

Boletín No.

28

Noviembre 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: *Jairo Enrique Galindo Baraona* | **Índice:** *Pilotos Prácticos de Barranquilla* | **Fotos páginas interiores:** *Deisy Mabel Rincón, Alain Jair Buitrago Pinzón, Billy Elías, www.mincit.gov.co/*

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
Trazando el Horizonte: Una Conversación Exclusiva con la Dra. Deisy Mabel Rincón	8
Enfoque Experto: Diálogos Marítimos con Invitados Especiales.....	14
Noticias del mundo	15
Histórico: Buenaventura recibe su primer crucero.....	15
En la web ANPRA	18
Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP).....	18
ANPRA en imágenes	23
Imágenes más destacadas del mes	23



Saludo del Presidente



Uso de Simuladores para la Optimización del Practicaje

Ha sido una muy buena noticia para Colombia, el advenimiento de una nueva capacidad de simulación desde Barranquilla a través de la Empresa Pilotos Barranquilla que ha adquirido las estaciones de conexión, equipamiento y capacitación para la operación de un terminal remoto de los simuladores de maniobra de Force Technology.

Los Pilotos Prácticos de ese puerto y todos los demás de América latina tendrán la oportunidad de entrenarse en cursos de manejo de emergencias, administración de riesgos, toma de decisiones, maniobras de navegación en ríos, prevención de daños ambientales, entre muchos otros.

También tienen la oportunidad, los pilotos y navegantes, de consultar la ITP 025 elaborada por el señor Capitán Mauricio Vanegas, piloto maestro del puerto de Buenaventura, que en un gran trabajo nos recuerda los conceptos principales, utilidad y necesidad de la simulación con diferentes técnicas para la realización de actividades de practicaje en el mar, pero también para el diseño de ingeniería en puertos y canales de navegación.

Allí nos dice el señor Capitán Vanegas que “Un simulador es un sistema que reproduce un fenómeno, el funcionamiento de una máquina o las condiciones externas de la misma. En particular, el simulador náutico imita un puente de gobierno y su entorno, una sala de máquinas, un centro de control de pesca, una torre “offshore”, así como el entorno que le rodea, pudiendo modificar cualquier variable en el proceso. Un simulador de puente de gobierno puede recrear canales, estrechos, topografía, señales de navegación, aproximaciones a puerto y operaciones con otros buques de diferente tipo y tamaño”.

Recordemos que las Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP) son documentos realizados por profesionales de varias áreas del saber entre los que se cuentan pilotos prácticos, oficiales navales y mercantes, abogados, internacionalistas, entre otros, con una trayectoria de más de 15 años de experiencia, además de haber tenido una minuciosa revisión bibliográfica que permite tener la información más actualizada y veraz de manera rigurosa. Así mismo, cuentan con un comité revisor en el cual están involucrados diferentes expertos sobre la temática a tratar en cada Instrucción.

Esta ITP 025, particularmente, se encuentra publicada en la página web de ANPRA en el siguiente link: <https://www.anpracolombia.org/instrucciones-tecnicas-de-practicaje/>

Las capacidades del nuevo simulador se unen a las ya existentes en Barranquilla, Cartagena y Bogotá para entrenar los alumnos futuros prácticos y los mismos capitanes y pilotos cuando se trata de afrontar maniobras

nuevas en canales altamente restringidos y para la realización de Estudios de Maniobra conducentes a diseñar los procedimientos en Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación (RCTO).

Ahora, para resumir algunos aspectos de lo que señala el Capitán Vanegas, podemos decir que las principales definiciones que se usan son:

Escenario virtual: Es un espacio dinámico y tridimensional apoyado en las tecnologías de la información, que permite la simulación de situaciones y variables complejas con alto contenido gráfico, táctil y de sonido, lo que brinda una experiencia altamente realista al personal que lo utiliza (Mendoza y Vítola, 2018).

Simulador de Puente Completo (Full Mission Ship's Bridge Simulator): Este simulador se utiliza para replicar las operaciones realizadas en el puente de navegación de un buque en cualquier estado y condición del mar. Incluye una exhibición a gran escala del buque y el área circundante como se ve a través de las ventanas del puente (Klimkowski C. 2023).

ECDIS (Electronic Chart Display and Information System): El sistema de información y visualización de cartas electrónicas es una computadora de navegación digital especializada y una alternativa a las cartas de papel. Almacena un conjunto de cartas de navegación electrónicas (ENC) y/o gráficos de trama, que puede mostrar toda la información geográfica necesaria que necesita una tripulación para completar un viaje (Morley T. 2023).

