

Boletín No.

27

Octubre de 2023



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 Gómez

Capitán Luis Hernando Martínez Azcarate

Capitán Jaime Alberto Garcia Pulido



Edición y diseño:

Santiago Alejandro Hidalgo Reyes

Martin Felipe Talero Agudelo

Foto portada: *Capitán Jorge Ovalle* | **Índice:** *Capitán Jhon Arias* |

Fotos páginas interiores: *Capitán Jorge Ovalle, Datos Comex, flickr.com, Facebook Armada Nacional, Instagram Plastic Odyssey.*

ANPRA Colombia promueve la libre expresión de sus afiliados y los actores marítimos que deseen publicar 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.

En esta edición:

Contenido

Saludo del Presidente	4
Segunda entrega de consejos prácticos para investigaciones jurisdiccionales en contra del piloto práctico.	8
Sobre la celebración del Día Marítimo Mundial.....	11
Maniobrando destinos: el viaje profesional del capitán Jorge Ovalle.....	13
Enfoque Experto: Diálogos Marítimos con Invitados Especiales.....	17
Noticias del mundo	19
ARC 'Simón Bolívar' se dirige al corazón del planeta.....	19
Plastic Odyssey hizo escala en Cartagena.....	20
En la web ANPRA	22
Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP).....	22
ANPRA en imágenes	23
Imágenes más destacadas del mes	23



Saludo del Presidente



Avances y Retos en la Regulación del Practicaje Marítimo en Colombia

Los Pilotos Prácticos son el recuerdo permanente de la seguridad y el conocimiento de las condiciones locales del puerto en el que trabajan. Interactúan con todos los actores del medio marítimo y fluvial y por ello están en un sistema de relaciones complejas que requiere de una dosis de regulación, pero como en todos los casos de intervención del Estado con mucha prudencia para no causar deformaciones en el servicio y en la manera como los particulares se relacionan.

Remontándonos al Siglo XV en España surgieron las primeras Corporaciones de Prácticos documentadas y en el siglo XIX, el practicaje se convertía en una profesión regulada en muchos países. En España, en el año 1873 se creó la Ley de Navegación Marítima, la cual estableció la obligatoriedad del practicaje en determinadas zonas marítimas, siendo los Pilotos Prácticos las personas idóneas para navegar por aguas con corrientes peligrosas, procurando evitar siniestros marítimos y salvaguardando la vida humana e integridad del medio ambiente marino.

En sus 30 años de vida, ANPRA como Asociación que representa los intereses del practicaje y de sus actores principales los Pilotos Prácticos, ha mantenido una relación constante, dinámica y productiva con la Autoridad Marítima Nacional y con las empresas marítimas para trabajar de la mano en la provisión legal de seguridad para los individuos y para el trabajo. Siempre tratando de que el faro que las ilumina y guía sea la Seguridad Integral Marítima y Fluvial.

Por ello, es un placer informar que DIMAR ha establecido mesas de trabajo internas que interactúan con ANPRA en lo técnico y que vienen construyendo eficazmente las soluciones de 27 puntos definidos para el progreso del practicaje en Colombia.

A la fecha se han resuelto 14 puntos, entre los que se encuentran el ordenamiento de las circulares e instrucciones de uso del segundo piloto en Buenaventura, la autorización del embarco de los pilotos por vía acuática en coordinación con los sistemas de PBIP, la inclusión de Puerto Brisa en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, la reducción de trámites, la participación en el Segundo Congreso de Lecciones Aprendidas, la convocatoria organizada de nuevos pilotos con el aval de las empresas de practicaje garantizando que van a ser entrenados y que trabajarán en la empresa que los presenta y las correcciones de los valores de las pólizas de seguros y garantías.

Lo anterior también tiene como consecuencia que, aunque ya estén solucionados dichos puntos, se deba realizar constante vigilancia sobre la ejecución y aplicación de las instrucciones y recomendaciones dadas, con

el fin de no reincidir en los problemas ya superados cuando se presentan rotaciones de personal y directivos.

Es pertinente ampliar particularmente que los oficios ANP-006-2022 y ANP-010-2023, a través de los cuales se explicó la modificación a las garantías de cumplimiento y seguros de responsabilidad civil extracontractual que deben constituir las empresas dedicadas a la actividad marítima de transporte de pilotos, contenida en el Remac 6 Parte 1 Título 4, logra por parte de ANPRA una disminución justa 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. Felicitamos al equipo de la DIMAR que trabaja en seguros porque la revisión de los valores de estas cifras permitirá a las empresas tener un incentivo para que sigan creciendo como es el interés de todos.

Sobre los 13 puntos pendientes por resolver, de los cuales ya hemos emitido varios oficios particulares técnicos vamos a realizar un resumen de los más importantes anhelando que pronto la DIMAR tome las decisiones pertinentes alrededor de las problemáticas.

