

SALUDO DE COLEGIO DE OFICIALES

Reciban un muy especial y cordial saludo.

Hace unos días me preguntaba un amigo cercano y colega, sobre cuáles eran las ventajas que adquiriría al hacerse miembro del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante. Mi respuesta, fue el compartirle “la fortaleza que generan las organizaciones, las agremiaciones y en este caso, el Colegio como organización colegiada (COMMC)”.

El Colegio de Oficiales de la Marina Mercante de Colombia, con sus siglas COMMC, es una instancia colectiva de discusión, asesoramiento y control, que vela por fijar las políticas y lineamientos profesionales, morales y éticos con el claro objetivo de la defensa de la profesión de la gente de mar. De todo su universo y su alcance.

La misma constitución reza en el artículo 26: *“Las profesiones legalmente reconocidas pueden organizarse en colegios. La estructura interna y el funcionamiento deberán ser democráticos. La ley podrá asignarles funciones públicas.”*

Es por ese motivo, por las mismas características inherentes a nuestro trabajo, a nuestra profesión; que necesitamos que haya una organización que vele por los intereses de quienes en algún momento sacrificamos no solo a nuestra familia, también nuestro bienestar y calidad de vida. Es recurrente el parfraseo “recuperar los espacios que nos pertenecen”. Esto porque a muchos les ha ocurrido en los avatares de nuestra vida marinera, que la autoridad marítima no defiende realmente los intereses de la gente de mar. Quien más que una organización conformada por personas vinculadas a este universo, que no necesariamente son egresados de una alma mater específica, sino que da cabida a todo quien tenga vocación de mar y esté jugándose por el Universo Marítimo de Colombia, que aglutine diferentes disciplinas y amparados por la Constitución política, sea quien porte el blasón de esta gran hermandad.

Todos están cordialmente invitados.



Colegio de Oficiales De La Marina Mercante de Colombia

GESTION COMMC.

REUNIÓN COLEGIO OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE Y DIRECCION MARITIMA

El 28 de Septiembre se realizó una reunión con la presentación del Colegio por parte del Señor Capitán Víctor Millán y la participación del Secretario del Colegio Sr. Jefe Ingeniero Hoover Morales. Se abrió la reunión, con la lectura de la carta enviada por el Presidente del Colegio, manifestando nuestro interés en trabajar conjuntamente en unificar criterios, e igualmente se protocolizó un saludo y una breve historia del Colegio y sus objetivos. Se le manifestó a DIMAR nuestra total voluntad de apoyo y colaboración por parte de la Organización y sus miembros, a los proyectos y temas que este organismo requiera; para aprovechar la experiencia que tiene la asociación y **aportar con sana crítica a la construcción de este universo marítimo.**

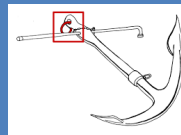
Se hizo énfasis en recuperar la ETICA dentro del convulsionado escenario de la realidad actual de país y el respaldo total de nuestra parte hacia la ACADEMIA. Importante el desarrollar y defender apalancados en la ley y la constitución, los intereses propios de nuestra profesión y todas aquellas con vocación de mar. El Almirante Paulo Guevara, Director de DIMAR, resaltó la importancia de la presencia del Colegio en las reformas decretos y proyectos en curso en DIMAR, donde solicitamos el tener asiento. Igualmente su equipo de asesores: Dr. Alejandro García Q., Dra Paula Pérez Monroy, Dra. Rocío Aranguren D, Dra. Catalina Osorio, Capitán de Fragata (RA) Gabriel Alfonso Salazar nos ofrecieron toda la colaboración y apoyo.

Por parte del COMMC se sugirió presentar una hoja de ruta para ir evacuando las múltiples inquietudes desde el punto de vista práctico y administrativo, para trabajarlo conjuntamente con fechas límite, objetivos y responsabilidades. Nuestro agradecimiento en nombre de COMMC, al Señor Director y a su equipo de asesores por su recibimiento y su incondicional interés manifestado hacia nuestro cuerpo colegiado.

RECORDANDO LA HISTORIA



MN Bahía Colombia. Compañía Colombiana de Navegacion 1988 (Histamar)



RECONOCIMIENTO ESPECIAL



“Foto de Reunión realizada en el ministerio del trabajo sede Barranquilla, a finales de Octubre, con representantes de diferentes entidades tales como Gobernación del Atlántico, Alcaldía de Barranquilla, USO, ITF , Colegio de Oficiales Mercantes, para tratar temas de la contratación de nacionales en el campo incluido offshore”

Se hace un reconocimiento muy especial a nuestro Colega y amigo, Primer Oficial Álvaro Romero.

