

## VISITA Y SALUDO DE BIENVENIDA

### SALUDO DEL COLEGIO DE OFICIALES

Es sumamente motivante para EL ARGANEO y para el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Colombiana, el recibir voces de aliento. Desde los rincones más alejados de nuestra geografía y de lejanas tierras igualmente. Motivante porque estamos despertando el interés de disímiles disciplinas hacia el gremio, con el objeto de unir voluntades hacia un fin común. El Mar.

El Colegio busca enaltecer y defender la profesión del Oficial y Marino Mercante, defendiendo y ocupando los espacios que nos pertenecen.

Si bien es cierto, en este cambiante y siempre activo universo los retos son igualmente demandantes, no por ello dejaremos de estar a la altura de las necesidades que exige la defensa y honra de nuestra profesión. Somos nosotros y solamente nosotros, quienes enarbolaremos el blasón de la bandera para hacer presencia en los mares de nuestro atribulado país.

Los invito a formar parte del cambio. Los invito a soñar a que las cosas pueden ser posibles si trabajamos unidos representando consistentemente a los gremios que representamos.

Agradezco a Armcol, Entremares, SENA, ITF, Fundanautica, Tecnar, SPRT PISISI S.A por la buena disposición para construir.



Colegio de Oficiales De La Marina Mercante de  
Colombia



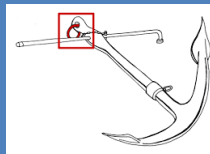
Reunión con el Sr Vicealmirante Ernesto Durán, recientemente nombrado en el cargo como Comandante Armada Nacional en Bogotá. Se presenta el Colegio de Oficiales como aliado para tratar temas de mutuo interés. Ing. Fernando Molano, Valm Ernesto Durán, C(r) Germán Monroy.

## MESA SECTORIAL TRANSPORTE MARITIMO



El C.O.M.M.C sigue haciéndose presente en la “Mesa Sectorial del Transporte Marítimo”, aportando ideas e inquietudes para fortalecer la formación y la academia de la gente de mar. Participaron, ITF: Miguel Sánchez, Entremares: Diana Osorio, Armcol: José Sarmiento, Tecnar: Isabel Pérez, Fundanautica: Cap(r) Jorge Ríos, Anfitrión: SENA con la presidencia de P Betín.

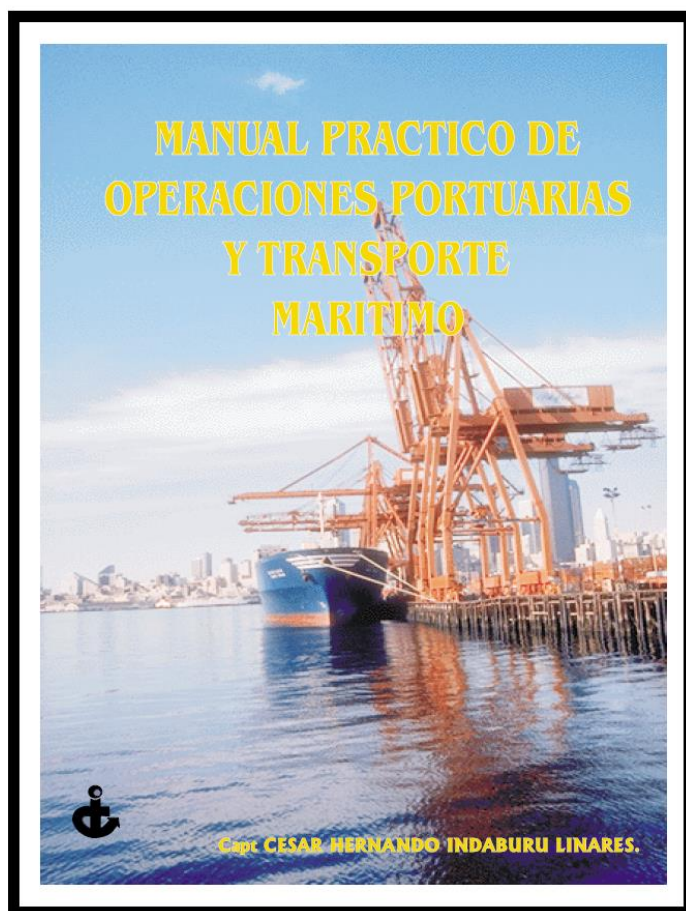
Al mismo tiempo, el C.O.M.M.C. jalona la “Mesa Sectorial Portuaria” para fortalecer la cualificación del talento humano que en corto plazo estará vinculándose al sector portuario en la zona de Urabá, Antioquia. Esto con miras al fortalecimiento de las competencias de la comunidad de la zona, para enfrentar el reto de los proyectos portuarios de la región.



