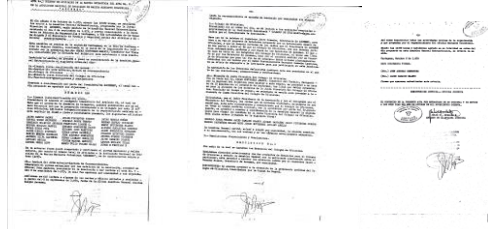


SALUDO DE COLEGIO DE OFICIALES

Reciban un muy especial y cordial saludo.

Estamos cumpliendo años el 6 de Octubre y les comparto documentación histórica.



Comparto hoy con ustedes que el padre legítimo del COMMC fue ASOMMEC , como está en el Acta de Octubre 6 de 1979. Legalizada su Personería Jurídica el 23 de Junio de 1980 Resolución #2248 de 1.980.

-El Sitio de reunión y Fundación fue la Sede de SKANDIA SEGUROS DE COLOMBIA, Cartagena. Gerente Gonzalo Borda, Seguros Marítimos-Casco.

La junta Directiva de entonces, designó como Presidente a Gonzalo Borda quien desempeñó el cargo durante 6 Años.

-Cuando desapareció Flota Mercante Grancolombiana entró en receso el COMMC y estuvo inactivo y a punto de desaparecer.

-En el 2.014 en reunión del Ing. Hoover Morales, el Cap. Victor Millán y el Ing. Gonzalo Borda, se propuso el reactivarlo y se contó con la colaboración de la "CORPORACIÓN DE FOMENTO CULTURAL EL REFUGIO DEL MARINO. En especial del Capitán Sigifredo Ramírez C., del Capitán Gustavo Jiménez S. y del Capitán Jaime Rueda Williamson.

Por favor compartan fotografías de ese momento si alguno tiene para publicarlas en nuestro Boletín.

Tenemos ahora un nuevo espíritu gracias a las nuevas generaciones. Debemos honrar la herencia que hemos recibido engrandeciéndola y construyendo lo que está por construir. Porque debemos las nuevas generaciones, recuperar el espacio que nos pertenece. Feliz Cumpleaños al Colegio de todos quienes llevamos en el corazón un pedazo de mar.

Especial agradecimiento a Gonzalo Borda con el aporte de la documentación y memorias.



Logo de Colegio de Oficiales De La Marina Mercante de Colombia

GESTION ITF.



Foto tomada de "caracol.com.co/Cartagena."

Gracias a gestión de Miguel Sánchez ITF y apoyo del Sr. Contralmirante Paulo Guevara, Director General Marítimo de la DIMAR, se efectuó una reunión con representantes de Höegh LNG Colombia S.A.S. y miembros de la Sociedad Portuaria El Cayao S.A. E.S.P., con el fin de verificar el cumplimiento de lo establecido en los artículos 99 y 101 del Decreto 2324 de 1984, sobre el porcentaje de tripulación colombiana a bordo de naves extranjeras que operen en aguas colombianas por más de seis meses. Esto, debido a que se tiene la impresión que no se está dando cumplimiento a la norma que obliga a contratar al personal Colombiano que reúna las competencias laborales para dichos cargos.

El COMMC ha manifestado en varias oportunidades y en cabeza de nuestro delegado en Barranquilla 1er Of Alvaro Romero, las inquietudes al respecto.

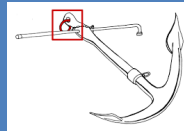
El Sr Contralmirante ha solicitado el tener presente la normatividad vigente a Höegh LNG Colombia S.A.S. Y buscar alternativas para mejorar la comunicación entre los actores de este universo. Ocupando espacios.

RECORDANDO LA HISTORIA



© Michael Neidig

MN república de Colombia por el canal de Panamá(Google)



RECONOCIMIENTO ESPECIAL



Foto. Miguel visitando naves y tripulaciones, trabajando por la dignificación del trabajo de la gente de mar.

Se hace un reconocimiento muy especial a nuestro Colega y amigo, Miguel Sánchez, representante de la ITF en Colombia. Como Colegio de Oficiales, apoyamos a Miguel en la reunión llevada a cabo en Barranquilla con el Director territorial del Ministerio de Trabajo, haciéndonos presentes con nuestro delegado de esa ciudad; 1er Of Alvaro Romero. Apoyamos esta cruzada.