Simulador de puente: Este es el más común y con el que cuentan gran parte de centros de capacitación marítima y empresas especializadas. Se recrea a escala real todos los elementos que encontramos en el puente de mando de un buque y gracias a varias pantallas de proyección de imágenes en 3D se reproducen escenarios reales diarios y nocturnos con diferentes condiciones meteorológicas y remolcadores a las maniobras (Revista del Sector Marítimo, 2023).

Buques virtuales: Es la representación virtual de los barcos de gran calado que, debido a su tamaño y diseño, son utilizados para realizar navegaciones marítimas de gran importancia (Mendoza y Vítola, 2018).

Los simuladores pueden ser definidos entonces como dispositivos que duplican las características esenciales de una situación y las ejecuta para que sean operadas por una persona.

El objetivo de cualquier simulación es proporcionar un entorno controlado donde el participante realiza tareas que son similares a las que deberían ejecutar si estuvieran expuestos a un entorno real. Los simuladores permiten un entrenamiento intensivo en el que se tratan situaciones de presión, se generan problemas e inconvenientes inesperados, dándole así

al piloto una práctica para la toma de decisiones en un ambiente controlado. Los instructores deben crear entornos de aprendizaje que faciliten el pensamiento crítico, la autorreflexión y la preparación de los pilotos para practicar en un entorno de navegación complejo y dinámico (Carson-Jackson, 2015).

Continúa el Capitán Vanegas señalando las aplicaciones de los simuladores en el desempeño del piloto práctico de la siguiente manera: Simulación en condiciones extremas: Esta simulación incluye la navegación con diferentes condiciones de avería como fallas en los mandos del puente o de máquinas, condiciones extremas como navegación en canales estrechos, navegación nocturna y baja visibilidad.

Otro tipo de aplicación es la simulación para el diseño de nuevos puertos y terminales: Esta simulación contempla la evaluación y optimización del diseño horizontal de un canal de navegación o dársena portuaria, como lo sugiere PIANC (2014) en la etapa de Diseño Detallado.

Y no se podría dejar atrás la Simulación para maniobras con nuevos terminales portuarios o canales: para verificar el impacto de obras civiles, como la construcción de nuevos terminales portuarios, muelles, canales o la evaluación de la ventana ambiental, procedimientos operativos y familiarización de los pilotos prácticos con un puerto o terminal de nueva construcción o para un puerto existente que fue objeto de dragado o ampliación.

Finalmente el Capitán Vanegas explica en la ITP025 de manera amplia todos los detalles y estándares de la Simulación con nuevas profundizaciones, la Simulación para operaciones no convencionales, la Simulación para nuevas ayudas a la navegación, la Simulación para determinar el Bollard-Pull de los remolcadores, la Simulación para determinar la ventana ambiental, la Simulación para operaciones con buques de grandes tamaños, la Simulación de maniobras con buques con mayores calados y finalmente la Simulación para un nuevo diseño de dragado.

Como ven, un mundo tecnológicamente avanzado pero todo un orgullo que tengamos capacidades que permitan hacer que los accidentes marítimos y fluviales en Colombia y otros países tiendan a cero.

Cordial Saludo

VALM (R) JUAN MANUEL SOLTAU OSPINA
PRESIDENTE



Con proa al futuro



>> **Trazando el Horizonte: Una Conversación Exclusiva con la Dra. Deisy Mabel Rincón sobre la Evolución y Perspectivas de ANPRA hacia el 2035**

En esta edición del boletín 'De Prácticos y Maniobras' de la Asociación de Pilotos Prácticos de Colombia (ANPRA), nos complace presentar una entrevista exclusiva con la destacada abogada Deisy Mabel Rincón, una figura clave en el ámbito marítimo, laboral y portuario con más de dos décadas de experiencia. La doctora Rincón, asesora de confianza en estos sectores, ha desempeñado un papel fundamental en la evolución de ANPRA, aportando su vasto conocimiento legal y visión estratégica.

En esta conversación, exploraremos los hitos significativos que han marcado la trayectoria de nuestra asociación, destacando la contribución invaluable de la doctora Deisy Mabel Rincón. Además, nos sumergiremos en su perspectiva y proyección para ANPRA hacia el año 2035, ofreciendo una visión anticipada de los desafíos y oportunidades que aguardan en el horizonte.

Acompañenos en este viaje a través de la historia y el futuro de ANPRA, guiados por la experiencia y la sabiduría de la doctora Deisy Mabel Rincón.



Foto 1. Dra. Deisy Mabel Rincón

>> La entrevista

¿Podría compartirnos una breve historia sobre la creación en la parte jurídica de ANPRA y cómo ha evolucionado a lo largo de los años?

