

## GESTION PARA EMBARQUES.

### SALUDO DE COLEGIO DE OFICIALES

Reciban todos un muy especial saludo.

Es causa de felicidad, el compartir con Ustedes por este medio, los importantes avances del gremio con miras a ocupar los espacios que nos pertenecen.

Es el caso del Offshore, donde se están generando mesas de trabajo y reuniones entre gente de mar con muchos años de experiencia en el medio; para que se escuchen las quejas y reclamos ante las autoridades competentes. Estas mesas buscan ante todo despertar el interés y ampliar el conocimiento en este campo, además, que a los experimentados marinos se les respete como profesionales y como dignos y competentes trabajadores en un área a la cual hemos permanecido ajenos, máxime que poseemos dos océanos. Brasil, es un ejemplo a seguir como guía para desarrollar una legislación coherente y sobre ello se está trabajando.

Se entiende que Dimar está trabajando en temas de legislación y es el momento oportuno para vincularnos y construir positivamente juntos un mejor futuro.

Invito nuevamente y no dejaré de insistir, a todos quienes conformamos esta cofradía de Marinos Mercantes y a profesionales de disímiles profesiones pero que coincidimos y se identifican con nuestro sentimiento de mar, a sumarse para construir el cambio que tanto necesitamos.

Invito sinceramente a todo el gremio a vincularse a este Boletín para que compartan sus inquietudes, anécdotas y conocimientos. Escriban. Todos son bienvenidos.



Logo de Colegio de Oficiales De La Marina Mercante de Colombia



Foto: Cap. Castañeda decano, Cap. Jorge Arias Colegio de Oficiales Mercantes, Almirante Francisco Cubides Director ENAP, Tte. Lina Quiroga Marina Mercante, Fernando Molano Presidente Colegio de Oficiales Marina Mercante.

Se realizó una visita a la Dirección de la Escuela Naval Almirante Padilla, para dialogar con el Sr. Director, Almirante Francisco Cubides, con el fin de analizar la situación y los convenios para embarques de los Cadetes Mercantes en las diferentes navieras que arriban a nuestro territorio.

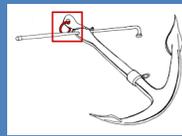
Muy enriquecedora y objetiva resultó la reunión. Las conclusiones se plasmaron en una hoja de ruta,

## RECORDANDO LA HISTORIA



Foto Pilotin Carlos Liao

Hélice de las MN tipo República de Colombia, República del Ecuador, Ciudad de Bogotá. Donación realizada por el Sr Cap Guillermo Sierra como Gerente de Buques de la FMGC , a la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla.



## ENCUENTRO DE GENERACIONES



Gracias a la coordinación del COMMC en cabeza del capitán Jorge Arias, Gerente de Seaboard Cartagena, del apoyo del Ing. Gonzalo Borda en Bogotá y del Ing. Fernando Molano, se logró el “Encuentro de Generaciones” en nuestra bella y cálida sede del “Refugio Del Marino” con el curso 2-2 MC luego del desfile del 20 de Julio.



El Sr. Almirante Ángel y el Ingeniero Gonzalo Borda con las jóvenes cadetes Mercantes.



Ing. Gonzalo Borda, Cap. Sigifredo Ramírez y el Ingeniero Hoover Morales con los nóveles cadetes Mercantes frente a la “Corporación de Fomento Cultural El Refugio del Marino” (Fotos, Hoover Morales)

## RECONOCIMIENTO ESPECIAL

Un reconocimiento especial a la **Junta Directiva** y a los **miembros del Refugio del Marino**, que hicieron posible el **ENCUENTRO DE GENERACIONES** en esa acogedora sede.