La inquebrantable voluntad y desinteresado interés en los temas de este universo hacen que Álvaro sea pieza fundamental en los proyectos y hojas de ruta que estamos articulando en el Colegio.

Aquí, fue invitado como representante del Colegio de Oficiales de Marina Mercante, a la mesa de trabajo que se realizó en Barranquilla, con el objeto de socializar y compartir inquietudes sobre el convenio MLC 2006 y Contratación de nacionales en el campo Offshore.

ACADEMIA, PILDORAS NAUTICAS: “UKC y EL EFECTO SQUAT”



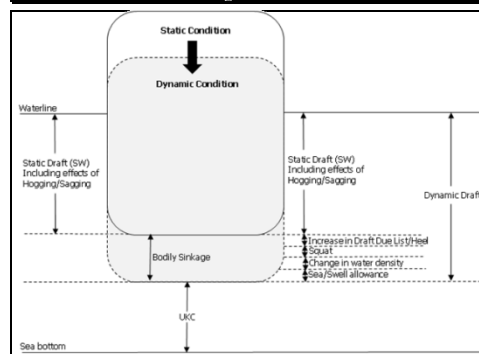
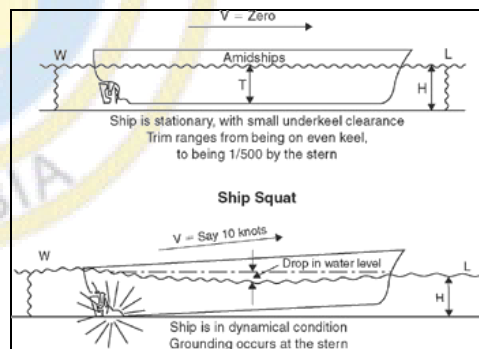
Robin Fernández Del Valle
Capitán de la Marina Mercante Colombiana,
Piloto práctico Cartagena/Coveñas
Miembro del COMMC

Con este breve escrito se inicia una columna en “El Arganeo” que bien podría denominarse “PILDORAS NAUTICAS” por su brevedad en forma y contundencia en contenido, ya que se pretende compartir con los lectores temas o conceptos de interés profesional, netamente técnicos, que con seguridad impactan en la seguridad operacional de toda embarcación. En esta oportunidad el tema a compartir es: “UKC y EL EFECTO SQUAT”, de gran interés para los navegantes y de suma

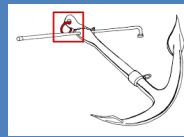
importancia para la seguridad de la navegación en aguas poco profundas.

Las compañías navieras contemplan entre otras, la política de UKC (Under Keel Clearance – Profundidad bajo la quilla) para establecer los parámetros mínimos de seguridad que enmarcan la seguridad operacional en la navegación de sus barcos, lo cual aplica tanto a mar abierto como a aguas restringidas o confinadas, con o sin Práctico a bordo, constituyendo un ítem del intercambio de información entre el Capitán y el Práctico. Por otra parte, el “Efecto SQUAT” es un efecto hidrodinámico consistente en el hundimiento EXTRA de la obra viva de un barco cuando éste navega, varía de acuerdo a la velocidad, al coeficiente de bloque y la profundidad bajo la quilla; entonces se establece una relación directa entre **UKC y SQUAT**, ya que para cumplir con la política de **UKC** se debe considerar la reducción del margen de seguridad bajo la quilla por efecto del Efecto **SQUAT**, para lo cual se debe tener una TABLA que involucra Calados, Coeficiente de bloque y Velocidad del barco, para aguas poco profundas, la cual también debe ser un ítem del intercambio de información entre el Capitán y el Práctico, ya que se debe tener en cuenta en aguas poco profundas, para evitar varaduras o pérdidas de gobierno.

Un artículo en Wikipedia lo explica así: El agua empujada por el buque en su avance retorna por los costados hacia la popa y por debajo del casco llenando el vacío que produce el desplazamiento a lo largo del canal. Al navegar en aguas de poca profundidad los "filetes" de agua se aceleran en la zona circundante al casco, lo que origina una disminución de la presión y por tanto un descenso o acercamiento de la quilla al fondo.



Google.