Deisy Mabel Rincón: A ANPRA la crearon unos visionarios pertenecientes a (7) empresas de practicaaje del país, y una vez liquidada “Puertos de Colombia” debieron ser constituidas sus empresas de practicaaje, motivo por el que en 1993 tomaron la decisión de asociarse y desde allí han hecho de ANPRA una asociación sólida garante de la promoción y protección de los derechos de sus asociados, ya que desde sus inicios ha exigido al Estado la necesidad de que regule y reglamente la actividad de practicaaje en consonancia con la normatividad internacional garante del principal bien jurídico protegido por los prácticos, esto es, la seguridad. Como respuesta a ello, en primera medida se expidieron distintos actos administrativos, sin embargo, con el tiempo se materializó la imperiosa necesidad de regulación en la Ley 658 de junio 14 de 2001, por la cual se regula por primera vez en nuestro país la actividad marítima y fluvial de Practicaaje como servicio público, a la cual se le ha dado cumplimiento desde entonces.

¿Cuál ha sido su papel clave en la asociación desde que usted hace parte de ella?

D.M.R.: En principio, empaparme en la parte técnica del practicaaje para luego remitirme a la norma y poder interpretarla según el alcance de la misma, y en segundo lugar, con el estudio de los fallos emanados de la DIMAR, establecer la problemática del practicaaje, con algunos casos recurrentes de los prácticos en los siniestros marítimos haciendo énfasis en cómo enfrentar las audiencias en los interrogatorios de parte que se adelantaban en el desarrollo de las diligencias de la primera audiencia dentro de las investigaciones, realizando talleres en cada puerto donde prestaban los servicios los pilotos asociados a ANPRA.

¿Cuáles han sido los principales desafíos legales a los que se ha enfrentado ANPRA y cómo se han abordado?

D.M.R.: El primer desafío fue la transición de ser pilotos en la calidad de empleados públicos que conllevó a convertirse en pilotos prácticos privados como consecuencia inmediata de la vigencia del Estatuto de Puertos Marítimos (Ley 1ª de 1991), que obligó a que los pilotos prácticos, se organizaran en empresas prestadoras del servicio público de practicaaje. Y como (ii) la naturaleza técnica del practicaaje, por cuanto la Ley 1ª del 91, determinó que las empresas de practicaaje, a partir de su

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

constitución, se configuraban como Operadores Portuarios, en tanto que prestaban servicios de este mismo tipo en los puertos, a pesar de que, previamente, el Decreto Ley 2324 de 1984, había instituido al practicaje marítimo y fluvial como una actividad marítima.



Foto 2. Foto Archivo: V Congreso Latinoamericano de Prácticos realizado en el Hotel Caribe de la ciudad de Cartagena en el año 2009.

¿Cuáles considera que han sido los logros más significativos en términos legales para la asociación durante su tiempo aquí?

D.M.R.: Han sido varios logros a lo largo mis 18 años en la asociación, los logros más representativos fueron: (i) cambiar el concepto errado que tenía la Dimar respecto del art. 7° de la ley 658 de 2001, con relación a la Remuneración o Contraprestación por el servicio de practicaje, pues se aplicaba la Resolución 050 de 2002 en el que se reglamentaba la tarifa para el servicio de practicaje y no la remuneración del practico por el servicio. (ii) El Control de la Fatiga, con lo que se logró establecer que las capitanías de puerto, implementaran los turnos de pilotos en la prestación del servicio que permitieran brindar una mayor seguridad en la realización de las maniobras. (iii) Las Lanchas de Piloto, toda vez que dos pilotos para el 2004, ya habían perdido la vida cayendo de lanchas que no cumplían las condiciones técnicas mínimas que contempla la Circular OMI MSC-568- “medios para el embarco y trasbordo de prácticos”, ANPRA junto con la DIMAR, coordinaron esfuerzos jurídicos y técnicos durante varios años, lo que se tradujo en la expedición de la Resolución 672 de 2011.

¿Cómo ha contribuido ANPRA a la mejora y regulación de la industria de pilotos prácticos en Colombia?

D.M.R.: ANPRA cuenta con un largo recorrido histórico en litigios en favor de la protección de los derechos de los pilotos prácticos, como ejemplos se tiene el puerto de Santa Marta, consolidado como pionero al solicitar a la Superintendencia General de Puertos que expidiera la primera regulación de tarifas de practicaje y de remolcadores para el puerto. Fue así que con el fin de instituir una regulación unificada a nivel nacional en materia de practicaje, la DIMAR, durante la década de los 90s, inició un proceso de regulación a través de la expedición de distintas normas que reglamentaran la actividad marítima y fluvial de practicaje en procura de

permitirle a las empresas el ejercicio de la misma en condiciones de seguridad, sin embargo, algunas de éstas luego de ser demandadas por empresas de practicaje y la propia asociación donde estas se agrupaban, esto es, ANPRA, quien promovió algunas de las acciones de nulidad simple contra los reglamentos y resoluciones de la DIMAR, fueron declaradas nulas por el Consejo de Estado.