Comentario aparte para el Sr ingeniero Gonzalo Borda, al Señor Cap. Jorge Arias que gracias al empeño y colaboración desinteresada con el COMMC, logramos que los cadetes después del desfile del 20 de Julio, se quedaran en Bogotá para el trámite de las visas con miras a su embarque programado y así asistir a esta reunión. El Sr Director de la Escuela Naval, Alm. Francisco Cubides y el sr Comandante de Batallón fueron claro está, fundamentales para lograr esta integración. Igualmente a los miembros del COMMC de Bogotá Ing. Hoover Morales y Cap. Víctor Millán. Gracias a todas estas personas, se nos presentó una oportunidad única, para organizar un encuentro que resultó todo un éxito.

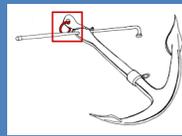
Los invitados especiales de la mesa fueron: Cap. Jaime Rueda Williamson, Sr Alm. excomandante de la armada y contingente mercante M 3, Gustavo Ángel, Cap. Sigifredo Ramírez y Cap. Gustavo Jiménez.



El objetivo principal de este encuentro fue el presentarle las memorias a las nuevas generaciones sobre la historia de la Marina Mercante de Colombia y hacerles entender la responsabilidad para reconstruir la herencia de lo que fue y hoy no se tiene.

De la capacidad de entender este reto, estudiando y preparándose adecuadamente, siguiendo las recomendaciones y consejos de quienes han acumulado infinitas singladuras, se puede lograr un mejor futuro para una profesión que se merece un espacio honorable en la historia marítima de nuestro país.

***Porque todo está por hacer.***



## ACADEMIA

### CASO ADONAI. Tema de discusión.

1er Ing Fernando Molano

Para análisis y debate entre nuestros amables lectores. Por favor hacer sus comentarios a nuestro correo:

coloficialesmarinamercantecol@yahoo.com

Creado el 09-10-2014

Generales - Judicial - Titulares periódico "SAN ANDRES HOY"

#### Incertidumbre por detención de buque de carga

"Las autoridades colombianas guardan completo silencio ante la posible violación de los acuerdos de interdicción marítima suscrito con los Estados Unidos, así como de la presunta violación del mar territorial del país por parte de esa patrullera norteamericana."

Empresarios y comerciantes de la isla continúan con la incertidumbre que genera la detención, por autoridades Norteamericanas, de la embarcación de cabotaje "Adonai", que hacía tránsito desde Barranquilla hacia San Andrés y, a unas ocho millas náuticas de la capital insular, fue interceptada por un guardacostas Americano.

Esto ocurrió el pasado viernes, tres de octubre a las cuatro de la madrugada.

La motonave, perteneciente a la empresa P&T Global Service – Transcar Unión temporal, según el conocimiento de embarque, transporta mercancías e insumos en su mayoría con destino al municipio de Providencia.

En San Andrés, son varias las empresas que esperan maquinaria pesada y materiales de ferretería que también son movilizados en el barco.

La empresa propietaria del buque aún no tiene claro las razones por las cuales, después de dos días y medio de minuciosa inspección a la moto nave y la carga que transporta, las autoridades norteamericanas determinaron sacarla del país y llevarla, al parecer, a Cuba. Así como tampoco se explica las razones por las cuales esas mismas autoridades, más allá de lo establecido en los protocolos de interdicción, tras interceptar al buque en aguas colombianas, lo condujeron a aguas internacionales para la inspección del material que transportaba. Las autoridades del país aún no se pronuncian sobre el tema, pese a que los directivos de la empresa notificaron del hecho al presidente de la república Juan Manuel Santos y al Ministerio de Relaciones Exteriores.

#### LA DETENSIÓN

Humberto Cuestas, representante de la empresa naviera, explicó que esa moto nave estaba solo ocho millas de la isla de San Andrés, en aguas territoriales colombianas y que eso fue desconocido por las autoridades norteamericanas. Tras la interceptación al barco fue remolcado unas 70 millas al norte, hacia aguas internacionales donde se produjo la inspección a la carga.

Esa operación, -explica- genera riesgos para la seguridad de la moto nave pues toda la mercancía que transporta fueron revueltas y mal reacomodadas eso, provocó que se concentrara más peso a un costado del barco.