Sobre las escalas de práctico, estamos trabajando por crear una norma particular para su regulación, que llene los vacíos y generalidades que tiene el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, Convenio SOLAS, vacíos que generan un riesgo para la vida y seguridad de los Pilotos Prácticos, en cuanto a los materiales, disposición, mantenimiento, instalación de las escalas de práctico en los barcos mercantes. Similar esfuerzo normativo se hace desde IMPA pero la discusión de los Estados representados en OMI para realizar los cambios se tomarán más de cinco años, y mientras tanto, el riesgo para los pilotos colombianos es muy alto.

Frente a la distancia mínima entre barcos cuando se encuentran amarrados en las muelles de las instalaciones portuarias, ANPRA propone que, el estándar general para los límites de operación y distancia entre los buques en Colombia sea la mitad de la longitud total de la manga del buque, ya que desbordar ese estándar técnico puede facilitar la ocurrencia de accidentes por estar realizando maniobras complejas en espacios insuficientes.

Sobre la obligación de proporcionar remolcadores en número y en capacidad para cumplir la resolución 0849 de 2019, el problema principal es que en algunos puertos no se cuenta con el número y tipo de remolcadores necesario para atender la simultaneidad de las maniobras y cuando se acude a las empresas de remolcadores expresan la nula rentabilidad que obtendrían si proporcionan la cantidad suficiente de remolcadores. En esta discusión deberían entrar Armadores y Sociedades Portuarias, además de la Autoridad por cuanto la autorización que se da a un tipo de barco para ingresar debe contar con la capacidad instalada adecuada en todos los componentes de la maniobra.

En cuanto a los ajustes de actualización de la resolución 630 de 2012, se están trabajando tener en cuenta los factores de tiempo de demora de maniobras en canales restringidos por parte de operarios de las Instalaciones Portuarias o remolcadores, aclarar que el cambio de muelle son dos maniobras, independiente de la distancia en la que se encuentran dichos muelles, modificación factor maniobra, reglamentación maniobra a popa, entre otros.

Seguimos avanzando con paso firme de la mano de la Autoridad Marítima Nacional, cuyos representantes han dejado ver su actitud comprometida, muy profesional, priorizando las mesas de trabajo, para lograr el desarrollo y evolución del practicaaje, resolviendo las diversas problemáticas que nos terminan afectando a todos y que al final redundarán en la optimización de la seguridad y la prevención de accidentes e incidentes.

Agradecemos a los Pilotos que día a día son quienes le dan vida a nuestra Asociación y quienes iluminan con sus aptitudes, cualidades y destrezas, el avance de esta agenda común con la DIMAR para salvaguardar vidas, cuidar el ambiente marino y fluvial y evitar daños a las instalaciones y a los barcos.

Cordial Saludo

VALM (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA
PRESIDENTE



Con proa al futuro



>> Segunda entrega de consejos prácticos para investigaciones jurisdiccionales en contra del piloto práctico

Elaborado por: Laura Alejandra Alfonso Rincón – Área Jurídica

El estrés causado por un accidente, incidente o siniestro marítimo no nos puede llevar a dejar de explicar adecuadamente las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que los hechos acaecieron y las tareas técnicas y profesionales previas, durante y posteriores que se efectuaron.

Es muy importante mantener la concentración y ser precisos en las descripciones que entreguemos a la autoridad. Hemos realizado un análisis de los fallos de Segunda Instancia de la AMN y hemos encontrado que siempre hay una tendencia a señalar inicialmente al piloto práctico como responsable y en la medida que este presenta documentación, testimonios y evidencias se va entendiendo su inocencia y compromiso con la seguridad.

Encontramos en los análisis mencionados que en ocasiones se desconoce normatividad del REMAC y se asumen responsabilidades que corresponden a la autoridad lo que debe reconocerse como tal durante una investigación.

Por ejemplo, sobre el **uso obligatorio de remolcadores** tanto el Piloto Práctico como el Capitán del buque a través de su conocimiento y experticia, deben guiarse con las ayudas a la navegación, y manejar un margen de previsibilidad y planificación de la maniobra, teniendo en cuenta, las actuales condiciones oceanográficas, meteorológicas e hidrográficas; haciendo uso de los remolcadores necesarios para efectuar la maniobra, lo cual permite garantizar un grado de mayor seguridad en la realización de la maniobra. Lo que no pueden es dejar de usarlos, ni pedir menos de los que indica el REMAC. Ese ámbito de decisión ni siquiera lo tiene el Capitán del Puerto que también debe apegarse a la resolución.