La participación de ANPRA fue fundamental también para establecer el dialogo que conllevaría a darle cumplimiento al artículo 26 del Decreto 1466 de 2004, reglamentario de la Ley 658 de 2001, mediante el cual se buscaba garantizar la prestación del servicio de practicaje en forma eficiente y segura, la DIMAR se vio en la necesidad de dictar la Circular No. 264 de 2004 CP-SEGEL-SENAVES-810 de noviembre 19 de 2004, en la que estableció una tabla de rotación de servicio de todos los pilotos que conforman las empresas de practicaje y señaló los parámetros correspondientes en días y horas para el cumplimiento del turno, incluyendo el periodo de servicio, periodo de maniobra de practicaje y periodo de reten y de reposo. Lo anterior, por cuanto en algunos puertos había pilotos que realizaban más maniobras que otros y no había una distribución uniforme del servicio.

En cierta medida, gracias a la labor jurídica de ANPRA, al día de hoy es posible delimitar la naturaleza, organización y alcances con el que se concibe al servicio público del practicaje, en la medida que producto del debate jurídico que se surtió frente a las reglamentaciones vigentes sobre la materia.

¿Existen cambios legales o normativos en los que ANPRA haya tenido un papel importante?

D.M.R.: Al estudiar la trayectoria de ANPRA a nivel de cambios legales, es menester destacar las gestiones adelantadas por la presidencia del Capitán Fernando Pareja Valest (q.e.p.d.), época en la que se trabajó de manera incesante para lograr la reivindicación de la dignidad del servicio público de practicaje en Colombia, dada la lucha que asumió la asociación para lograr una remuneración justa para el actor principal de la actividad, esto es, el piloto práctico. Toda vez que, las empresas de practicaje eran quienes recibían la contraprestación por las tarifas de practicaje y le pagaban a los pilotos un porcentaje inferior al 50%, circunstancias que llevaron a presentar sendos oficios e instaurar acciones de cumplimiento que conminaron a la Autoridad Marítima Nacional a fijar una remuneración específica para el piloto y no para la empresa de practicaje, lo cual derivó en una profusa reglamentación a través de los distintos actos administrativos que culminaron con la expedición de la resolución 630 de 2012.

¿Cómo maneja la asociación los procesos legales para garantizar los mejores resultados para sus miembros?

D.M.R.: Hacemos un estudio de los posibles abogados a los que se pueda acudir a efectos de plantearle el problema jurídico que en determinado momento histórico de la asociación ha podido afectar de alguna manera la actividad de practicaje, así como el bienestar y la seguridad de los pilotos.

Luego de planteado el problema jurídico, se socializa y explica con el abogado la temática desde el punto de vista técnico náutico.

De acuerdo a la naturaleza de la problemática en litigio, son planteadas las posibles soluciones a la problemática propuesta a través de conceptos verbales o escritos, para posteriormente estructurar la demanda con el fin de presentarla ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

¿Se han establecido alianzas estratégicas que hayan beneficiado a la asociación?

D.M.R.: Si, al principio solo de carácter individual, con los pilotos prácticos de otras latitudes para la realización de foros y congresos nacionales e internacionales.

Luego, con terminales portuarios con el objeto de diseñar el tipo de buques para sus muelles.

Actualmente se están adelantando gestiones para concretar un convenio con una administradora de riesgos laborales para fomentar la cultura de la seguridad en el ejercicio de la actividad de practicaje.

¿Cómo se ha adaptado la asociación a los cambios en las regulaciones a lo largo de los años?

D.M.R.: Sobre este punto han tomado gran relevancia las capacitaciones que se realizan a través de talleres internos en todos los puertos, con el propósito de actualizar a los pilotos en relación con el ejercicio de su actividad.

De igual manera, la asociación se ha basado en las propias experiencias y lecciones aprendidas por los pilotos durante sus respectivas carreras, para lo cual la resiliencia válida de los medios tecnológicos como los simuladores han permitido afianzar los niveles de seguridad realizando ejercicios de maniobras de alto riesgo a bordo de estos.

Lo que les ayuda en el ejercicio de su actividad dado que con la utilización de las nuevas tecnologías el piloto tendrá la capacidad de realizar las operaciones justo a tiempo y con el acceso a la información con los sistemas de servicios de la Estación de tráfico marítimo, se obtiene un servicio de asistencia a la navegación de los buques que arriban y zarpan de puerto.

¿Cómo fomenta ANPRA la participación activa de sus miembros en cuestiones legales y decisiones importantes?

D.M.R.: En las asambleas y en las reuniones de junta directiva en los diferentes puertos del país, haciéndolos participes de las problemáticas legales que puedan llegar a afectarlos para lo cual ellos hacen uso de su derecho de voz y de voto.