Al no encontrar ningún rastro de drogas en el buque o la carga, las autoridades de los Estados Unidos inspeccionaron la documentación del barco alegando inconsistencias. Sin embargo, los propietarios de la embarcación remitieron de inmediato los documentos originales a la embajada de los Estados Unidos en Panamá. "La idea es que ellos remitieran la documentación vía fax, a la unidad naval que adelantaba la inspección en aguas del Caribe. Sin embargo, esta hizo caso omiso a las comunicaciones que, incluso fueron allegadas a través de otra guarda costa americana que se encuentra en puerto panameño.

Al perder peso la tesis de la inconsistencias en la documentación del barco, los tripulantes de la patrullera de Estados Unidos le indicó a la compañía a la que pertenece el barco que el capital de esa moto nave tiene pendiente un requerimiento por autoridades judiciales de los Estados Unidos situación que también podría perder peso ya que la compañía tramitó toda la documentación ante las autoridades del país y nunca han manifestado la existencia de antecedentes o requerimientos por parte de alguna autoridad al capitán del "Adonai".

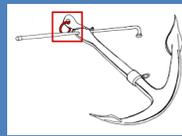
Las autoridades colombianas guardan completo silencio ante la posible violación de los acuerdos de interdicción marítima suscrito con los Estados Unidos, así como de la presunta violación del mar territorial del país por parte de esa patrullera. Cuestas, en dialogo con este medio dijo que conforme pasan las horas se dificulta la situación de los once tripulantes del buque debido a que se agotan los recursos a bordo. "Adonai" se desplaza a 3 nudos de velocidad hacia la república de Cuba, donde se estima su llegada en la mañana del próximo sábado.

La Cancillería de la República aún no se pronuncia sobre la atención humanitaria de los tripulantes y la situación jurídica si es el caso del buque, así como las remesas de empresarios comerciantes y habitantes del archipiélago.

El pasado miércoles el Jefe de Estado dialogó con el presidente de los Estados Unidos Barack Obama, y, aunque la población de las islas aguardaba alguna referencia del barco y las mercancías de la isla, el primer mandatario solo se refirió al respaldo al proceso de paz de los colombianos.

#### LA W JULIO SANCHEZ CRISTO

En el programa la W de Julio Sánchez Cristo de Caracol, en entrevista directa con el ARMADOR de la nave, se escuchó claramente explicar al dueño, las dificultades que afronta cualquier ciudadano para abanderar un buque en Colombia. La nave, abanderada en Sao Thomas & Príncipe (Noreste de Gabón, África), posee en su totalidad tripulación colombiana y sus dueños y operadores son colombianos. La nave, igualmente realiza navegación de cabotaje entre puertos de Cartagena, Barranquilla, San Andrés y Providencia.



Julio Sánchez le preguntaba al Armador (Palabras más, palabras menos): "No entiendo cómo siendo Colombiano de nacimiento, generando empleo a tripulación y ciudadanos Colombianos dentro de los cuales tenía marinos arahuacos, no posee la nave bandera Colombiana". La respuesta fue lapidaria para los intereses de cualquier país que busque ejercer soberanía: "Mientras en África se realiza en días, el abanderamiento, en Colombia llevo más de dos años intentándolo, hasta que el interesado desiste por física fatiga y por los infinitos procesos administrativos y burocráticos de desgaste."

El trámite de abanderamiento de naves de nacionales colombianos es competencia de DIMAR, que poco hace para defender los intereses de los pabellones en naves Colombianas, así como poco hace por ejercer una verdadera soberanía o propender por el crecimiento y fortalecimiento de la Marina Mercante en Colombia. El acoso, la burocracia y la tramitología de esta organización del estado es nefasta. La soberanía no se reclama, se ejerce no solamente con buques de guerra. También con buques mercantes que enarbolan el pabellón Colombiano. Esa debe ser la razón de ser de esta Dirección Marítima o al menos eso reza en el Artículo 5 decreto 2324 de 1984, Dirigir, regular, controlar y promover el desarrollo de la marina mercante. Pero al parecer esto, es letra muerta.