En Colombia, “se van a estar cumpliendo en un par de meses 3 años de la última reunión tripartita realizada en el Ministerio de Trabajo en Bogotá” Es un tema muy sensible y debemos formar parte de las mesas de trabajo para aportar y construir positivamente. En Colombia, no tenemos legislación laboral marítima y hay que construirla. Están todos cordialmente invitados.

Incansable como pocos, Miguel se ha encargado de luchar y propender por el derecho de marinos y marineros, para que tengan condiciones de trabajo decentes en casi todos los aspectos de su entorno laboral y vital, incluyendo, entre otros, la edad mínima, los acuerdos laborales, las horas de descanso, el pago de salarios, las vacaciones anuales pagadas, la repatriación a término de contrato, la atención médica a bordo, el uso de servicios privados autorizados de contratación y colocación, el alojamiento, la alimentación y el servicio de comidas, la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, y los procedimientos de tramitación de quejas de los marineros. En últimas, el hacer cumplir la “Carta de derechos de los marineros” que se plasma en el convenio “MLC 2006” (Marine Labor Convention 2006) a fin de “fijar estándares internacionales para la primera industria verdaderamente global”.

Miguel vela para que este instrumento sea aplicado globalmente, para convertirse en el “cuarto pilar” del régimen normativo internacional, garante de un transporte marítimo de calidad y para complementar los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OMI), que tratan de la seguridad y protección de los buques y de la protección del medio ambiente marino. Por favor visitar www.ilo.org



ACADEMIA CASO MV EL FARO

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

Muchos de los que hemos tenido el privilegio de compartir nuestra vida y nuestra cotidianidad en medio del océano, sabremos entender, las angustias, temores, sacrificios y actos de verdadero heroísmo, desconocidos estos para muchos, de quienes se enfrentan a una tormenta, mirándole directamente a la cara y sin pestañear. Esas tormentas frías y muchas veces oscuras, rugen junto con el viento en nuestro oído, recordándonos que somos todos simples mortales.

El caso de la “MN El Faro” es un claro ejemplo de las vicisitudes a las que a diario nos enfrentamos como marinos en cada una de las singladuras que juiciosamente se trazan en el cuarto de navegación o en los hoy ya sofisticados equipos del puente de mando. Este artículo es un homenaje a nuestros camaradas que trazaron desafortunadamente el rumbo intentando capear al destino y a la misma muerte, sin resultado.



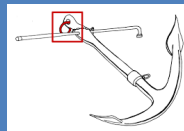
© Capt. William Hoey
MarineTraffic.com

Fotos, Marine traffic, Captain William Hoey, Google.
(Traducción de mensjournal y comentarios personales.)

La MN EL FARO de bandera Norteamericana, tenía un IMO No 7395351. Letras de llamado WFJK. Gross Tonnage 31.515 Ton y peso muerto 14.971 Ton. Construido en 1975 tenía ya 40 años cuando realizaba su última travesía. Su tripulación la constituían 33 veteranos marinos. La nave realizaba usualmente viajes desde Jacksonville hasta Puerto Rico a plena carga y de retorno regresaba casi vacío. En este viaje se reporta que tenía a bordo más de 2 Millones de dólares en mercancía. Vehículos, artículos perecederos y carga general. Según el vocero Mike Hanson, “productos de consumo diario en la vida de Puerto Rico”.

A la fecha del 29 de Septiembre del 2015, se tenía conocimiento que la tormenta tropical Joaquín se estaba formando en el Atlántico, y podría transformarse en un huracán. Cuando el 1 de octubre de 2015 La “MN El Faro” deja las aguas seguras de Jacksonville, Su tripulación tenía pleno conocimiento del riesgo al que se enfrentaba. Pero no contaban que la esa tormenta se transformaría en huracán de categoría 4.

El capitán Michael Davidson, un veterano de 53 años, ya en navegación, le confirmaría por email al oficial de seguridad de TOTE, que intentaría cambiar el rumbo 65 millas al sur del camino estimado del ahora huracán Joaquín, para evitarlo.