Foto 1. Imagen tomada de Datos Comex: <https://www.facebook.com/datoscomex/photos/a.117092093266024/162706422037924/?type=3>

En el decreto único 1070 de 2015, en su párrafo 1º, aclara que, “*el uso de remolcadores es obligatorio para naves con tonelaje de peso muerto superior a 2.000 toneladas de registro bruto, TRB, en maniobra de atraque (...)*”

Así mismo, la resolución 685 de 2018 en su artículo 1º, que modifica el REMAC 4, en la sección 3 DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS - SERVICIOS DE ASISTENCIA EN MANIOBRAS DE PRACTICAJE

Artículo 4.3.5.1.3.3. Obligatoriedad de uso: El uso de remolcadores es obligatorio en todas las áreas marítimas y fluviales de practica para asistir naves nacionales y extranjeras con arqueado bruto mayor o igual a 2000, debiéndose aplicar la capacidad de halada requerida, de acuerdo con lo establecido en el anexo No. 25 - parte 1 del presente REMAC.

Dentro de la misma sección se plantea como única excepción a ello, el

ARTÍCULO 4.3.5.1.3.4. Excepciones. Las naves nacionales o extranjeras con arqueado bruto inferior a 2000 podrán realizar maniobras en áreas de practica sin el apoyo de remolcadores. El empleo de remolcadores para maniobras de asistencia a dichas naves queda bajo la decisión y responsabilidad del Capitán del buque.

Es decir, que el piloto práctico debe estudiar a fondo el REMAC y saber que los márgenes mínimos de seguridad no se pueden violar con base en la capacidad instalada actual disponible. Loable el deseo de facilitar la realización de las maniobras, pero cuando el accidente se presenta ningún abogado intervendrá a favor de eximir de responsabilidad a alguien que personalmente o por presiones de empresas ha tomado la decisión de rebajar el estándar de seguridad impuesto por la norma.

Pasando a otro tema, se recomienda a los pilotos estudiar los eximentes de responsabilidad de los cuales en algunas circunstancias podrían aportar la solución a la situación que están pasando. En dado caso de considerar que su actuar fue diligente, pertinente y que no viola normas de la marina mercante, dentro de su alegato podrá presentar alguno de las siguientes eximentes de responsabilidad:

- a) Fuerza mayor
- b) Caso fortuito
- c) Culpa exclusiva de la víctima

Cabe resaltar que, la principal distinción que hay entre fuerza mayor y caso fortuito es que el evento de la fuerza mayor es causado por el hombre y es inevitable, mientras que, el caso fortuito es un evento causado por un fenómeno de la naturaleza, ambos resultan inevitables o impredecibles y generan un incumplimiento en las obligaciones.

Por otro lado, se puede presentar la culpa exclusiva de la víctima cuando se genera una conducta imprudente o negligente del sujeto damnificado, la cual le genera o causa su propio daño.

Sobre la responsabilidad civil del armador: Tal como continuamente lo cita la Dirección General Marítima, actualmente el Derecho Marítimo en Colombia se encuentra en parte

dispuesto en el Código de Comercio y en el decreto ley 2324 de 1984, es por ello, que es importante acotar que, conforme al artículo 1478 del Código de Comercio que versa sobre las obligaciones del armador, en su numeral 2°, dispone, **“Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación”**.

Lo anterior quiere decir que, si en dado caso el PP es hallado responsable del siniestro, quien tendrá que responder **económicamente será el armador** porque se entiende que el armador es quien se lucra de manera más grande por la actividad. No puede una persona natural responder con su escaso salario por los daños onerosos que se originan en la actividad marítima. Ahora, disciplinariamente la historia es distinta.

Del término de caducidad de la facultad sancionatoria: La caducidad de la facultad sancionatoria se encuentra contenida en el artículo 52 de la ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo), la cual es de 3 años de ocurrido el hecho tipificado como infracción administrativa, para expedir y notificar el acto administrativo que imponga la sanción por la conducta u omisión acaecida. Esto quiere decir que, la Autoridad Marítima Nacional como ente garante de las investigaciones jurisdiccionales deberá dentro de dicho término, determinar si hay lugar a sanción o no, sobre la responsabilidad de los hechos que conciernen el siniestro, de lo contrario, el PP podrá manifestar mediante recurso, el término de la facultad sancionatoria haciendo hincapié en el anterior artículo mencionado.

Sobre la interposición de recursos: Frente a los recursos que se pueden interponer hay que realizar dos precisiones, en primer lugar, para interponer cualquier recurso, se recomienda que el PP haga uso de abogado confiriendo poder especial, para que sea este quien lo interponga y fundamente los argumentos de inconformidad para la interposición de este. Es decir, los argumentos del apelante deben ser contundentes, precisos y que permitan refutar el primer fallo, se aconseja aportar nuevos elementos materiales probatorios que le permitan al fallador evaluar dichas evidencias y posiblemente, establecer un nuevo juicio.

En segundo lugar, conforme al Código General del Proceso el término de interposición de los recursos de reposición y de apelación es no mayor a 10 días siguientes a la notificación personal.