## RECONOCIMIENTO ESPECIAL

Un reconocimiento especial al Sr Ingeniero Juan Carlos Silva, por su brillante carrera como ingeniero, leal compañero y amigo de todos quienes le conocemos. (Segundo de Izquierda a derecha, MC 31.)

Juan Carlos ha sido el Ingeniero que ha enfrentado el reto de liderar la modernización del más eficiente puerto privado del país de su tipo y gracias a su silenciosa labor, el que hoy en día SPRC ostente el blasón como uno de los más eficientes Terminales Portuarios en Latinoamérica.

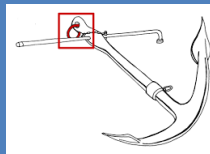


*Reconocimiento especial al Sr. Capitán de Altura Cesar Indaburu, por la publicación de su libro “Manual Práctico de Operaciones Portuarias y Transporte Marítimo”. Libro con gran contenido técnico, rigurosidad conceptual y claro conocimiento del entorno portuario y marítimo.*

*Ideal para consulta y estudio de los iniciados y expertos que se desempeñan en este medio.*

*Si bien es cierto que fue publicado hace algunos años, es importante el resaltar su gran aporte a nuestro gremio y por supuesto, para toda la gente vinculada a este universo portuario y marítimo.*





## RECUPERADO LA MEMORIA

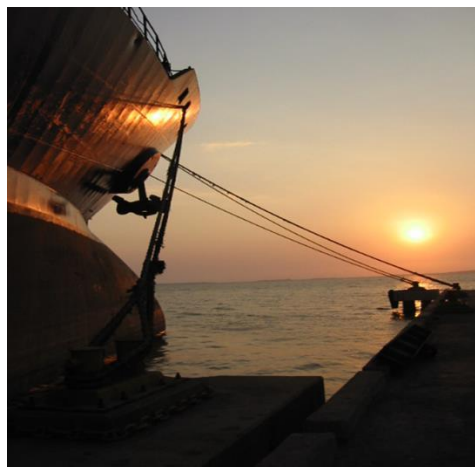
### LOGOS DE NUESTRAS NAVIERAS



Nuevamente invitamos a todo el gremio, a colegas y a inquietos investigadores a aportar en este rincón del recuerdo. Quisiéramos en esta columna llamada “recuperar la memoria” el rescatar los logos de las navieras representativas que han forjado la historia marítima del país. (Ver Boletín No 1- FMG, Interoceánica, Agromar)

En este caso, ilustro logos de algunas navieras internacionales.

### CONCURSO DE FOTOGRAFÍA



Se invita a todos los interesados, a enviar fotografías que se publicarán 1 a la vez por boletín. A fin de año se escogerá entre todos la que consideremos la mejor.

*MIN Ciudad de Oviedo, Naviera Blancamar, atracada en un atardecer Cartagenero. Fernando Molano, Nikon.*

## COLUMNISTAS

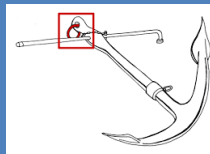
### CLUBES PANDI - Protección e Indemnización Cap Altura Julian Cajiao

Las Asociaciones de Protección e Indemnización, conocidas como Clubes P&I, o también Clubes Pandi son entidades integradas por armadores, que en un sistema mutual, proveen cobertura de seguros marítimos en relación a todos aquellos riesgos de responsabilidad civil que no son cubiertos por las pólizas de casco y maquinaria.

La historia revela que desde el siglo XVIII en Inglaterra, con la expedición de la Ley Burbuja de 1720 Bubble Act - se generó un virtual monopolio a dos compañías para el negocio del seguro marítimo, al prohibirse a las corporaciones emprender en este negocio salvo que estén autorizadas por ley de edicto real. Sin embargo, la Ley Burbuja no prohibía a las personas naturales asegurar riesgos marítimos. Esto facilitó la formación del Mercado asegurador de Lloyd's, como también la agrupación de propietarios de embarcaciones que establecieron clubes mutuales o asociaciones para brindarse protección a sí mismos frente a riesgos del mar. La principal característica del sistema mutual es que cada miembro contribuye frente a los siniestros de los otros miembros.

La historia también revela que las inicialmente denominadas “asociaciones de protección” tuvieron origen en los Clubes Mutuales de Casco (“Mutual Hull Clubs”) grupos de dueños que se agrupaban y se auto aseguraban por daños a sus embarcaciones. Estos Clubes se organizaban mayoritariamente en diferentes puertos de Inglaterra diferentes de Londres, como una alternativa al mercado asegurador de Lloyd's.