De ser la institución que debe propender apoyar, facilitar y proteger a los nacionales en el desarrollo de la industria marítima, esta institución es el principal obstáculo del estado; para que esto no sea posible. Esta institución ha estado verdaderamente por tiempos inmemoriales, de espaldas al mar. (Nota personal Fdo Molano)

## Creado el 12-11-2014

### Generales - Titulares

Terminó la odisea del "Adonaí" y sus tripulantes Después de un mes y siete días, por fin el buque "Adonaí" llegó a San Andrés. Con su arribo se rompieron las apuestas de los más escépticos, quienes alcanzaron a pensar que la suerte del antiguo barco de cabotaje, propiedad de empresarios colombianos y abanderado en Sao Thomas & Príncipe, África, estaba echada y que hallaría su fin marcado por la arrogancia de la autoridad militar más poderosa del mundo.

Al mejor estilo de la "Odisea" de Homero, los problemas comenzaron cuando el barco salió de Barranquilla con rumbo al archipiélago de San Andrés. Horas antes de llegar a puerto isleño una patrullera de los Estados Unidos lo requirió para una inspección rutinaria enmarcada en acuerdos de interdicción marítima suscritos entre Colombia y el país del norte.

Nunca hallaron droga en la motonave. Pero, a partir de allí, toda suerte de argumentos se desprendió, para justificar el cambio de

ruta. El tres de octubre, el "Adonaí" tendría como destino la base militar de Guantánamo en Cuba. Fuentes de alto crédito señalan que la interceptación del barco se hizo porque este, había alterado su curso en su tránsito hacia las islas colombianas, sin embargo, oficialmente, ninguna autoridad lo confirmó.

Las autoridades norteamericanas argumentaron que la embarcación había mostrado trazas positivas de haber contenido anfetaminas. Esa fue la principal razón por la que fue remolcado a Cuba. Sin embargo, tras levantar la carga de sus bodegas, inspeccionar milimétricamente los espacios del barco, no fue hallada carga ilícita. Entonces el argumento fue otro. "los documentos de la embarcación tenían inconsistencias". Tal argumento fue desvirtuado por los responsables del buque con el respaldo del país abanderante. Y un tercer argumento también se cayó por su propio peso. Según los americanos, un miembro de la tripulación tenía asuntos legales pendiente con la justicia americana. La verificación permitió establecer que, ninguno de los once tripulantes del "Adonaí" tenía asuntos pendientes con las autoridades norteamericanas.

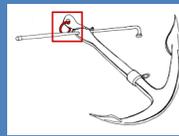
Pasó más de un mes para que las autoridades de los Estados Unidos dejaran en libertad el barco que habían raptado en aguas del Caribe. A partir de allí la segunda peregrinación. El barco fue despachado para su destino en las islas de San Andrés y Providencia con escaso combustible lo que, por momentos, dificultó y puso en riesgo el desplazamiento seguro del barco y su tripulación.

La situación de zozobra del buque y su carga, durante un mes, se trasladó a los propietarios de la carga que transportaba el barco. Familiares del Senador barranquillero Roberto Gerlein figuran en la lista de los damnificados.

Las penalidades que sufrieron durante más de un mes los tripulantes del barco, despertaron el rechazo social de la población de las islas, pues, los tripulantes del barco, entre ellos un nativo del archipiélago, permanecieron detenidos y confinados en la embarcación durante un mes en sus camarotes, transgrediendo abiertamente los derechos humanos.

La pesadilla de los marinos, terminó en Cuba con la expresión "I'm Sorry colombians".

**NOTA:** Por favor dirigir sus comentarios opiniones al correo del Colegio de Oficiales. Estas opiniones aquí presentadas son personales y no comprometen a toda la organización. Es un documento para generar debate con el mejor de los ánimos: Construir una mejor realidad marítima en Colombia con la participación de todos los involucrados.