>> Sobre la celebración del Día Marítimo Mundial

Elaborado por: **Juanita Roque Ordóñez**

Este año, como se ha hecho desde 1980, se conmemoró en el cuarto jueves del mes de septiembre el día marítimo mundial. En esta ocasión, el día se celebró el jueves, 28 de septiembre. Nos unimos a la importante ocasión con el propósito de rendir homenaje a todas las personas que han dedicado su vida a una labor tan importante como la del transporte y el comercio marítimo, además de promover la relevancia de organizaciones como la Organización Marítima Internacional, la Organización Hidrográfica Internacional y la Comisión Oceánica Intergubernamental, fomentar el diálogo dentro de estas y otras que buscan tratar temas como la seguridad marítima, el comercio y la sostenibilidad dentro de esta profesión.

En esta ocasión, la conmemoración del día marítimo mundial buscó llamar la atención sobre temas tan importantes como la protección del medio ambiente, la adopción de energías alternativas, el transporte marítimo sostenible, y la labor de este oficio dentro de la agenda 2030 para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. Así mismo, esta celebración buscó resaltar los 50 años de la adopción del convenio MARPOL, que, precisamente, aborda el tema de la prevención de la contaminación por buques.



Foto 2. Imagen: El Señor Kitack Lim, secretario general de la Organización Marítima Internacional, en la reunión de conmemoración del Día Marítimo Mundial. Recuperada de: <https://www.flickr.com/photos/imo-un/53222358555/in/album-72177720311566008/>

Así, el lema de este año fue “50 años de MARPOL. Nuestro compromiso continúa”. Recordemos que el convenio MARPOL trata la contaminación ocasionada por los buques, las aguas sucias, la basura, la contaminación atmosférica, los gases de efecto invernadero, la contaminación química y los hidrocarburos. Durante la celebración central realizada en Londres, Reino Unido, donde se encuentra la sede principal de la OMI, el secretario general de esta organización, Kitack Lim, resaltó la importancia y los avances

que se han tenido en esta materia gracias al convenio MARPOL. Sin embargo, también mencionó que aún queda un gran camino por recorrer con el fin de garantizar una mayor sostenibilidad dentro del sector marítimo.

Los Pilotos Prácticos son los encargados por mandato de la Ley 658 de 2001 de cuidar junto con otros actores marítimos nacionales la aplicación rigurosa y cumplimiento del MARPOL, así que aprovechamos la celebración para recordar el convenio y para invitarlos para que consulten la página web de ANPRA en la que se encuentran varias Instrucciones Técnicas de Practicaje relacionadas con los temas de la celebración del Día Marítimo Mundial.

Aunque la celebración principal se realizó en Londres, todos los países miembros se unieron en este día con el fin de replicar, en cada uno de los territorios, este importante mensaje. Por ejemplo, en Colombia, la DIMAR, a través de su director general, el Vicealmirante John Fabio Giraldo Gallo, se sumó a esta conmemoración, ratificando su compromiso por adoptar prácticas responsables y sostenibles, y reducir la contaminación de los océanos. Y por supuesto, también el Presidente de ANPRA se refirió en estos términos al evento: “Nuestra cercanía con IMPA y con OMI y el profesionalismo de los Prácticos de Colombia es permanente con el cumplimiento del MARPOL y con la protección de la vida en el mar y del medio ambiente marino y fluvial, por eso, estamos a bordo de las naves asesorando a los capitanes y a bordo de las dragas previniendo accidentes en los canales restringidos. La tendencia de accidentes e incidentes en los puertos colombianos tiende a cero gracias a todos estos marinos grandes profesionales del mar. Feliz día.”

Fuentes:

Organización de Naciones Unidas (28 de septiembre, 2023). Día Marítimo Mundial. 50 años del MARPOL. Nuestro compromiso continúa. ONU. Recuperado de: <https://www.un.org/es/observances/maritime-day#:~:text=El%20tema%20se%20centra%20en,por%20causas%20operativas%20o%20accidentales>

Organización Marítima Internacional (septiembre, 2023). Lema del día marítimo mundial 2023. Eventos OMI. Recuperado de: <https://www.imo.org/es/About/Events/Pages/World-Maritime-theme-2023.aspx>

Redacción PortalPortuario (28 de septiembre, 2023). Colombia: Dimar se suma al compromiso de reducir la contaminación de océanos en el Día Marítimo Mundial. PortalPortuario. Recuperado de: <https://portalportuario.cl/colombia-dimar-se-suma-al-compromiso-de-reducir-contaminacion-de-oceanos-en-el-dia-maritimo-mundial/>



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

+57 310 363 1312 | asistente@stmpilotos.com

37 años Experiencia



>> Maniobrando destinos: el viaje profesional del capitán Jorge Ovalle

En esta edición nos sumergimos en la historia del Capitán Jorge Ovalle, un intrépido capitán nacido en Bogotá cuya trayectoria le ha llevado a entregarse por completo al mar. En esta entrevista exclusiva de ANPRA, exploramos los orígenes y la motivación que llevaron al Capitán Ovalle a abrazar una vida dedicada al practicaaje.