LOS HECHOS.



www.mensjournal.com

Una vez rescatado el VDR del fondo del mar, se obtiene un resumen por parte de la NTSB de lo acontecido. (Aparte)

SEPTIEMBRE 30, 5:36 AM

Tan pronto comienza la grabación del VDR (Voice Data Recorder), la "MN El Faro" se encontraba a 150 millas náuticas al sureste de Jacksonville, Florida, navegando hacia San Juan, Puerto Rico. El mar estaba calmado. Antes del anochecer, el Capitán de 53 años, Michael Davidson, analiza la ruta de navegación con su primer oficial Steve Shultz de 51 años. Una serie de acontecimientos llevarán a la nave y su tripulación a un viaje de no retorno.

El Faro cumplía la ruta entre Jacksonville y Puerto Rico 4 veces al mes, tan regular como un tren de cercanías. Llevaban a bordo autos, contenedores, alimentos, ropa y electrodomésticos. Pero ese día, el huracán Joaquín ha subido ya a categoría 1, lo que significa que la nave se encontrará con vientos de 45 millas por hora y con olas de 12 a 15 pies de altura (4 a 5 metros aprox). Un viaje pesado incluso para una nave de 790 pies de eslora (241 m x 28.05 m).

El Huracán Joaquín se encontraba 200 millas noroeste de la Bahamas. Su curso apuntaba directo a la isla y en rumbo igualmente hacia la Moto Nave. Sin embargo los reportes meteorológicos se anticipaban a predecir que la tormenta se desviaría hacia el Noroeste. Si la nave se desviaba un poco al sur, el capitán Davidson calculaba que podría evadir la tormenta.

Davidson calcularía equivocadamente el comportamiento de esta tormenta como lo demostrarán los acontecimientos posteriores. Su tripulación respetando la jerarquía, no se atrevería a contradecir a su capitán, quien en el puente les compartía en este viaje, sus experiencias en navegaciones mucho más temerarias. Esto lograba de alguna manera el manipular el sentido común de sus oficiales.

Según Davidson, esto se convertiría en una divertida navegación por unas 10 millas con unos 30 minutos más de navegación y un consumo adicional e insignificante de combustible.

Al comentario de Davidson su primer oficial le respondió: "Si señor, eso espero, de otra manera la otra alternativa sería más radical. Cambiar el rumbo"

Esa otra alternativa era el buscar la navegación más al sur, por el llamado "Viejo Canal Bahamas", que requeriría cambiar el curso con un giro de 90 grados a estribor aproximadamente.

11:45 AM

El día se percibe con una navegación tranquila. Sin embargo, las olas se agitan 300 millas más adelante debido al Huracán Joaquín. La segundo

oficial Danielle Randolph, encargada de la navegación, recibe la guardia del tercer oficial y le comunica el pequeño cambio en el rumbo que había trazado el Capitán. Danielle le comenta igualmente al tercero, que El Capitán le insiste a todos que esta no era una mala tormenta. Que él ya ha navegado en peores.

15:45 PM

El primer oficial Shultz toma su guardia de 16:00 a 20:00 pm. El oleaje se ha incrementado a 8 pies (2,45 metros). Ya la tripulación ha revisado la trinca de los 391 contenedores sobre la cubierta. El buque gemelo de "El Faro", "El Yunque" está a 33 millas, en navegación opuesta hacia Jacksonville. Shultz se comunica con ellos y recibe del primer oficial del Yunque una advertencia sobre el mal tiempo reinante y que ellos han incrementado la velocidad para hacerle el quite al huracán. Les confirma en el área ráfagas de 100 millas por hora y recomienda abortar la navegación en esa dirección. Sin embargo, al subir el capitán al puente, Shultz no le comparte la información a su Capitán y el contra maestre le pregunta que si se van a devolver. A esta inquietud Davidson responde: "No, no, no. No vamos a regresar."

18:51 PM

Cuando ya se oculta el sol, el Capitán Davidson sube al puente y le confirma a su primer oficial que le ha enviado el reporte meteorológico. Este reporte lo recibía el Capitán de una agencia privada a la que él se había suscrito Llamada Bon Voyage System (BVS). Este reporte era a color e informaba en amarillo las condiciones de precaución y en rojo la condición severa o peligrosa. Davidson se fiaba de este reporte ignorado el que enviaba el Servicio Nacional del Clima (NWS National Weather Services). Lo que no sabía Davidson, era que el reporte de Bon Voyage estaba atrasado 21 horas y presentaba con unas 500 millas de retraso la posición real del huracán Joaquín. Aun así, el reporte de Bon Voyage ya alertaba de la peligrosidad de la tormenta. Davidson cambió de rumbo intentando evitar la tormenta basándose en el reporte de BVS. Los oficiales le manifestaron sus temores, pero el Capitán permaneció firme en su decisión. A la 20:00 se retiró del puente. En esos momentos ya el huracán pasaba a nivel 2.