## COLUMNA OFFSHORE

### PUNTOS DE AGENDA A DISCUTIR CON LA DIMAR. Primer Oficial Álvaro Romero D.



Esta iniciativa nace de un grupo de oficiales con experiencia offshore que ven la manera como se desconoce y menosprecia por parte de diferentes sectores del gobierno nacional el conocimiento adquirido de nuestros nacionales en este campo de la industria, luego de la decadencia de la marina mercante en nuestro País. Es por ello que con el apoyo del “Colegio de Oficiales de Marina Mercante de Colombia” COMMC, se está trabajando en diferentes mesas de trabajo, para conseguir que las autoridades tomen mayor conciencia para realizar cambios que garanticen la seguridad y oportunidad laboral de nuestros nacionales y de la misma manera evitar la dependencia de personal calificado extranjero.

#### Objetivos

- 1-Proteger al personal de colombianos con experiencia en el campo al tener la oportunidad de vincularse con las compañías que se encuentran usufructuando las aguas de nuestro País.
- 2-Brindar al personal sin experiencia en el campo la oportunidad de entrenarse y a su vez garantizar el suministro continuo de personal calificado.
- 3-Proteger a los inversionistas nacionales de la fluctuación del mercado internacional modificando las reglas de contratación de naves extranjeras que actualmente ponen en desventaja a las embarcaciones nacionales.
- 4-Comprometer a las empresas del sector petrolero para que garanticen la contratación prioritaria de personal y embarcaciones colombianas.
- 5-Concientizar a las diferentes entidades involucradas en este proceso de la necesidad de realizar las modificaciones pertinentes para poder cumplir con el objetivo.
- 6-Visualizar los cambios legales necesarios para facilitar las modificaciones necesarias.

#### AGENDA DE PROPUESTAS DE MODIFICACIONES A REALIZAR POR LA DIRECCION GENERAL MARITIMA

##### A) CONTRATACION DE COLOMBIANOS EN EL CAMPO OFFSHORE

- 1- Porcentaje de colombianos mínimo para operar en Colombia
- 2- Tiempo mínimo de operación en Colombia para exigencia de contratación de nacionales
- 3- Homologación de Títulos de acuerdo a bandera de embarcaciones para contratación de nacionales
- 4- Salarios de acuerdo a mercado internacional
- 5- Personal de gente de mar y personal sin títulos
- 6- Contratación de personal sin experiencia para entrenamiento

#### Metodología

- ✓ Recolectar información acerca de leyes y decretos vigentes en Colombia
- ✓ Recolectar información acerca de leyes y decretos vigentes en países de larga tradición offshore tales como Brasil, UK, EU, USA

Análisis comparativo de normas y leyes

Conclusiones y propuestas para la Dirección General Marítima

#### B) PROPUESTAS DE MODIFICACIONES A REALIZAR POR LA DIRECCION GENERAL MARITIMA

1-Actualización de base de datos de DIMAR acuerdo a la experiencia del personal offshore y en general de todo el personal marítimo

2-Modificación de decretos donde se contemple:

Contratación de nacionales debe estar sujeta a un tiempo de operación mínimo de 6 meses continuos o discontinuos pero no de la embarcación sino del contratante, llámese PETROBRAS, EXXON, etc.

3-Permisos de operación debe estar condicionado al cumplimiento del porcentaje de personal de nacionales de acuerdo al punto anterior

4-Idear un mecanismo para que estas compañías cumplan con el proceso de contratación de nacionales y existan los recursos para que los colombianos podamos ingresar nuestra hoja de vida en dichas compañías.