La pasión por el mar siempre fue palpable en la vida del Capitán Ovalle, incluso antes de conocerlo personalmente. “Yo creo que toda la vida me llamó la atención el mar”, comparte con nosotros al inicio de la entrevista. Su vinculación con el mundo marítimo se consolidó durante sus años en la Escuela Naval, donde, a pesar de no haber conocido el mar físicamente, sentía la llamada del océano. Optó por convertirse en oficial mercante y descubrió el practicaaje durante sus estudios navales, un encuentro que transformó su camino profesional.

La decisión de convertirse en piloto práctico fue una elección propia, motivada en parte por la influencia de un profesor que compartió las complejidades y la vitalidad de la profesión. Desde ese momento, el Capitán Ovalle tuvo claro que quería ser parte de ese selecto grupo de profesionales del mar.

Con más de 11 años de experiencia como piloto práctico en Barranquilla y desde finales de 2021 en Santa Marta, el Capitán Ovalle comparte sus experiencias, desafíos y reflexiones sobre la evolución de la profesión del practicaaje. Su relato nos sumerge en la realidad cambiante de la navegación, donde las nuevas tecnologías y regulaciones han transformado la manera en que los pilotos interactúan con los barcos y los capitanes.



En esta entrevista, el Capitán Ovalle nos lleva a través de su apasionante jornada, describiendo cómo cada maniobra se convierte en una experiencia única y enriquecedora. Desde los momentos mágicos del amanecer hasta los desafíos inesperados que exigen decisiones rápidas, nos sumergimos en la vida cotidiana de un piloto práctico.

Con una perspectiva hacia el futuro, el Capitán Ovalle comparte su visión de seguir enriqueciendo su carrera en el practicaaje. Anticipa los cambios que las nuevas tecnologías pueden traer, incluso sugiriendo la posibilidad de un practicaaje remoto en el futuro.

Finalmente, destaca la importancia de la asociación a ANPRA, reconociendo el papel fundamental que juega la asociación en unir a los practicantes para aprender unos de otros y lograr avances significativos en la seguridad y la calidad del servicio de practicaaje. El Capitán Ovalle nos invita a considerar la unión de fuerzas como una fórmula para el crecimiento colectivo y la excelencia en el servicio marítimo.

>> La entrevista

¿Cómo llega un capitalino a esta vida entregada al mar?

Jorge Antonio Ovalle Hernández: Yo creo que toda la vida me llamó la atención el mar, sin embargo, conocí el mar el día que entré a la Escuela Naval, pero sentía que el mar me llamaba; Soy oficial mercante, estudié mi carrera como oficial mercante y conocí el practicaaje cuando era cadete en la Escuela Naval y desde ahí siempre quise ser piloto práctico, fue mi objetivo profesional en ese momento y desde ahí empecé a trabajar para poderlo lograr.

¿Alguien lo motivo a trazar el rumbo de esta carrera?

J.A.O.H.: Fue una decisión propia, sin embargo, tuve un profesor que era piloto práctico que nos mostraba como era este oficio, después en los embarques o cuando trabajabas en los barcos arribando a los puertos veías cómo llegaban los pilotos prácticos, podíamos sentir la emoción de la maniobra.



¿Cuál fue su primera experiencia como piloto práctico?

J.A.O.H.: Una vez terminado mi entrenamiento en el puerto de Barranquilla, tuve la oportunidad de ingresar un Buque Tanque al Terminal de PortMagdalena. Mi primera maniobra estuvo llena de nervios, temor, pero mucho entusiasmo. Hoy en día resulta más sencillo este tipo de maniobras debido a la experiencia, el aprendizaje continuo y el disfrute de cada maniobra. En este último punto está la clave.



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

Según su experticia y sus tutores ¿cree usted que ha evolucionado la profesión del practicaje?

J.A.O.H.: El mundo cada día cambia y evoluciona, aumenta el tamaño de los Barcos, la tecnología, las regulaciones, etc. El servicio de Practicaje no se puede quedar atrás, los sistemas de información integrados nos brindan acceso a la información en tiempo real y a la mano, es el caso de las PPU (Pilot Position Unit), esta nos brinda un punto de vista diferente que nos ayuda a tomar decisiones con mayor precisión y eficiencia.

¿Cómo describe usted el practicaje?

J.A.O.H.: El servicio del practicaje es la herramienta más eficaz que tiene el Estado en cabeza de la Autoridad Marítima para garantizar la navegabilidad en los puertos de Colombia. De igual forma, el servicio les aporta confiabilidad y operatividad a los usuarios del servicio tales como armadores, capitanes de los buques, terminales marítimos, agencias marítimas, importadores, exportadores y todos los demás dependientes del comercio internacional de carga.