22:30 PM

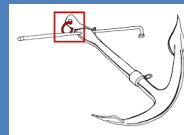
Desde el puente se observaba a medida que anochecía, que la mar estaba mucho más agitada y el clima se ponía mucho peor. Fuertes vientos golpeaban a la nave a medida que se internaban en el sistema del huracán. En el puente la Segundo Oficial Danielle Randolph seguía preocupada acerca de cuál sería la mejor opción. Dar vuelta e intentar huir del huracán o continuar y enfrentar la tormenta con las islas y arrecifes al sureste. "No tenemos mucho espacio de maniobra" le manifestó con inquietud a su contra maestre.

00:26 AM

La impresora de Satcom que envía los últimos reportes de NWS (National Weather Services) cobra vida e imprime el último reporte. El huracán no gira como lo habían pronosticado anteriormente los reportes meteorológicos. El Faro se dirige directamente a este, que de hecho, se hace cada minuto más poderoso.

El segundo oficial le dice a su contra maestre que tiene una alternativa y se la explica sobre la mesa de navegación. "A eso de las 02.00 AM pasaremos Cayo Rum (distrito e islote de las Bahamas). En ese punto maniobramos y giramos al sur hacia el paso de la Isla Crooked. Así evitaremos el huracán y nos protegeremos de las fuertes ráfagas de viento y de las grandes olas. Luego continuamos por el Viejo Canal de Bahamas.

EL ARGANEO



BOLETIN 05 - Octubre DE 2017 – COLEGIO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE DE COLOMBIA COMMC



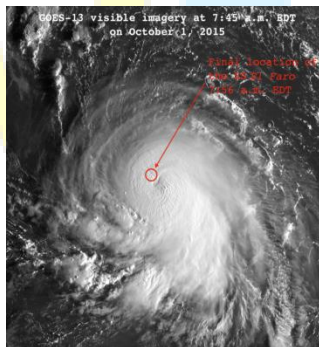
Google.

Un reporte de radio confirma que Joaquín se ha convertido en huracán categoría 3, con vientos de más de 111 millas por hora. Minutos después, el buque se escora violentamente a la derecha, casi tirando a la Segundo Oficial y a su Contraмаestre al piso. “Whoaa!” Dice el Contraмаestre. “La más grande desde que navego aquí. Esto se pone interesante.” Con voz ronca le contesta la Segundo Oficial. “ Error...!

OCTUBRE 1, 01:20

El Faro se aproxima a Cayo Rum. Si se debe hacer un desvío debe hacerlo pronto. “llamaré al capitán” le cometa a su contraмаestre. Cuando el capitán contesta el teléfono, claramente se nota que no ha dormido. “Esto no se ve bien Capitán” le dice Randolph. Luego le explica su idea. Davidson no está del todo convencido y le dice que lo peor de la tormenta pasará pronto detrás de ellos. “Así que mantenga el curso.” Ella le comparte a su contraмаestre el mensaje del Capitán: “Él dice que lo atravesemos”.

En este punto ella bien puede optar por desconocer la orden del capitán y maniobrar intentando poner a salvo a la tripulación y la nave. Sin embargo, hacerlo sería desobedecer una orden directa de su Capitán, situación que por siglos en este medio se ha respetado y por buenas razones. Además, muy seguramente le suspenderían el contrato a su llegada de hacer esto, pues difícilmente podrían entender realmente la situación que la avocaría a tomar la extrema decisión. Así pues seguramente muy a su pesar, en vez de virar al sur, la Segundo Oficial le da instrucciones al Contraмаestre de continuar al Este. Directo hacia el huracán.



Google

1:55 AM

Una gran ola particularmente grande golpeó la nave. “esta fue una buena” dijo la Segunda Oficial. “Definitivamente perdemos velocidad. No estamos dando las máximas revoluciones...!”. La nave operaba en su cuarto de máquinas con turbinas. Se quemaba combustible en sus calderas para generar vapor, si no se generaba suficiente calor no se generaba vapor para mantener las revoluciones de las turbinas. Si bajan las revoluciones por minuto, por supuesto disminuye la velocidad de la

nave. Ya se había reportado este problema a la compañía y las calderas estaban programadas para un mantenimiento completo en el próximo otoño.