#### Metodología

- ✓ Recolectar información acerca de leyes y decretos vigentes en Colombia
- ✓ Recolectar información acerca de leyes y decretos vigentes en países de larga tradición offshore tales como Brasil, UK, EU, USA
- ✓ Buscar estadísticas el comportamiento salarial del mercado vigente de acuerdo a la experiencia
- ✓ Análisis comparativo de escalas salariales
- ✓ Conclusiones y propuestas para la Dirección General Marítima
- ✓ Estudiar la posibilidad que los ingresos y prestaciones estén de acuerdo al mercado internacional de acuerdo a nuestras experiencias y no a la oportunidad de las empresas de una “mano de obra barata”.
- ✓ Cursos de ley deben ser responsabilidad de tenedores de títulos, cursos adicionales responsabilidad de empresas
- ✓ Actualización de normas vigentes de acuerdo a convenio STCW de manera urgente

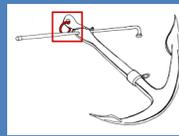
#### C) CONTRATACION DE EMBARCACIONES DE BANDERA COLOMBIANA COMO PRIORIDAD

1-En las licitaciones de contratación de embarcaciones debe darse prioridad a las embarcaciones de bandera colombiana de acuerdo a las características de la misma.

2-Creación de tabla de características de embarcaciones de acuerdo a capacidades, creando un rango de características para cumplir con el objetivo, de esta manera no se sacaría a una embarcación de la licitación por unos metros más o menos de eslora o algunos m3 mas o menos de capacidad de transporte en alguno de los productos.

3-Crear una base de datos para que los contratantes puedan saber que embarcaciones de acuerdo a sus características están disponibles.

4-En las licitaciones no se debe amarrar simplemente al precio ya que empresas grandes internacionales, en las actuales condiciones del mercado bajan los precios con el fin mantener las



embarcaciones sin contrato a la espera de mejoramiento del mercado, lo que sacaría de competencia a las empresas colombianas.

#### Metodología

- ✓ Recolectar información acerca de leyes y decretos vigentes en Colombia
- ✓ Recolectar información acerca de leyes y decretos vigentes en países de larga tradición offshore tales como Brasil, UK, EU, USA
- ✓ Buscar estadísticas el comportamiento de contratación histórico de acuerdo a las características de la embarcación
- ✓ Análisis comparativo de escalas de contratación de acuerdo a seguimiento histórico
- ✓ Conclusiones y propuestas para la Dirección General Marítima

#### D) ESTUDIO DE MODIFICACION DE DECRETOS Y LEYES EN LA DIRECCION GENERAL MARITIMA

- 1-Decretos y leyes relacionados con gente de Mar
- 2-Decretos y leyes relacionados con contratación de nacionales
- 3-Decretos y leyes relacionados con naves de bandera colombiana y extranjeras

#### Metodología

- ✓ Bajo el liderazgo de la DIMAR recopilar información de leyes y decretos vigentes en Colombia
- ✓ Recopilar leyes y decretos vigentes en otros países
- ✓ Análisis comparativo de leyes y decretos vigentes propios y externos
- ✓ Coordinación con otras entidades para implementación de modificaciones
- ✓ Propuesta de modificaciones

Son 4 los grupos de trabajo los que se han creado con el fin de presentar con fundamentos a la Dirección General Marítima cada uno de los puntos de la agenda y concientizarlos de la necesidad de cambios en administración y legislación para proteger a la gente de mar nacional y a los inversionistas extranjeros y nacionales que creen en nuestro País. Estos puntos están sujetos a cambios dependiendo de lo encontrado en las investigaciones y de esta manera presentar una solución óptima para los intereses de nuestro País.



Tomado de Google

## EL RINCÓN DE PEÑITA, MI CONTRAMAESTRE



MN República de Colombia de FMG, Carguero frigorífico, Astillero: Stocznia Gdanska im. Lenina. Lugar de construcción: Gdansk, Polonia. Casco nº: b349/02 Sociedad clasificadora: ABS. Matrícula: Señal distintiva: HJNB IMO: 8023034 / TRG:12.286 / T RN:6.487/DWT: 15.989 Eslora: 159,13 / Manga: 24,82 / Puntal: 15,85 Calado: 8,84 / Bodegas: 4 / E.P: TEUs: 427 (8 reefer) / Un motor diésel Sulzer 6RND68M; 2T; 6 cilindros Polonia.