Sin embargo, para mí el practicaje es mi vida, no solo representa mi profesión, sino que es el sustento de mi familia, es mi pasión.

¿Alguna experiencia que lo haya hecho sentir orgulloso de su profesión?

J.A.O.H.: Cada maniobra finalizada a satisfacción es una alegría para el corazón, en mi actuar como Piloto Práctico he tenido desafíos muy retadores que tal vez a la comunidad pueden pasar desapercibidos pero que para mí han dejado huella. Esta ha sido una carrera de crecimiento, maniobrar buques en el Puerto de Barranquilla, navegar buques más allá del Puente Laureano Gómez, tener la oportunidad de ser piloto práctico en Santa Marta, etc.



¿Tal vez alguna situación complicada que haya tenido que vivir?

J.A.O.H.: Cada maniobra tiene su riesgo y es nuestra responsabilidad evaluarlo y cuando el riesgo no es aceptable debemos suspender la maniobra. Sin embargo, las presiones comerciales nos pueden llevar a tomar riesgos que no debemos. Por otro lado, lograr entendimiento con los demás colegas, con las autoridades, los usuarios del servicio, etc. Resulta una tarea compleja, actuar con sabiduría, aprender a darle solución a las diferencias para llegar a acuerdos es la mejor solución.

¿Cómo se ve al final de su carrera?

J.A.O.H.: Yo creo que uno cuando hace lo que le gusta no siente que está trabajando, este es mi caso, ejercer la actividad de practicaje para mí es un deleite, es un placer, en mi pensar está continuar maniobrando hasta que físicamente sea posible.

Finalmente, ¿por qué cree usted que es importante agremiarse a ANPRA?

J.A.O.H.: ANPRA fue creada por Pilotos Prácticos para proteger nuestra labor, trabajando como agremiación podemos generar capacitación, aprendizaje, unión, que nos permitan una mejora continua en la prestación del servicio, tanto abordó como en la parte administrativa. Estar agremiados nos ayuda a entender que podemos vivir en un mundo donde todos podamos ejercer nuestro oficio en condiciones dignas en donde garantizar la navegabilidad en los puertos es la prioridad sobre las presiones comerciales; todo esto sin dejar de ser eficientes y eficaces en nuestra labor.



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

🔍 www.pilotosdelpacifico.com

✉ informacion@pilotosdelpacifico.com

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

>> Enfoque Experto: Diálogos Marítimos con Invitados Especiales

¡Bienvenidos de nuevo a “Perspectivas Expertas”! Esta sección establece un puente entre nuestros lectores y renombrados especialistas en pilotaje práctico, tanto a nivel nacional como internacional. Estas entrevistas breves profundizan en un sector crucial que impulsa la economía diaria. Cada entrega ofrece una ventana única para aprender y crecer en este ámbito fundamental.

Este mes, les invitamos a un fascinante viaje de conocimiento y reflexión con el Capitán José A. Pérez, Piloto en Palma de Mallorca, España y nuevamente, compartimos un diálogo valioso con el Capitán Harry Klenner, destacado Práctico Chileno y actual Presidente de la Asociación de Pilotos Prácticos de Puerto de Chile A. G.

Únete a nosotros mientras exploramos las ideas y experiencias de destacados expertos, brindando una visión más profunda de este apasionante campo. ¡Acompáñanos en este viaje de aprendizaje y reflexión!

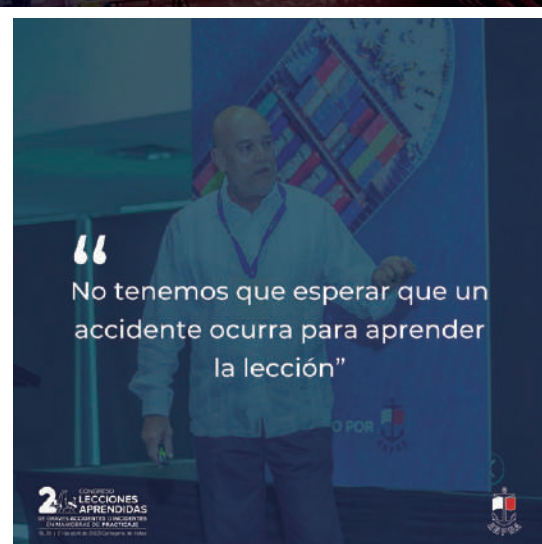


Cómo nos encuentran



www.anpracolombia.org

Frases ANPRA



Noticias del Mundo

En nuestro compromiso continuo de mantenerlos informados sobre los eventos más relevantes en el fascinante ámbito marítimo y fluvial, tanto a nivel nacional como internacional, les extendemos una cálida invitación para unirse a nosotros en este emocionante viaje informativo. Buscamos proporcionarles una perspectiva completa y actualizada de las noticias que tienen un impacto directo en esta industria dinámica y esencial para el comercio global. ¡Acompáñennos en este periplo informativo mientras exploramos el vasto mundo marítimo!