¿Existen mecanismos específicos para recoger y abordar las preocupaciones legales de los pilotos prácticos?

D.M.R.: Si existen, los miembros de junta directiva recogen las preocupaciones de los asociados por puerto y las comentan en las reuniones de junta directiva y allí se plantean las posibles fórmulas de solución.

Adicionalmente hay un conducto regular para tratar los temas de interés jurídico o que pueden generar consecuencias de orden legal, a través de la puesta en conocimiento del Presidente y de la asesora jurídica de ANPRA.


¿Qué iniciativas legales o cambios normativos espera la asociación promover en los próximos años?

D.M.R.: Fomentar el aprendizaje de las nuevas tecnologías a efectos de que los pilotos prácticos de Colombia estén a la altura de los avances tecnológicos que en el mundo se han implementado, es decir, modernizando la ley en temas tecnológicos.


Modernizar el actual régimen reglamentario en relación con los estándares de capacitación y entrenamiento de pilotos para que se puedan incluir entre otras cosas, los entrenamientos con simuladores de avanzada y reiterar la exigencia a las empresas de practicaaje con relación a la implementación de centros de operaciones que ayuden a la operatividad de las maniobras con buques de alta tecnología que arriban a futuro atracarán en nuestros puertos, buscando un actuar unificado de los servicios de tierra para el apoyo de la navegación entre las estaciones de control de tráfico marítimo y los centros de operaciones que se establecerán con estas nuevas tecnologías en las respectivas empresas de practicaaje. La inversión en tecnología para el practicaaje sin duda repercutirá de manera positiva en distintos ámbitos en el sector marítimo y portuario, que van desde la optimización del funcionamiento de los terminales y, en consecuencia, del servicio de practicaaje hasta otros ámbitos dado que, como resultado, se logrará mayor productividad y reducción de costos operacionales a largo plazo.



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

¡Damos una cálida bienvenida de nuevo a “Perspectivas Expertas”! En esta sección, establecemos un enlace entre nuestros lectores y reconocidos especialistas en pilotaje práctico, tanto a nivel nacional como internacional. Estas entrevistas breves nos sumergen en un sector esencial que impulsa la economía cotidiana. Cada edición proporciona una oportunidad única para aprender y evolucionar en este ámbito crucial.

Este mes, los invitamos a embarcarse en un fascinante viaje de conocimiento y reflexión con el Capitán Ricardo Izquierdo, Piloto Maestro de los Puertos de Cartagena y Puerto Bolívar. También recordamos la entrevista que realizamos al Capitán Rodrigo Ramírez Navarro, Secretario de la Asociación de Prácticos del Puerto de Chile.

Acompáñenos mientras exploramos las ideas y experiencias de estos dos destacados expertos, brindando una visión más profunda de este apasionante campo. ¡Les invitamos a unirse a nosotros en este viaje de aprendizaje y reflexión!



Noticias del Mundo

En nuestro compromiso constante de mantenerlos al tanto de los sucesos más destacados en el apasionante ámbito marítimo y fluvial, tanto a nivel nacional como internacional, les hacemos extensiva una cordial invitación para unirse a nosotros en este apasionante periplo informativo. Nuestro objetivo es proporcionarles una visión completa y actualizada de las noticias que inciden directamente en esta industria dinámica y esencial para el comercio global. Les instamos a acompañarnos en este fascinante viaje informativo mientras exploramos el extenso mundo marítimo.



Histórico: Buenaventura recibe su primer crucero

En su portal web <https://www.mincit.gov.co/prensa/noticias> el ministerio resalta que El sector turístico de Buenaventura vivió un acontecimiento histórico con la llegada del primer crucero con 400 pasajeros alemanes a bordo, se trata del el MS Hamburg, de la compañía de barcos alemana Plantours Cruises, uno de los operadores de viajes fluviales más importantes de Europa.

Foto 3. Llegada del MS Hamburg, al puerto de Buenaventura. Foto tomada de /www.mincit.gov.co.



Los turistas alemanes desembarcaron en la Sociedad Portuaria de Buenaventura, donde tuvieron la oportunidad de acercarse a la cultura y tradición del Pacífico colombiano a través de muestras folclóricas y el encuentro de platoneras, las reconocidas mujeres afro que realizan una labor tradicional para ofrecer productos típicos y ancestrales de la región. Los pasajeros del MS Hamburg tuvieron además la oportunidad de sumergirse en la magia de Buenaventura, deleitándose con la comida local, disfrutando del tradicional 'viche', paseando en el transporte típico y bailando al compás de la marimba de chonta.

El itinerario contempló también la visita a la Reserva Natural San Cipriano, situada cerca de Buenaventura y célebre por su ecosistema natural repleto de senderos, cascadas naturales y un bosque húmedo tropical.