EL RINCÓN DE PEÑITA, MI CONTRAMAESTRE

(Información de www.histamar.com.ar)



NAVENAL Compañía Nacional de Navegación. Carguero. Frigorífico. Astillero: Norderwerft Koser & Meyer.

Lugar de construcción: Hamburgo, Alemania. Casco nº: 830

Señal distintiva: HKCL/ IMO: 5379444 /Tripulantes: 25 /Pasajeros: 6

TRG: 1.204/TRN:519/DWT: 2.614/DV: 1.396 / Eslora: 76,20 Manga: 12,70

Calado: 4,63 Carga granel: 4.442 m Carga frigorífica: 525 m³

Un motor diésel M.A.N.; 4T; 8 cilindros 1.480bHP. Hélices:1

Velocidad: 12,5 nudos.

SUICIDIOS EN LOS MARINOS

Ing Fernando Molano

Se estima que el 90% del comercio mundial se realiza por medios marítimos, pero pocos saben de la calidad de vida de quienes tripulan estas naves en la mar. Hoy en día, especial atención se está dando a las condiciones de vida de nuestros colegas, por el incremento de suicidios alrededor del mundo.

Muchos se embarcan con el objetivo de mejorar su calidad de vida en sus lugares de origen, gracias a la remuneración, sin imaginar las condiciones y entorno de trabajo. Desconociendo igualmente la estricta disciplina necesaria a bordo de las navieras que surcan los mares en este mundo cada vez más globalizado. Alrededor de 1,5 millones de personas están trabajando en este escenario, pero la eficiencia de las operaciones en puerto, el cumplimiento de la programación de rutas convierte este trabajo en una rutina. La prohibición de desembarcar en algunos puertos hace que prácticamente se viva en una jaula de cristal, donde la rutina se hace tediosa y en muchos casos deprimente.

Lo que antes era una aventura, no es más que un recuerdo. El trabajo de a bordo, cada vez más encierra una multitud de responsabilidades debido a los convenios internacionales, donde administrativamente se deben llenar infinidad de datos en diferentes formatos y documentos con la espada de Damocles sobre las tripulaciones, ya sea por las multas o en otros casos detenciones. Los oficiales y tripulantes tienen entonces grandes

responsabilidades ante las autoridades cada vez más exigentes en sus puertos de recalada. Debido a la tecnología y a la reducción de las tripulaciones, aumenta el grado de estrés de los marinos y el nivel de encierro conlleva a presiones y situaciones psicológicas a las que hay que prestarle especial atención.

La ITF y organizaciones internacionales de marinos están adelantando muy seriamente mesas de trabajo ante la OMI y organizaciones de armadores para buscar una mayor calidad de vida en los Marinos, mejores salarios, mayor descanso y permitirle a las tripulaciones desembarcar para al menos cambiar de rutina y aliviar tensiones normales de un trabajo tan exigente; donde se debe estar 24 horas disponible por varios meses.

Uno de los métodos que puede aliviar tensiones, es el desarrollar cursos a distancia mientras se navega, vinculados estos al entorno profesional del marino. Adicionalmente, se están creando oficinas especializadas para el acompañamiento de las tripulaciones para terapias. Ya los buques no fondean por días o duran en puerto descargando otros más. Ya los partidos de fútbol o la interacción con otras tripulaciones en los "Seamen Center" es cada vez menos común. Mucho menos el organizar tours para conocer los puertos de recalada. Las operaciones en puerto duran horas y se hace urgente, buscar alternativas para que sea realmente atractivo el navegar, como lo fue en su momento, para las generaciones que nos precedieron.

LECTURA E INVESTIGACIÓN.

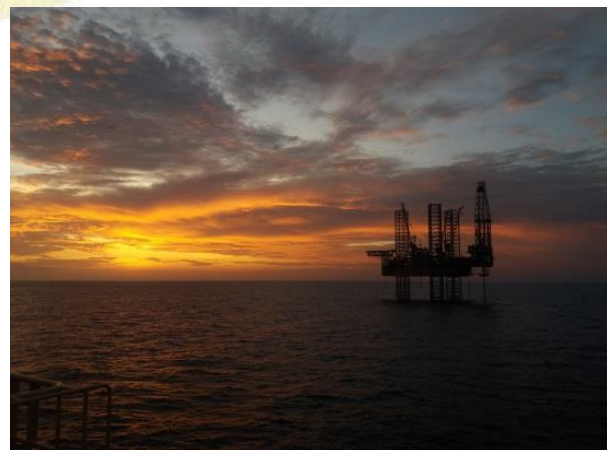
www.ilo.org Única agencia tripartita de la ONU.