ARC 'Simón Bolívar' se dirige al corazón del planeta

El Buque ARC 'Simón Bolívar', el buque de investigación oceanográfica de la Dirección General Marítima se embarcará en la Décima Expedición Científica de Colombia a la Antártica verano austral 2023-2024 en diciembre, y previo a esta crucial misión, abrió sus puertas a los colombianos para que descubrieran sus destacadas capacidades que lo llevarán al continente blanco.

Foto 3. Buque ARC 'Simón Bolívar' desde Barranquilla.
Foto: Facebook Armada Nacional.



“Es la primera vez que Colombia va con un buque nuevo para investigación científica construido en el país y los retos son grandes para poder poner a prueba esta plataforma que se construyó por manos colombianas, pero con estándares internacionales. Es una gran oportunidad de probar lo que es capaz de hacer Colombia como proveedor de conocimiento en investigación científica Antártica”, explicó a los medios de comunicación el capitán de Navío Juan Camilo Forero – Director del Programa Antártico Colombiano y Secretario Ejecutivo de la Comisión Colombiana del Océano.

La Antártica, un escenario único para investigaciones en diversos campos científicos, lideradas por la Dimar, abarca disciplinas como la Oceanografía, la Meteorología y la Hidrografía. El Capitán de Navío Germán Augusto Escobar Olaya, subdirector de Desarrollo Marítimo de Dimar, resalta que el enfoque del proyecto 'Iceman' busca fortalecer el Programa Antártico Colombiano (PAC) con un énfasis en la Seguridad Integral Marítima.

El buque retornará a Cartagena para finalizar los preparativos antes de dirigirse al Pacífico colombiano y llegar al Puerto de Buenaventura. Allí, se llevará a cabo el lanzamiento oficial de la Décima Expedición de Colombia a la Antártica 2023-2024, marcando el comienzo del viaje hacia el corazón del planeta.



Plastic Odyssey hizo escala en Cartagena

Plastic Odyssey hizo escala en el Puerto de Compas en Cartagena de Indias, Colombia, del 28 de septiembre al 23 de octubre de 2023, continuando su exploración de soluciones a la contaminación por plásticos en Sudamérica.

Foto 4. Foto tomada de <https://instagram.com/plasticodyssey>



En octubre de 2022, el buque Plastic Odyssey partió del Puerto de Marsella en una expedición de 3 años alrededor del mundo. Tras varias escalas en el Mediterráneo (Líbano, Egipto, Túnez, Marruecos) y África Occidental (Senegal, Guinea, Cabo Verde), el buque de expedición Plastic Odyssey y su equipo continúan su aventura en América del Sur y Central (Brasil, Guayana Francesa, Santa Lucía, Antillas Francesas, República Dominicana) y una escala de 3 semanas en Cartagena.

Durante su paso por Colombia, el equipo de la expedición ofreció a los equipos locales un programa de formación sobre técnicas de reciclado, el cual contribuye a desarrollar competencias y a promover la gestión sostenible de los residuos plásticos. Esta sesión de intercambio de conocimientos, centrada en la experimentación y la creación de prototipos a bordo del buque en el taller de reciclaje Plastic Odyssey, está destinada a una docena de emprendedores seleccionados mediante una convocatoria

de candidaturas por el enfoque innovador de su proyecto. Empresas de Cartagena, Bogotá y Medellín forman parte de este programa.

Durante el viaje, los equipos de exploradores de Plastic Odyssey visitaron sobre el terreno iniciativas de recuperación y transformación de residuos plásticos en recursos, mediante ingeniosas técnicas alternativas. Colombia está a la vanguardia de este planteamiento de convertir los residuos plásticos en materiales de construcción, y el equipo de Plastic Odyssey está aprendiendo muchas técnicas y modelos de los empresarios colombianos.

Tras esta escala en Colombia, el equipo de expedición del Plastic Odyssey se dirigió a Panamá, donde cruzará el canal a finales de octubre y continuará su descubrimiento de las iniciativas centroamericanas y latinoamericanas hasta finales de 2023, antes de dirigirse a Asia en 2024. El barco será embajador de la lucha contra la contaminación por plásticos en estos continentes. El equipo conocerá a las personas que están construyendo el mundo de hoy y de mañana, con el objetivo de crear una red mundial de soluciones para frenar la contaminación plástica.