Igualmente, debido a la edad de la embarcación se tenía un problema que pocos conocían. Con inclinaciones superiores a 15 grados, el combustible se desplazaba a un costado y al descebarse las bombas de combustible se paraban las máquinas. Problema que no ocurre en las máquinas de los buques modernos hoy en día. El contraмаestre comentaba que no quisiera perder máquina pues con esa tormenta, lo ideal era continuar rompiendo las olas con la proa, pero sin máquina, quedarían expuestos al viento y a las olas, quedando totalmente vulnerables a escoras y si en el peor de los casos se presentaba paso de agua, seguramente zozobrarían.

2:44 AM

En las próximas horas, Joaquín golpeará con mayor intensidad a la nave. Las olas rompen por los costados y sobrepasan la cubierta explotando en el puente de mando junto con un viento aullado incesantemente. La fuerza de las olas y el viento desprende las trincas y elementos que no estaban bien asegurados sobre la cubierta. “desearía que el Capitán estuviera aquí” dice el contraмаestre. “igualmente Yo” dice la Segundo Oficial Randolph. “Jugará a ser el héroe mañana” replica el contraмаestre.

Pocos minutos después, una ola gigantesca golpea la nave. “Eso fue impresionante...No seremos capaces de soportar otra de esas” dice Randolph. A los pocos minutos otra ola golpea a la nave casi tumbando a Randolph, la Segundo Oficial. La alarma del piloto automático se dispara alertando al puente que han perdido el rumbo por la fuerza y el tamaño de las olas que ya no se pueden manejar.

4:09 AM

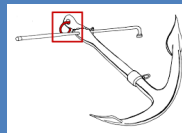
El primer oficial Shultz llega al puente a prestar su guardia y releva a Danielle Randolph quien se dirige a su cabina. Desde allí le escribe un correo a su madre: “Vamos directo al Huracán. Dile a todos que los amo.”

En el puente, el capitán Davidson regresa después de 8 horas de ausencia. Se navega con vientos de más de 100 millas por hora pero el Capitán permanece indiferente. “No hay nada malo en esto”. El primero le pregunta al Capitán si pudo dormir y le responde que durmió como un bebé. A lo que le comenta el primero: “Yo no pude”.

El capitán para intentar calmar la tensión en el puente, les dice que así son los días de navegación en Alaska. Pero el Primer Oficial interrumpe al Capitán y le informa a Davidson que el buque se está escorando a estribor. El furioso viento está golpeándolo por el costado de babor que está expuesto, causando la escora a estribor. “Sí”, confirma el capitán. “Llenemos los tanques de lastre de babor para compensar la escora”. Si no se logra estabilizar la nave, la escora puede generar un apagón en toda la nave.

Cuando el capitán baja del puente a desayunar, el Jefe Ingeniero llama al Primer Oficial que se encuentra luchando para mantener el rumbo en el puente y le confirma que el manejo de lastre no ha dado resultado para solucionar el problema de la escora. Es hora del plan B: Navegar proa al viento.

El capitán Davidson llega nuevamente al puente y considera que el plan B es la solución. “Vamos a maniobrar hacia él...Coloca el timón en manual” le pide al Contraмаestre. Sin embargo mantenerlo en ese rumbo no será nada fácil. Joaquín ha pasado de categoría 3 a categoría 4. Olas de 30 pies (más de 9.11 metros aproximadamente) y vientos de 115 millas por hora golpean como un gigantesco martinete al buque cada 10 segundos. El viento se escuchaba en el puente como si tuviesen encima un jet listo a despegar.



5:43 AM

“Tenemos un problema..!” dice Davidson. Llamen desde el cuarto de máquinas con más malas noticias. Una escotilla de la cubierta de carga se ha abierto, permitiendo el ingreso de una gran cantidad de agua. Esto genera el efecto de superficie libre ocasionando que la nave sea muy difícil de maniobrar en la tormenta. Los esfuerzos para cerrar la escotilla fallaron, así que el Capitán ordena a la tripulación utilizar bombas de achique y le ordena a Shultz ir a verificar.

En ese momento, el Jefe ingeniero llama a Davidson y le increpa a intentar adrizar la nave a lo que el capitán le confirma su intención de virar la nave para que el viento golpee por estribor escorándolos a Babor. Davidson esperaba que así se expulsaría el agua y podría cerrar y asegurar la compuerta.