Estas actividades fueron apoyadas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo a través de Fontur, con un proyecto de promoción que contó con una inversión de más de \$442 millones.

El ministro de Comercio, Industria y Turismo, Germán Umaña Mendoza, destacó la llegada de este primer crucero al Pacífico colombiano con extranjeros que buscan disfrutar “la inmensa oferta en turismo de naturaleza y aventura, gastronomía, cultura e historia de nuestros territorios, y en particular de Buenaventura, el principal puerto que tenemos sobre el Pacífico”.

El alto funcionario agregó que en el gobierno del presidente Gustavo Petro “promovemos nuestros destinos turísticos y mantenemos el compromiso de cuidarlos, protegerlos y garantizar su sostenibilidad. Queremos que los visitantes internacionales vean a Colombia como un destino en armonía con la vida”.

Por su parte, Carmen Caballero, presidenta de ProColombia, expresó que “este acontecimiento marca un hito en la industria de cruceros en Colombia y confirma los resultados de nuestra estrategia de promover este tipo de turismo en destinos no convencionales. Es emocionante ver cómo este barco llegó a Buenaventura, un lugar repleto de experiencias únicas que reúnen la esencia de Colombia, el país de la belleza”.

Entre tanto, el gerente general de Fontur, Álvaro Balcázar, añadió que la llegada del primer crucero a las aguas del Pacífico colombiano es el resultado de un trabajo articulado de promoción de destino que se viene desarrollando en el Gobierno del Cambio, enfocado destacar la riqueza cultural y natural que la ciudad tiene para ofrecer.

“Entre septiembre de 2022 y octubre de 2023 se han aprobado 8 proyectos de turismo para Buenaventura por un valor de \$2.570 millones, de los cuales \$826 millones corresponden a la promoción y mercadeo de la ciudad como destino turístico”, dijo el gerente de Fontur.

Agregó que “bajo una mirada de desarrollo turístico integral, se han aprobado proyectos en infraestructura turística que ascienden a \$612'093.578; para competitividad turística \$706'843.579, y en la línea Inversión Territorial, recursos por \$424'879.3852”.

Cabe anotar que este destino fue escogido por la empresa Plantours Cruises por “su sabor a selva y mar. Esta ciudad ofrece a los viajeros una fusión única de experiencias culturales y naturales”, indican. Además,

Oliver Steuber, director general de la compañía, explicó: “cuanto más pequeño es el barco, más grande es el mundo. Esta es exactamente la razón por la que nuestros huéspedes se unen a nosotros. Por rutas más allá del turismo de masas en el mar y por excursiones a regiones poco visitadas de nuestro mundo”.

Esta marca de barcos ya tiene a Colombia entre su portafolio y con la inclusión de Buenaventura está expandiendo su presencia en el país.

La empresa actualmente ofrece otro itinerario centrado en el Caribe que incorpora a la isla de San Andrés.

Nueva temporada de cruceros aportará unos US\$ 50 millones

La temporada de cruceros 2023-2024 trae buenas noticias para Colombia en términos de generación de ingresos, pues se espera que tenga un impacto económico cercano a los 50 millones de dólares, según el estudio “Economic Contribution of Cruise Tourism to the Destinations Economies” realizado por el Business Research & Economic Advisors (BREA).

De acuerdo con datos proporcionados por las autoridades portuarias y la industria de cruceros, se esperan 220 recaladas (llegadas a puerto) de al menos 30 líneas de cruceros de países como Noruega, Estados Unidos, Reino Unido, Suiza, Alemania y Mónaco.

Esto se traduce en un estimado de 334.000 pasajeros que visitarán el país en esta temporada.

Uno de los aspectos más destacados de la nueva temporada es la inauguración de recaladas en destinos emblemáticos como Cartagena, Santa Marta y Buenaventura.

Por primera vez, alrededor de 14 barcos explorarán estos destinos, lo que representa un avance importante para el turismo en Colombia. Entre estas navieras se encuentran el Carnival Conquest, Silver Nova, Celebrity Beyond, Viking Mars, Seven Seas Grandeur, Silver Dawn, Marella Discovery, MSC Explora I, Wind Spirit, Le Dumont-D'urville y MS Hamburg.

La nota completa la pueden encontrar en



 Escanea este código QR para ampliar la información

En la web ANPRA

Te damos la bienvenida a bordo de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos (ANPRA). Te invitamos a explorar las diversas secciones de nuestra página web y sumergirte en el fascinante universo de la navegación profesional. Recorre las distintas secciones para descubrir el minucioso proceso que define a nuestros pilotos prácticos. Visita www.anpra.org y explora cada rincón de nuestra plataforma digital, donde la pasión por la navegación se fusiona con la excelencia profesional.

¡Estamos emocionados de tenerte a bordo para este viaje informativo único!



Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP)

Dirigiendo nuestras metas de expansión tanto a nivel nacional como internacional, nos hemos comprometido a enfocar nuestros esfuerzos en la creación, revisión y difusión de las Instrucciones Técnicas de Practicaje (ITP). En la actualidad, pueden encontrar las ITPs publicadas en la sección correspondiente de nuestro sitio web: <https://www.anpracolombia.org/instrucciones-tecnicas-de-practicaje/>. Planeamos compartir más detalles en futuros boletines para mantenerlos informados sobre las actualizaciones y mejoras continuas en nuestras prácticas.

Este mes, nuestro enfoque se centra en tres de estas instrucciones técnicas esenciales. La ITP 007, titulada “Convenio MARPOL y su aplicabilidad en el practicaje”, aborda aspectos cruciales relacionados con la protección del medio ambiente marino. Asimismo, exploraremos la ITP 009, que lleva por título “Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)”, examinando los estándares de seguridad marítima. Finalmente, nos sumergiremos en la ITP 010, titulada “Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar”, para comprender las directrices que rigen la formación y titulación de los profesionales marítimos. Les animamos a explorar estas valiosas ITPs y mantenerse al tanto de las futuras actualizaciones que fortalecerán nuestras prácticas de practicaje.



Introducción ITP 007

Día a día son miles las maniobras de buques que se realizan alrededor del mundo con los distintos tipos de embarcaciones que existen, por ende, los riesgos asociados a la actividad como tal se incrementan debido a factores humanos, naturales y materiales, siendo la afectación al medio marino una de las principales consecuencias a prevenir. Si bien existen ya múltiples normas, leyes, procedimientos y demás, tanto nacionales como internacionales, al igual que iniciativas privadas y gubernamentales que buscan preservar la integridad del medio marino, resulta evidente que su cumplimiento no se

hace con la debida rigurosidad, quedando en manos de quienes vivimos en y del mar, y en general del medio marino, la responsabilidad de ser vigilantes ante las posibles afectaciones que puedan ocasionar algún impacto ambiental.

Con base a lo anterior, es claro que todos en algún momento de nuestra profesión hemos escuchado sobre el convenio MARPOL y sus distintos anexos, el cual desde su creación ha tenido múltiples versiones y mejoras, que hacen que el convenio se adapte a nuevas realidades derivadas de la actividad marítima, sin dejar a un lado las demás normas y los conocimientos propios de la gente mar, siendo sin lugar a duda, la lógica y el sentido común, fundamentales en la práctica diaria de nuestra actividad, la de los terminales marítimos y las embarcaciones. Debemos destacar que nuestra misión como Pilotos Prácticos está delimitada en la maniobra asignada y en repetidas ocasiones es necesario recordar estos convenios para tomar decisiones oportunas en caso de ser necesario. Por lo cual a continuación veremos este convenio en forma general, para así recordar sus distintos apartes y llegado el caso tener a la mano herramientas suficientes para cumplir con nuestra responsabilidad y proteger el medio ambiente.



Introducción ITP 009

En el sector marítimo y fluvial se han presentado, a lo largo de la historia, accidentes y catástrofes producidos por diferentes aspectos y/o factores que pueden ser de carácter profesional, fallas técnicas en los buques, factores de condiciones meteomarinicas extremas o cambiantes, procedimientos inadecuados, entre otras. La Organización Mundial Marítima (OMI) se ha encargado de crear y actualizar múltiples convenios y tratados marítimos con sus Estados parte con el fin de reducir la posibilidad de accidentes.

Uno de ellos, el SOLAS (SAFETY OF LIFE AT SEA) tuvo como origen el infortunado accidente mundial marítimo que ocurrió a comienzo del siglo XX, con el Titanic. Prevenir la fatalidad y la muerte en el futuro dando unos estándares claros y seguidos por todos los países fue el propósito que permitió avanzar en el Convenio que se ha constituido en uno de los pilares fundamentales de OMI. A partir de esto, la implementación del convenio SOLAS ha mantenido los estándares de cumplimiento para la navegación segura, y a través de sus enmiendas ha estado en permanente actualización.

Se pretende explicar mediante este documento de Instrucciones Técnicas del Practicaje (ITP), las partes del origen del convenio SOLAS, los 12 capítulos que se encuentran en el marco normativo internacional, donde se describen las: normas relativas para la construcción, equipamiento y explotación del buque; descripción para los dispositivos de salvamento (botes de rescate, chalecos salvavidas entre otros), normativa en radiocomunicaciones, normativa relativas al transporte general y transporte de mercancías peligrosas, limitaciones y obligaciones a seguir al momento de diseñar buques; seguridad en la navegación como puede ser en los servicios y avisos meteorológicos, vigilancia de hielos, rescate de buques; regulación de la velocidad en los buques y adaptaciones en la dirección de navegación.