Cabe resaltar que Plastic Odyssey nació en 2016 por iniciativa de Simon Bernard, Alexandre Dechelotte y Bob Vrignaud, dos jóvenes marineros y un ingeniero, los tres apasionados de la baja tecnología y la protección del medio ambiente, y este proyecto se basa en una simple constatación: cada minuto se vierten 20 toneladas de plástico en el Océano. Una vez en el mar, la mayor parte de este plástico ya no puede recuperarse. Por ello, la acción del proyecto se concentra en tierra, con dos pilares principales:

Clean up the Past: Desde hace más de cuatro años, Plastic Odyssey desarrolla tecnologías de baja tecnología y de código abierto para transformar los residuos plásticos en recursos y tratar así los residuos ya producidos en tierra, antes de que acaben en el mar. El objetivo de estas máquinas es desarrollar económicamente la industria de tratamiento de residuos plásticos, creando puestos de trabajo y luchando al mismo tiempo contra la contaminación en su origen. Build the Future: ¡convertir los residuos plásticos en recursos no será suficiente! Para eliminar la contaminación por plásticos a largo plazo, Plastic Odyssey trabaja en varios programas de sensibilización dirigidos a las poblaciones más afectadas por la contaminación por plásticos. El objetivo de estos programas es dar a conocer a todo el mundo las soluciones prácticas que existen para evitar el uso del plástico.

En la web ANPRA

Bienvenido a bordo de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos (ANPRA), donde te invitamos a explorar las diversas secciones de nuestra página web para sumergirte en el universo de la navegación profesional. Navega por nuestras diferentes secciones y descubre el riguroso proceso que define a nuestros pilotos prácticos. Entra a www.anpra.org y descubre cada rincón de nuestra plataforma digital, donde la pasión por la navegación se fusiona con la excelencia profesional.

¡Te esperamos para un viaje informativo único!



Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP)

Dirigiendo nuestras metas de expansión a nivel nacional e internacional, nos hemos propuesto dedicar nuestros esfuerzos a la creación, revisión y difusión de las Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP). Actualmente, pueden encontrar las ITPs publicadas en la sección correspondiente de nuestro sitio web: <https://www.anpracolombia.org/instrucciones-tecnicas-de-practicaje/> y planeamos compartir más detalles en futuros boletines. Este mes, nos enfocaremos en dos de ellas, comenzando con la ITP 008, titulada “Recomendaciones a los pilotos prácticos en investigaciones jurisdiccionales nacionales”.



Introducción ITP 008

Conforme a las cifras emitidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo mundial encargado de mantener la seguridad y protección en la navegación, a la hora de transportar diversas mercancías el Transporte Marítimo es el más eficiente y rentable, por lo que mueve aproximadamente el 80% del transporte internacional de las mismas.

Parte de su eficiencia, está asociada a la seguridad marítima y en ella, la labor del Piloto Práctico es definitiva; sin dejar de lado que, debido a su complejidad y a los diversos factores que intervienen en la misma, la labor del practicante está catalogada como una actividad de alto riesgo y la

seguridad en la realización de las maniobras a su cargo, depende de la aplicación del conocimiento con que cuentan en el Puerto de su jurisdicción. Por ende, la navegación de practicante acarrea ciertas responsabilidades legales tanto para al Armador, quien responde por las culpas del Capitán y el Piloto Práctico, pero estos últimos también tienen en Colombia, un control disciplinario descrito como violación de las normas de Marina Mercante.

Aunado a lo anterior, en aras de salvaguardar la seguridad marítima, dentro de una investigación jurisdiccional realizada por la Autoridad Marítima Nacional, el Piloto Práctico resulta ser el sujeto más vulnerable pues, debido a no encontrarse en condición de igualdad frente a la defensa que, con sus mayores recursos económicos, podría conseguir el Armador, o una Sociedad Portuaria, o cualquiera de las otras partes, puede hacer que el Piloto no cuente con una defensa experta. Por esto, es preciso preguntarnos si como sujeto procesal, ¿Conoce el Piloto Práctico la normatividad que le puede ser aplicada dentro de una investigación jurisdiccional nacional? Para resolver el anterior cuestionamiento, se redacta el presente documento, con el fin de proporcionar de manera pedagógica, un instructivo para proveer a los Pilotos Prácticos, las recomendaciones jurídicas que les permitan plantear una sólida defensa, en caso de la apertura de una investigación jurisdiccional por parte de la Autoridad Marítima Nacional. Todo ello, considerando que estas situaciones pueden originar en el Piloto Práctico, un conjunto de emociones de las que puede resultar imprecisiones que posteriormente afecten su defensa.



Escanea este código QR para ampliar la información

ANPRA en imágenes

¡Emocionante hito para Santa Marta! El primer buque con propulsión eólica arribó a la ciudad. ¡Un paso innovador hacia un transporte marítimo más sostenible en Colombia!



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

anpra2011@yahoo.com

infoanpra@yahoo.com.co



ASOCIACIÓN NACIONAL DE
PILOTOS PRÁCTICOS DE COLOMBIA



INTERNATIONAL MARITIME
PILOTS' ASSOCIATION