Percibiendo que el buque está en problemas, la Segundo Oficial Danielle Randolph regresa al puente con su ropa de trabajo. Davidson la saluda con un amigable “Hola” y le confirma sobre la compuerta. Minutos después Randolph nota que está fallando la máquina y pregunta: “Se bajaron las revoluciones o ellos lo hicieron a propósito?”, refiriéndose al cuarto de máquinas. Davidson le confirma que no ha pedido eso, eso es más que preocupante.

Un ensordecedor sonido viene desde afuera...“Allí van los muebles” dice Randolph, al ver objetos de la cubierta empezando a perderse en el tempestuoso mar.

“No me gusta esto” Dice Davidson, “creo que hemos perdido la máquina”.

6:55 AM

Ya el objetivo a todas luces no es llegar a san Juan de Puerto rico. Es simplemente mantener la nave a flote. Pero con cada ola, la nave se escora cada vez más hacia su costado de estribor. “Cuánto tiempo más permaneceremos en este cuarto? Pregunta el contra maestre.

“Se pondrá mejor poco a poco” dice Davidson. “Estamos ya en la cola de la tormenta.”

Davidson llama por teléfono satelital al Cap. John Laurence DPA en tierra, persona del equipo de respuesta a emergencias de la compañía TOTE y responsable de coordinar esfuerzos de rescate y salvamento. En vez de abandonar la nave, Davidson le confirma que nadie está en pánico, todos están alerta, “nuestro mejor chance es estar a bordo del buque. El clima está feroz allá afuera...!” Luego de colgar, el capitán Davidson le dice a Randolph que envíe una señal de socorro. El mensaje es enviado a la 07.13 am.

“Se va a desatar un infierno” dice Davidson. En ese momento, en alguna parte, la alarma suena y los equipos de salvamento y rescate se preparan. En la grabación del VDR se escucha: “Todos arriba” grita Davidson. “Levántenlos..!” y agrega: “Vamos a estar bien. Vamos a lograrlo..!”

Posteriormente luego de varios minutos, concluye que la lucha está perdida.... ordena a su primer oficial que haga sonar la alarma general...la suerte estaba echada. (Imagen google)



33 vidas se perdieron en el accidente marítimo más grave de los Estados Unidos de las últimas tres décadas. Los invito a investigar los motivos, sus causas y resultados en los diferentes documentos publicados en Google. Los invito a participar con sus comentarios.

Apartes tomados de “mensjournal”. Para más información:

<http://www.mensjournal.com/features/articles/the-last-voyage-of-the-ss-el-faro-w495797> o artículos de la NTSB.

AGRADECIMIENTO



Agradecimiento al Sr. Oficial mercante y Cap. Luis Angulo, CIO de “SOL” Marine Offshore S.A, Compañía de servicio y apoyo logístico.

Gracias a su compromiso y desinteresada colaboración, se realizó en sus oficinas de Barranquilla la asamblea del Colegio de Oficiales con un éxito incontrovertible. En la reunión, donde fuimos muy bien atendidos, se plasmaron compromisos que adquiere el COMMC para construir las nuevas singladuras que el entorno exige desde el punto de vista profesional, comercial, legal y técnico.

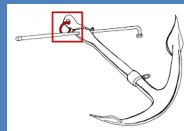
Sobre nuestros anfitriones: La compañía opera en las áreas: Marítima, Portuaria, Fluvial y Offshore., Especializada en Operaciones Portuarias y todo tipo de Inspecciones Marítimas, a la carga, Avalúos, peritazgos, Reparaciones Navales, Suministro de Equipos y asesorías en planeación, administración y ejecución de proyectos.

SOL Marine Offshore S.A cuenta personal altamente especializado en todas las áreas marítimas, con experiencia de más de 10 años, esto garantiza seguridad, profesionalismo y eficiencia en cualquier tipo de Inspección y operación marítima, portuaria y costa afuera.

Nuevamente nuestro especial agradecimiento.

VENTAJAS DE SER MIEMBRO DEL COLEGIO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE DE COLOMBIA.