Finalmente, se incluirá la importancia y el uso de aplicación del convenio SOLAS en la actividad del practicaje, ya que es vital para esta actividad conocer las reglas que rigen el transporte internacional de mercancías a través de canales, bahías y ríos donde transitan naves de banderas que tienen la obligación de cumplir las normas de este instrumento jurídico global.



Introducción ITP 010

Las actividades marítimas y fluviales de transporte son de reconocida importancia por las consecuencias socioeconómicas que tienen a través de la interconexión de rutas comerciales, la implementación de controles de seguridad, el tránsito de personas y poseer un flujo comercial del 80% de las mercancías en el planeta, además de la responsabilidad de transportar el 75% de los insumos energéticos y de hidrocarburos del mundo (según cifras estadísticas comerciales de la OMC y de la OMI), lo anterior, hace de vital importancia la participación e idoneidad del Piloto Practico en la ejecución de maniobras en los terminales marítimos,

gracias al rol que desempeñan se logra la minimización de los riesgos y salvaguarda de la seguridad en el mar, facilitando el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales

Los tipos de cargamentos más conocidos son:

- » Carga básica: consiste en transportar herramientas de todo tipo de infraestructuras pesadas y de contenedores.

- » Transporte de graneles o Bulk Carrier: de los más utilizados, satisfacen una fracción de la demanda alimentaria del mundo; se estima aproximadamente un total de 5500 buques Bulk Carrier activos en servicio en todo el mundo, según INTERCARGO (Agenciamiento de carga internacional aérea, marítima y OTM).
- » Cargamentos de roll on – roll off: lleva cargamento pesado de referencia automovilística, maquinarias industriales, entre otros, además el sistema de cargamento roll on-off cuenta con un mecanismo eficiente para la logística al momento de desembarcar los productos en los puertos.
- » Transporte de ganado: El transporte de ganado vivo y de producto alimentario, es un sistema que cubre las reglamentaciones para mantener en sanas condiciones el animal y el producto alimentario.
- » Cargamento de transporte en materias energéticas, gas licuado y de hidrocarburos: Esta clase de cargamento en buques es uno de los más importantes en el comercio internacional y para el cuidado del medio ambiente marítimo, estos buques cumplen con la responsabilidad de cubrir la demanda energética de algunos países que son dependientes de estas energías, también ayudan a prevenir contaminación tóxica en los mares.
- » Transporte de personas: El medio de transporte para personas es una actividad marítima y fluvial de las más usadas en el mundo, según la OMC; esto es debido por su facilidad y comodidad de transporte para llegar a destinos lejanos costeros, dentro de este medio de transporte encontramos actividades frecuentes como los cruceros, el transporte civil y militar, entre otras. Por lo tanto, la labor de tripular estos distintos tipos de barco la deben ejercer personas que cuenten con una formación especial y la titulación, el conocimiento y la rigurosidad requeridas para tan alta responsabilidad. Mediante de la ITP 010 sobre el Convenio Internacional en Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) se tiene como objetivo detallar y poner en primera línea la importancia y aplicación de esta norma como uno de los pilares sobre los cuales se sustenta la seguridad integral marítima en el mundo. Ese pilar es el de la Gente de Mar.

Para los efectos de la formación del Piloto Práctico es preciso remitirlo a la resolución A-960(23) del 5 de diciembre de 2003 Anexos I y II, donde se establecen las “Recomendaciones sobre formación, titulación y procedimientos operacionales para prácticos que no sean de altura”, donde se desglosa el papel de relevancia del Piloto Práctico en la promoción de la seguridad de la navegación y en la protección del ambiente marino, en la medida en que éste, se une al “Bridge Team” al momento del ejercicio de una maniobra, con el fin de mitigar y minimizar posibles accidentes.



Cómo nos encuentran



www.anpracolombia.org

Frases ANPRA



ANPRA en imágenes

El gobierno nacional realizó trabajos de dragado de mantenimiento al canal de acceso al puerto de Buenaventura, dragado realizado por la draga de succión en marcha BARTOLOMEU DIAS de eslora 147 mts, 17.130 toneladas de registro y con una capacidad en tolva de 14 mil m³, garantizando así las condiciones seguras de navegabilidad por el canal de acceso al puerto.

Registro fotográfico enviado por nuestro piloto práctico Alain Jair Buitrago Pinzón desde Buenaventura.



Así es el trabajo de nuestros pilotos prácticos, hombres de mar quienes 24/7 trabajan incansablemente para dar lo mejor de sí y aportar de esta manera al desarrollo de nuestro país.

En las imágenes y el vídeo del código QR podemos apreciar al Piloto Maestro Billy Elías en maniobra en Santa Marta, y también el buen desempeño de la lancha de práctico.



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