San Pancracio I, Interoceánica. Carguero. Tipo 67. Astillero: J. J. Sietas Schiffswerft GmbH & Co. KG. Hamburg-Neuenfelde, Alemania. Casco nº: 679 Sociedad clasificadora: GL / GMB / IMO: 7040994 /TRG:999 DWT: 2. Eslora: 84,20 Manga: 13,83 Puntal: 8,00 Calado: 5,27 Bodegas: 1 TEUs: 133, Carga granel: 4.648 m / Equipos de cubierta (Cantidad x toneladas): Grúas: 2 NMF / Un motor diésel M. A. K.; 4T; Atlas-MAK Maschinenbau GmbH. Kiel, Alemania. (Tomado de Histamar)

## LECTURA E INVESTIGACIÓN.

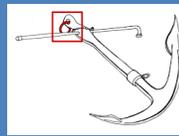
Por pedido de mis amables lectores, nuevamente los invito a visitar las siguientes páginas:

[www.histamar.com.ar](http://www.histamar.com.ar) Página de memorias marítimas latinoamericanas.  
[www.maritimetraining.com](http://www.maritimetraining.com) eLearning for seafarers en Inglés. Cursos presenciales y cursos en videos para capacitación a bordo.

[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

Presenta opciones para Diplomados, Especializaciones, Maestrías y Doctorados a distancia. Líder en educación a distancia con sede en Inglaterra. En inglés.

[www.bureauveritasformación.com](http://www.bureauveritasformación.com) la mayor institución educativa de eLearning en español, Presenta opciones para Diplomados, Especializaciones, Maestrías y Doctorados a distancia en español.



## ESPACIO TÉCNICO



### A Propósito de Offshore....

#### Primer Oficial Álvaro E. Romero D.

Ya muchas de las personas ven como se están incrementando en Colombia las operaciones offshore, sin embargo no todo el personal colombiano está familiarizado con estos equipos, debido a que prácticamente estas operaciones son relativamente nuevas en nuestro País.

Los Equipos marítimos para operación offshore comprenden una diferente gama de tipos dependiendo de la operación a ejecutar, y así mismo de las características del área de operación.

Para la perforación se usan equipos tales como jackups, jackups auto-propulsados plataformas ancladas semi-sumergibles, plataformas semi-sumergibles de posicionamiento dinámico, barcos de perforación.



Foto tomada de google de un jackup de 3 patas

Adicionalmente a estos equipos, se encuentran los barcos de apoyo que son indispensables para la operación de los equipos de perforación y producción.

Entre estos equipos se encuentran, los OSV (Offshore supply vessel), barcos de aprovisionamiento, Barcos de tripulación (crew boat), AHTV (Anchor handling tug Vessel) Embarcación Remolcadora y de Maniobra de anclas, DSV (Dive support vessel) Barco de buceo, PLV (Pipe lying vessel) embarcación de colocación de tuberías y líneas de manguera flexible, botes de utilidad (Utility boat), FIFI (Fire fighting vessels) embarcaciones de combate de incendio, Barcos de estimulación de Pozo, Barcos de contención de derrames, entre otros.



Foto tomada de google. OSV en apoyo Logístico a jackup

En el próximo boletín se estará describiendo cada uno de estos con sus capacidades y limitaciones técnicas, adicionalmente los equipos tipo que contienen cada uno de ellos.



AQUANAUT MARINE AND DIVING SERVICES google



GRUPO COREMAR google



OFFSHORE SUPPORT VESSEL (OSVs) google

### 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 Robín Fernández-Cartagena  
**Vocal** Ing. Gonzalo Borda-Bogotá  
**Vocal** Ing. Francisco Hoyos-Cartagena  
**Vocal** Ing. Víctor Mario Bejarano-Cali  
**Vocal** Capitán de Altura Jorge Arias-Cartagena

*Celular Contacto: +57 3116978381*

*e-mail: coloficialesmarinamercantecol@yahoo.com*