- Como cuerpo Colegiado, tenemos por la constitución ART 26, la oportunidad de tener funciones públicas.
- Que es un cuerpo colegiado? El órgano colegiado es un órgano-institución constituido por una pluralidad de personas naturales o representantes de entidades públicas, de la sociedad civil o instituciones intermedias con el fin de coordinar, deliberar y adoptar decisiones que fortalezcan las políticas públicas en general. Siendo un órgano que forma parte de una entidad de la administración pública es un mecanismo jurídico colectivo que delibera y acuerda decisiones democráticamente por consenso, unanimidad o mayoría, los cuales expresan la voluntad unitaria respecto de un interés público (Wikipedia)
- Roy Barrera (Senador) solicita que sean los Cuerpos Colegiados quienes construyan alternativas para solucionar la crisis en la justicia. Los alcances del Colegio son de carácter institucional y nosotros tenemos un alcance que hasta ahora estamos descubriendo y entendiendo para utilizarlo como herramienta en defensa de los intereses de nuestro universo marítimo. (Fernando Molano)



EL RINCÓN DE PEÑITA, MI CONTRAMAESTRE

(Información de www.histamar.com.ar)



CORAIN I. Lineas Agromar. Carguero / Frigorífico. Astillero: Rheinstahl Nordsee. Lugar de construcción: Emden, Alemania. Casco nº: 385 /Sociedad clasificadora: GL/Señal distintiva: HKQA IMO: 6710750/Tripulantes: 32, Pasajeros: 8/TRG: 7.522 DWT: 8.910 DV: 3.000. Eslora: 135,80 / Manga: 19,30/ Puntal: Calado: 8,61/ Carga granel, Carga general: 14.274 m³/Carga frigorífica: 278 m³ /Bodegas: 5 TEUs: 170. Equipos de cubierta (Cantidad x toneladas): Plumos: 1 x 3; 2 x 3/5; 2 x 5; 14 x 5/10; 1 x 60. Un motor diésel M. A. N. K7Z 70/120D; 2T; 7 cilindros



Motonave ZIPAQUIRÁ. MARITIMA SAN ANDRÉS. Carguero. Astillero:NV Scheepsbouwwerf v/h De Groot & van Vliet. Lugar de construcción: Slikkerveer, Holanda. Casco nº: 322. Señal distintiva: IMO: 5376064 / TRG: 499 TRN: DWT: 850 /Eslora: 56,18, Manga: 9,07 Puntal: 4,09, Calado: 3,58/ Equipos de cubierta (Cantidad x toneladas): Plumos: 2 /Un motor diesel De Industrie 6RD70; 6 cilindros (305 x 460); N. V. Motorenfabriek "De Industrie" (D. & J. Boot), Alphen a/d Rijn, Holanda. Velocidad: 10,0 nudos.

LECTURA E INVESTIGACIÓN.

Los invito a visitar las siguientes páginas:

www.ilo.org Única agencia tripartita de la ONU.

www.histamar.com.ar Página de memorias marítimas latinoamericanas.

www.maritimetraining.com eLearning for seafarers en Inglés.

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 la mayor institución educativa de eLearning en español, Presenta opciones para Diplomados, Especializaciones, Maestrías y Doctorados a distancia en español.

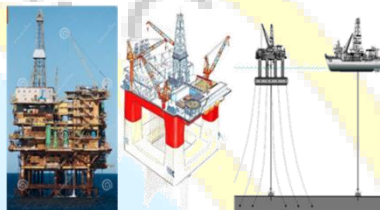
COLUMNA OFFSHORE

PLATAFORMAS DE PERFORACIÓN.

Existen 6 tipos de equipos de perforación básicos. Los de tierra que estos a su vez se dividen en equipos de potencia leve, media, alta y súper alta.

Luego están los equipos de perforación usados offshore (Mar abierto) que son:

- Las Plataformas fijas
- Plataformas Auto-elevables (Jack-ups)
- Las Plataformas Sumergibles
- Las Plataformas Semi-sumergibles
 - * Ancladas
 - * Posicionamiento Dinámico
- Barcos de Perforación



PLATAFORMAS FIJAS

Son plataformas usadas para operaciones a largo plazo en una misma área, generalmente tienen instalaciones de perforación y de producción, de la misma manera poseen los equipos y personal para sus operaciones. Estas plataformas son fijadas al lecho marino con estructuras de acero u hormigón, en algunos casos se diseñan con tanques en la estructura de hormigón y /o acero para almacenamiento de combustibles y gránulos líquidos para la operación. Estas plataformas se dicen son económicamente viables hasta profundidades de 500 metros de lámina de agua. (Foto superior)

PLATAFORMAS AUTO-ELEVABLES

También llamadas jackups. Son plataformas que se remolcan hasta el lugar de operación aunque ya existen algunas de ellas auto-propulsadas, al llegar al sitio de operación descienden las patas y se hincan en el lecho marino, existen jackups de 3 patas, de 4, de 6 e inclusive de 8.