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

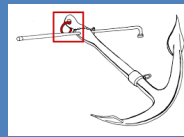
www.maritimetraining.com eLearning for seafarers en Inglés.

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

CONCURSO DE FOTOGRAFIA



West freedom frente a chuchupa. Cámara teléfono Samsung j5, Colaboración Ch Mate Juan Jacobo Blanco desde PSV Orix.



Chaguaramas bay, Trinidad & Tobago. Cámara iPhone plus, desde el wáter Taxi. Rolando Quintero.

COLUMNA OFFSHORE PLATAFORMAS DE PERFORACIÓN AUTO ELEVABLES (Jack-Ups)

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 descenden 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.

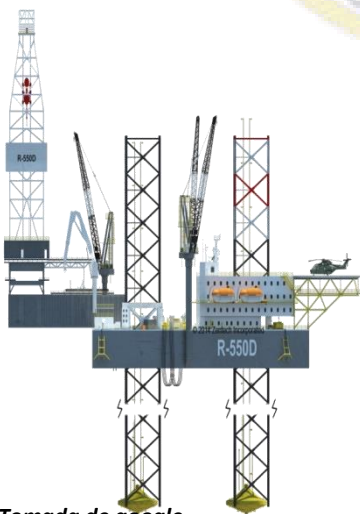


Imagen Tomada de google

Este tipo de MODU (Unidad de Perforación Móvil de Costa Afuera, por sus siglas en Inglés), cuentan con unas piernas que son auto-elevables y que descenden cuando se encuentran en el punto de perforación e hincadas en el suelo marino. Posteriormente se comienza el proceso de deslastre para subir la superestructura a unos 20 metros sobre el nivel del mar con el fin de darle la protección necesaria contra las inclemencias del tiempo como lo son las olas.

Muchas personas se preguntaran si la ingeniería de un proyecto de este tipo es similar a las de una embarcación normal, la verdad no lo es. Esto, debido a la cantidad de productos que deben ser usados en los equipos de perforación, pues se requiere de unas condiciones y características especiales. Este es otro de los motivos por lo cual una unidad de este tipo tiene un costo elevado. Unidades de este tipo deben estar preparadas para poder operar con los productos necesarios sin que su deterioro se haga inminente en corto tiempo de servicio. En este tipo de unidades y en general en todos los equipos de perforación, se encuentran sistemas hidráulicos de alta presión, sistemas de flujo de barro, gráneles secos que son transportados dentro de la misma unidad, desde los silos de almacenamiento hacia el pozo por sistemas de aire comprimido. Dentro de estos gráneles secos se usan materiales tales como el cemento, que son usados para la construcción del pozo, materiales como calcáreo, bentonita y baritina que son usados para la preparación de los barros para controlar el pozo y los sistemas de tuberías necesarios para el proceso de perforación en sí.

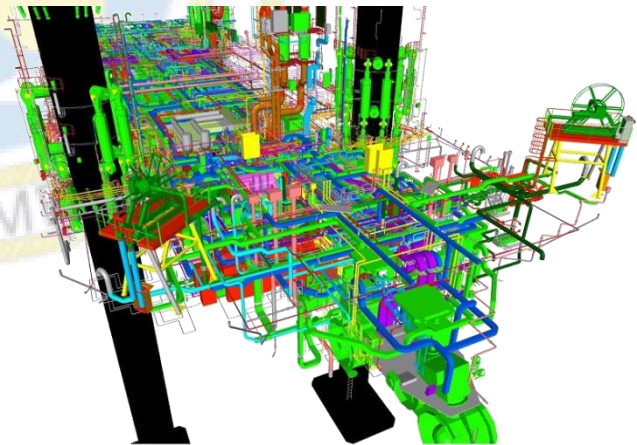
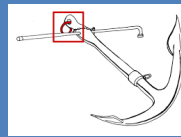


Imagen Tomada de google de un diseño esquemático de sistemas de tuberías a bordo de una plataforma tipo Jack-up

Por otro lado debe contar con la capacidad de ser autosuficiente para poder realizar las operaciones correspondientes. Es por ello que consta de su sistema eléctrico independiente para poder generar la potencia necesaria que garantiza las operaciones del taladro. También el diseño debe prever la capacidad redundante de los equipos para evitar parar las operaciones por falla técnica de uno de ellos. Sucede lo mismo con todos los equipos de a bordo salvo algunas



excepciones. Como cualquier embarcación moderna; cuentan con sistema de osmosis inversa para la producción de agua de consumo, sus bombas de incendio, bombas de achique, bombas de barro para la perforación entre otros equipos.