El concepto de estos Clubes comenzó a evolucionar de protección de casco a protección de responsabilidad civil debido a cambios en el mercado, como también por la decisión en el caso De Vaux v Salvador [1836] 4Ad&E 420, la cual negó que la póliza de Casco tuviera cobertura en



responsabilidades civiles generadas por una colisión. Esto significó la inmediata necesidad de cubrir este riesgo.

El mercado asegurador de casco, a través de la cláusula “runaway clause” protegió ese riesgo pero tan solo respecto de las tres cuartas partes y limitado al valor de la nave. Esta cláusula se convirtió en un estándar en las pólizas de seguros en el mercado inglés y aún es conocida con dicho nombre como también con la denominación de “Liability Collision Clause”, ó sea, Cláusula de Responsabilidad por Colisión.

Los aseguradores de casco entonces no estaban dispuestos a asegurar la totalidad de los riesgos de responsabilidad civil resultantes de una colisión. La intención era que los dueños de las embarcaciones asumieran parte del riesgo. De alguna manera esto facilitó la creación de las asociaciones de armadores en entes inicialmente conocidos como Clubes de Protección a fin de auto asegurarse por la porción de riesgo no cubierta por el seguro de casco.

El Siglo XIX trajo dramáticos cambios legislativos en Inglaterra suficientes para generar nueva necesidad de cobertura de seguros marítimos. Se expidió la Ley de Accidentes Fatales en 1846 (Fatal Accidents Act, 1846) que establecía derechos legales de los familiares para reclamar compensación en caso de fallecimiento en accidentes. La Ley sobre Puertos, Muelles y Embarcaderos de 1847 (Harbour, Docks and Piers clauses Act, 1847), que reguló sobre los daños de los barcos a las instalaciones portuarias; y la Ley de Responsabilidad de los Empleadores de 1830 (Employers’ Liability Act, 1830). Todas las provisiones de estas leyes que generaban responsabilidad a los armadores comenzaron a ser cubiertas por los Clubes de Protección.

Los Clubes P&I que conocemos en la actualidad, que incluyeron la cobertura “Indemnización ” comienzan a configurarse debido a la necesidad de cobertura adicional generada por decisiones judiciales que

restringieron las cláusulas de exclusión en los contratos de transporte de mercancías y en consecuencia establecieron pautas de responsabilidad en el transporte marítimo por la carga.

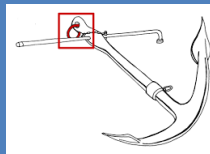
En realidad, había sido práctica común de los armadores incluir cláusulas en estos contratos que prácticamente impedían cualquier responsabilidad del transportista sobre la carga. La doctrina del Laissez Faire o total libertad de contratación comenzó a no ser tan absoluta. Resultaba necesario limitarla para balancear los poderes de negociación entre los transportistas y los cargadores, lo cual se consagra internacionalmente con las Reglas de La Haya y Visby.

Actualmente la cobertura P&I de aproximadamente el 90% del tonelaje mundial proviene de 13 asociaciones miembros del International Group of Protection and Indemnity Clubs., Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnidad.

REF . Capitulo 4 - Organizaciones Maritimas - Libro Transporte Maritimo - Contratacion Internacional - Cap. JCC







## CEREMONIA PRIMERA PIEDRA SOCIEDAD PORTUARIA DE TURBO PISISI.S.A.



Desfile por las calles de Turbo



Ceremonia Primera Piedra.



Representantes de Dohwa, Hyundai, Natec, Autoridades municipales y departamentales, Junta directiva.



Teofilo Iemus, Natec Corea, A Abuchar (Alcalde), Fernando Molano

El 12 de Mayo, se realizó la ceremonia de la primera piedra del proyecto "Sociedad Portuaria de Turbo PISISI S.A. El proyecto movilizará carga general, a granel, contenedores y vehículos entre otros. Se espera iniciar la construcción de la primera etapa, en Noviembre del año 2017 con la participación de Dohwa en diseño e ingeniería y Hyundai como constructor. La primera etapa se espera terminar a mediados de Julio del 2019 para inicio de la operación temprana con canal de acceso a 12 metros.. Posteriormente se continuará con la fase de dragado a 17 metros y finalizar las obras civiles. Ver por Google: [puertopisisi.com](http://puertopisisi.com)

Se invita al gremio a vincularse y formar parte de este proyecto de región y de país.