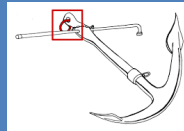
Este tipo de plataformas pueden operar hasta profundidades de 120 metros aproximadamente. También cuentan con los equipos necesarios para ejecutar sus operaciones, tales como generadores, bombas, taladro, equipos de perforación en general, tanques de almacenamiento y alojamientos para el personal de operación. Cuando son remolcadas se consideran los mismos principios de estabilidad de un cuerpo flotante.



PLATAFORMAS SUMERGIBLES

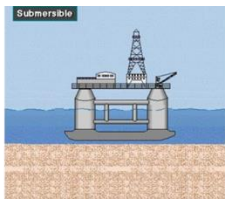
Las plataformas sumergibles son utilizadas en aguas muy cerca a la costa con profundidades máximas de alrededor de 50 metros. Van deslastradas cuando están siendo trasladadas al sitio de operación y al llegar al lugar de perforación se inundan los tanques para posicionar los pontones en el fondo marino y así poder realizar las operaciones. Como el resto de equipos, tienen las maquinarias y equipos necesarios para cumplir con

EL ARGANEO



BOLETIN 05 - Octubre DE 2017 – COLEGIO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE DE COLOMBIA COMMC

sus operaciones pero están limitadas en la profundidad a las cuales pueden operar.



PLATAFORMAS SEMI-SUMERGIBLES

Las plataformas semi-sumergibles las hay de dos tipos. Las que mantiene su posición de perforación por intermedio de anclas y las que mantienen su posición con Sistema de posicionamiento dinámico.

ANCLADAS

Estas plataformas son diseñadas con pontones que se inundan para obtener la profundidad de operación, dejando la cubierta de operaciones unos 30 metros por encima del nivel del agua para protegerla de las inclemencias del tiempo, son remolcadas para llegar al sitio de operación y una vez en el lugar su posición se garantiza por intermedio de un set de anclas que pueden ser de alrededor de unas 8, el posicionamiento de las anclas son generalmente realizadas por remolcadores de apoyo AHTV (Anchor handling and Tug Vessel) y las maquinillas de anclas de abordó. Estas plataformas pueden realizar perforaciones de láminas de agua de alrededor de 700 metros.



Google

SEMI-SUMERGIBLES DE POSICIONAMIENTO DINÁMICO

Este tipo de plataformas tienen el mismo principio de operación de pontones que se inundan y utilizan para el almacenamiento de fluidos necesarios para la operación pero no poseen sistemas de anclas sino que utilizan sistemas de propulsión y estos a su vez son controlados por un Sistema de posicionamiento dinámico que hacen que la plataforma se mantenga en su posición con márgenes de error de centímetros durante la operación y no necesitan de remolcadores para su desplazamiento. Lámina de agua de operación de alrededor de 2600 metros



Google

BARCOS DE PERFORACIÓN

Son barcos que cuentan con la capacidad de perforar en láminas de agua de alrededor de 3500 metros de profundidad y al igual que las plataformas semi-sumergibles auto-propulsadas su posición es mantenida por el Sistema de posicionamiento dinámico. Además de los equipos comunes de una embarcación tiene los espacios y maquinaria para poder desarrollar las operaciones de perforación.

Sus tanques tienen la capacidad de almacenamiento de agua industrial para perforación, cemento y demás gránulos secos utilizados en la

operación, como también los tanques de almacenamiento de combustible.



Estas unidades generalmente no van a tierra para abastecerse, sino que la logística de sus operaciones son aportadas por las embarcaciones de apoyo ya sea por medio de nave tipo supply o los crew boat, adicionalmente, los cambios de tripulación se realizan por medio de helicópteros.



Elaborado por **Álvaro E. Romero D.**, Primer Oficial de Cubierta. E-mail: alro65@gmail.com

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

La NUEVA JUNTA DIRECTIVA:

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

CONCURSO FOTOGRÁFICO



Amanecer cartagenero. Celular. Germán Monroy para el concurso fotográfico de El Arganeo.