Este tipo de operaciones amerita una seguridad extrema. Adicionalmente del sistema contra-incendio, consta también de sensores de detección de H₂S (Sulfuro de hidrogeno) que son gases extremadamente peligrosos y que se encuentran de manera muy común en los pozos perforados.

Los equipos de seguridad marítima son también una exigencia en estas unidades móviles y deben cumplir con lo requerido por la OMI. Las embarcaciones de abandono, tales como los botes salvavidas deben ser del tipo cerrado para proteger a las personas tanto del calor como de los gases tóxicos circundantes.

Como los lectores podrán concluir, no solamente deben cumplir con ciertas exigencias para una embarcación normal sino que debido a su operación están obligadas a contar con una serie de equipamientos especiales.

propulsadas y tienen la capacidad de llegar al sitio por sus propios medios.

A los lectores que estén interesados en cómo se realiza una maniobra de aproximación de este tipo de unidades al área de trabajo, y las operaciones realizadas en el área de perforación, me permito compartir con ustedes estos links:

- https://www.youtube.com/watch?v=eD_DFFEYrAY
- <https://www.youtube.com/watch?v=PcT04cuj-IE&t=293s>
- <https://www.youtube.com/watch?v=aaSE7F5ZO-4>
- <https://www.youtube.com/watch?v=mboXwNij8V0>



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

VOCES DE APOYO

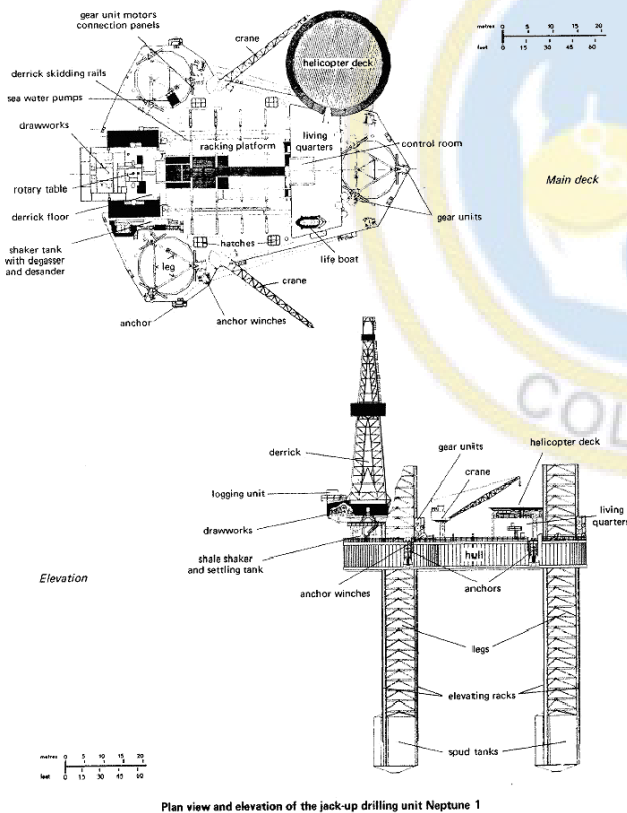
Comparto con Ustedes, mensajes que motivan a continuar en esta singladura por la defensa de nuestra profesión y por los intereses de todos aquellos que se identifican y tienen vocación de mar. COMMC.

"Te agradezco me envíes la información del colegio de oficiales y el formulario. Me gustaría estudiar la posibilidad de inscripción. Cuando tengas tiempo me gustaría hablar temas que considero importantes. Explicarles novedades que he detectado. Gracias. /Cap. J. J. Blanco"

"Estimado Fernando: Buenas tardes, mis agradecimientos por el artículo incluido en el Arganeo 5, es una buena motivación para seguir en esta actividad en favor de la Gente de Mar. Comparto el querer de obrar en equidad sin favorecimientos hacia determinados grupos. Favor enviarme boletines anteriores. Saludos. /M Sánchez"

"Excelente gestión Ing. Fernando. Muy buena iniciativa. / A Arcila"

"Felicitaciones por esa labor que ustedes están desarrollando, la cual solo puede llevarse a cabo si el amor por la profesión de Marino, hace parte de nuestro inventario vital. Buen viento y buena mar. / Enrique."