## EXPLOSION EN ASTIVIK Y COTECMAR



Foto Google.

El 17 de Mayo se registró una fuerte explosión en la zona de mamonal en Cartagena. Quienes hemos navegado y trabajado en el medio, sabemos lo expuestos que estamos en nuestro entorno laboral a todo tipo de accidentes.

Se han generado mucho tipo de especulaciones sobre las causas de este incidente. Sin embargo, aún hoy sigue siendo tema de investigación las causas y la simultaneidad de las explosiones en ambos astilleros. Tanto en el de Cotecmar como en el de Astivik.

Mucha fortaleza para quienes perdieron sus seres queridos y solidaridad para con ambas organizaciones.

### C.O.M.M.C (Fundado 8 Septiembre de 1979)

La NUEVA JUNTA DIRECTIVA elegida en la ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA del 31 de MARZO de 2016 y ratificada en JUNTA DIRECTIVA del 21 de AGOSTO en CARTAGENA quedó constituida así .

**PRESIDENTE** Ingeniero FERNANDO MOLANO-CARTAGENA.

**Vicepresidente** Capitán de Altura Víctor Millán-Bogotá

**Secretario** Jefe Ingeniero Hoover Morales-Bogotá

**Tesorero** Capitán de Altura Robin Fernandez-Cartagena

**Vocal** Ing. Gonzalo Borda-Bogotá

**Vocal** Ing. Francisco Hoyos-Cartagena

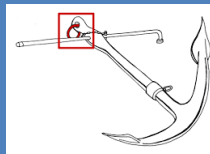
**Vocal** Ing. Víctor Mario Bejarano-Cali

**Vocal** Capitan de Altura Jorge Arias-Cartagena

*Celular Contacto:* +57 3116978381

*e-mail:* [coloficialesmarinamercantecol@yahoo.com](mailto:coloficialesmarinamercantecol@yahoo.com)

**NOTA:** El nombre del boletín **EL ARGANEO**, nació de parte del Sr Cap de Altura G. Jiménez y posteriormente socializado por el Sr. Cap de Altura Víctor Millán, Vicepresidente del C.O.M.M.C.



## TEMAS DE LECTURA E INVESTIGACIÓN

**MEJICO:**

### LOS PUERTOS NO SE VAN A MILITARIZAR

La SEMAR asegura que la decisión de transferirles las capitanías a la Marina de Guerra es para fortalecer la Autoridad Marítima Nacional y para evitar confusiones y vacíos de autoridad



Foto Google.

“Los puertos no se van a Militarizar, enfatizó el Vicealmirante José Luis Arellano Ruiz, coordinador general de protección portuaria e Instalaciones estratégicas de la secretaría de Marina”

En Méjico existen 103 capitanías de Puerto que dependen de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte. (SCT) La transferencia a la Marina de Guerra es debido a una reorganización interna por el momento histórico que vive el país.

Hasta 1976, la Marina estaba a cargo de las capitanías y ahora se busca nuevamente centralizar la autoridad en la Marina de Guerra. El objetivo es el mejorar la seguridad marítima, así como optimizar la administración y la operación portuaria. Según charla sostenida con un oficial de alto rango de la marina mejicana, esta decisión puede ser provisional, de tal manera que la Autoridad Marítima puede regresar más adelante a manos de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

Tomado de Sipse.com 30 marzo 2017

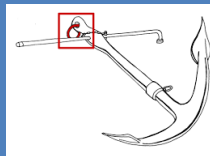
## INVITADO ESPECIAL



### DECLARACIÓN INSTITUCIONAL LA MARINA MERCANTE VENEZOLANA 21 de JUNIO de 2015

*En nombre de la Comunidad Marítima Nacional manifestamos de manera enfática nuestra preocupación por la grave situación que hoy día vive nuestra institución, la Marina Mercante Nacional, conformada por la flota petrolera, carga general, pesquera, incluidos buques de turismo y ferris para transporte de pasajeros, marina deportiva, administraciones portuarias, industria de la construcción y reparaciones navales, los canales de navegación y demás actividades conexas.*

*En función de informar adecuadamente al Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos, tan delicada situación que prácticamente ha conducido a la paralización de lo que ha sido durante mucho tiempo factor importante para el desarrollo del país, consideramos como causa de primer orden, el desconocimiento y la desprofesionalización en cada una de las acciones tomadas por la Autoridad Acuática para dirigir y controlar tan delicadas actividades que actualmente esta realizando el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA).*



