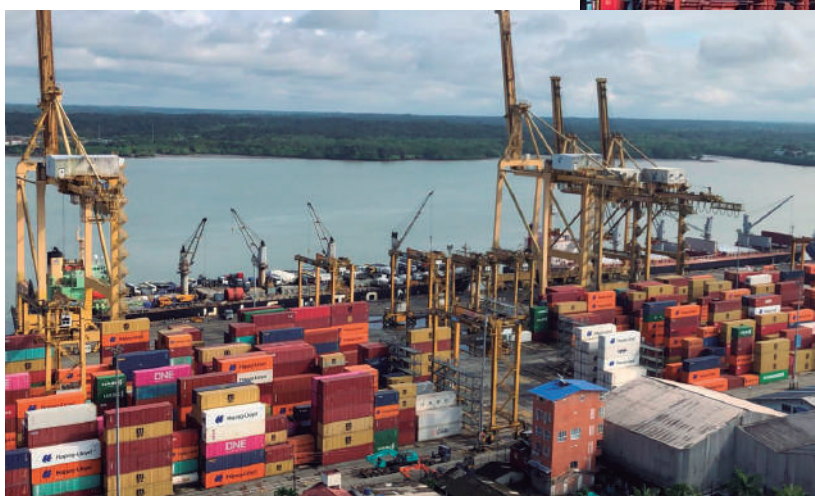
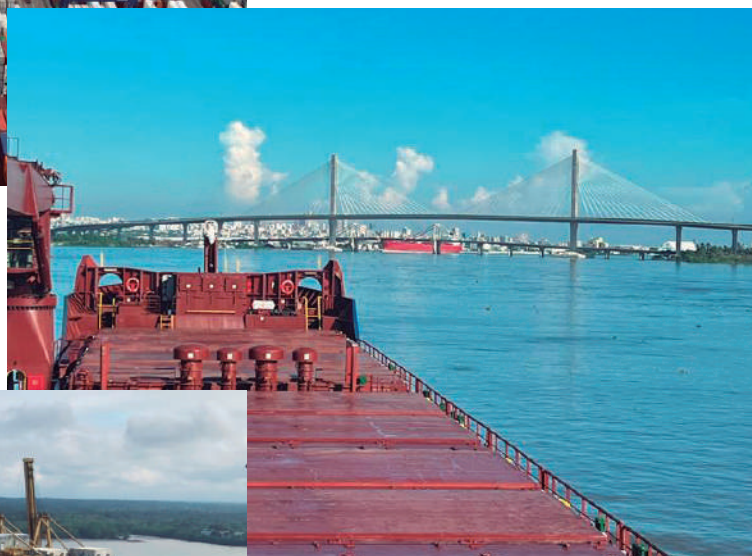
ANPRA en imágenes

Los puertos de Cartagena y Barranquilla se mueven a toda hora, y los prácticos de ANPRA lo hacen posible 24/7.



Un saludo a los pilotos de la aeronaval por parte de los pilotos del mar.

Mn Macondo zarpando de Puerto Pimsa, próxima a pasar por debajo de los puentes en Barranquilla.



Una perspectiva del Puerto de Buenaventura. Foto Capitán Luis Martínez.



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



+57 310 363 1312



asistente@stmpilotos.com



37 años
Experiencia

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