*Sin embargo Felicitamos la iniciativa de la Viceministra del Poder Popular para el Transporte Acuático y de su equipo de profesionales de la Marina Mercante que la acompañan por actualizar y adecuar las Leyes del sector Acuático de principal orden, y crear las condiciones para la participación del sector profesional en estos procesos.*

*Los objetivos contemplados en las Leyes y Reglamentos Marítimos, cuya función específica es la promoción y el desarrollo de planes y políticas de la Marina Mercante, lamentablemente han sido desvirtuados, originando en consecuencia esta alarmante situación de crisis en el sector acuático, Portuario, Transporte Marítimo, de la Industria Naval y las actividades conexas.*

*La reactivación marítima promovida públicamente por el Ejecutivo e implementada legislativamente mediante adecuadas leyes, nos preocupa la no ubicación de profesionales especialistas de la Marina Mercante en las gerencias de las empresas del estado Venezolano al igual que la Administración y Autoridad Acuática, designando a personas no profesionales del área, que no conocen del el sector transformando a los entes y Órganos de administración pública responsables de dirigir nuestra Institución en funciones oscuras y extraños intereses que además de dañinos conspiran contra el desarrollo marítimo nacional.*

*Es inconcebible que con las previsiones legales establecidas, abundante carga de exportación e importación que son garantía real para el mantenimiento y productividad de los buques, especialmente en el cabotaje, por impericia de funcionarios públicos en violación flagrante de la Ley, permitan que buques con bandera y tripulación extranjera efectúen labores en perjuicio de la flota nacional.*

*Esta apatía de no atender a la comunidad acuática del país, cubre además importantes actividades conexas reemplazando a profesionales altamente formados y con gran pericia, improvisan con personal no profesional del área acuática y sin ninguna experiencia, siendo además importante fortalecer el desarrollo de nuestros puertos y la Marina Mercante Nacional, Organismo histórico y de tradicional fortaleza.*

*El resultado está a la vista, por muy buena disposición que exista de parte del Ejecutivo Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, fallan al designar a los funcionarios para que dirijan los asuntos tan delicados como son la PRESIDENCIA Y VICEPRESIDENCIA del INEA, las diferentes Gerencias de esa Institución y la gerencia navieras del Estado, la administración de buques, puertos los diques y astilleros, la dirección y gerencia de pesca y el control y mantenimiento de nuestros canales de navegación. Estas delicadas funciones no admiten improvisados,*

*en aras de proteger la supervivencia de algo tan importante como lo es el sector marítimo comercial, el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante de Venezuela, conjuntamente con otra organización profesional, la Sociedad de Inspectores Navales, ha solicitado acciones judiciales por violación flagrante de la Ley a la Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia, invocamos una vez más a los honorables Magistrados su pronunciamiento al respecto. (Expediente 0423-año 2009)*

*Consideramos en resumen, que la improvisación, el desconocimiento, la mala gerencia y la corrupción son los verdaderos culpables de la actual crisis marítima nacional, que cada día afecta el desarrollo del sector acuático del país con profundo daño a la economía nacional, nos vemos obligados a recordarles al CONSEJO la importancia que tiene la actividad acuática en el desarrollo social, económico y tecnológico del país.*

*Las condiciones están dadas para la definitiva reactivación de la Marina Mercante, de Pesca, la construcción y reparación de embarcaciones, el comercio nacional e internacional de mercancías e insumos petroleros la adecuada y profesional administración de nuestros canales de navegación, además del desarrollo de una política activa de fortalecimiento de la industria de la construcción y reparación de buques, hoy paralizado prácticamente por ilegal intromisión de buques extranjeros autorizados ilegalmente por funcionarios inexpertos, esto debe ser definitivamente erradicado como lo establece la Ley aplicando rigurosamente la Reserva de Carga para proteger los buques nacionales (Ley General de Marinas y Actividades Conexas) La Marina Mercante Venezolana, sufre y espera; solicitamos una reforma gerencial que facilite un armónico desarrollo para beneficio del pueblo venezolano.*

*Nuestra Institución se mantendrá con las mejores disposiciones de servicio, además para aclarar cualquier información relacionada con el contenido de esta comunicación como Organismo Asesor del Estado Venezolano, a los fines de corregir tan gravísimas irregularidades que hoy paralizan el normal Desarrollo de la Marina Mercante Venezolana.-*

**GUSTAVO GONZALEZ CAÑIZALES**

**Capitán de Altura**

**Presidente**

**"QUIEN OLVIDA SU HISTORIA ESTÁ CONDENADO A REPETIRLA".**

**JORGE AGUSTÍN NICOLÁS RUIZ DE SANTAYANA Y BORRÁS.**