Plan view and elevation of the jack-up drilling unit Neptune 1

Imagen Tomada de google -Plano general de una plataforma tipo Jack-up

Aunque estas plataformas, son generalmente remolcadas para posicionarlas en su lugar de operación, ya algunas de estas son auto-

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

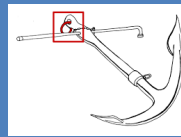
Vocal Ing. Francisco Hoyos-Cartagena

Vocal Ing. Víctor Mario Bejarano-Cali

Vocal Capitán de Altura Jorge Arias-Cartagena

Celular Contacto: +57 3116978381

e-mail: coloficialesmarinamercantecol@yahoo.com



FORMATO INSCRIPCIÓN COLEGIO

IDENTIFIQUELOS

**MEMBRESÍA COLEGIO DE OFICIALES
MERCANTES DE LA MARINA DE COLOMBIA**

Profesionales afines y empresas con interés marítimo son invitados muy cordialmente a formar parte de esta membresía

**COLEGIO DE OFICIALES MERCANTES DE LA
MARINA DE COLOMBIA**

Nit: 900.628.195-9

SELECCIONE TIPO DE MEMBRESÍA
INDIVIDUAL
EMPRESARIAL

FECHA DE SOLICITUD

MEMBRESÍA INDIVIDUAL (Valor Semestral: \$160.000,00) En caso de escoger el pago anual la tarifa es de \$300.000,00

Nombre completo Tipo de ID No. de Identificación

Dirección-Línea 1 Dirección-Línea 2

Ciudad Departamento código de área

No. de Teléfono de contacto Título Correo Electrónico

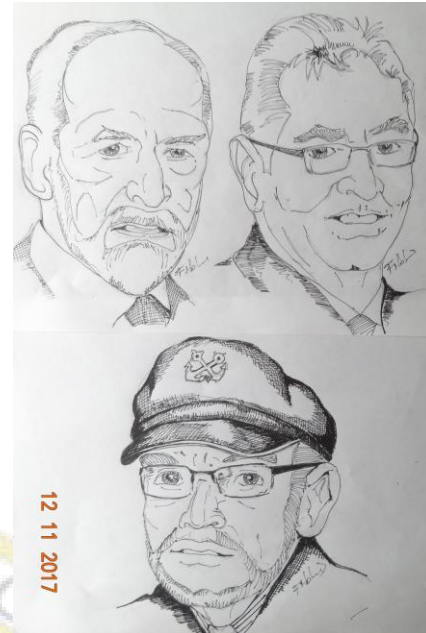
Forma de Pago a Escoger Semestral Anual

Al enviar este formulario se le devolverá a la misma cuenta de correo la cuenta de cobro para que pueda ser pagada vía internet por el medio que usted desee a través de PayPal. Los que deseen pagarlo a través de consignación o transferencia bancaria deberán hacerlo a la cuenta de ahorro No. 0063-0121-7383 de Davivienda y copia de la consignación o pago deberán ser enviados al correo del Colegio de Oficiales policial@marinamercantes.com.co

MEMBRESÍA EMPRESARIAL (Valor Semestral: \$1'200.000,00) En caso de escoger el pago anual la tarifa es de \$2'000.000,00

Nombre de Empresa u Organización NIT Página Web

Nombre del Contacto Primario Cargo E-mail del Contacto Primario



UN VISTAZO AL FUTURO: HACIA LA UNIFICACIÓN

Si analizamos la relevancia de los océanos en el desarrollo de la vida y el desafío que nos traza como humanidad, nos daremos cuenta que en el mar hay una fuente de encuentro para hacer cosas en conjunto. Sin embargo, los diferentes sectores involucrados en el tema marítimo en el país (autoridades navales, pescadores, comunidad académica, etc.) trabajan de manera independiente, no hay una unidad para navegar sobre beneficios colectivos, no hay un organismo que consolide las necesidades y resultados de cada sector, y que controle las prioridades de cada gremio marítimo, como por ejemplo los presupuestos otorgados y la contratación prioritaria de colombianos en las vacantes disponibles. Desde el punto de vista de la biología marina, es notable la falta de formación académica de esta área en el país, la carencia de oferta laboral y el limitado presupuesto para el desarrollo de proyectos que conduzcan a la sustentabilidad, conservación e innovación en el mar, algo paradójico para un país con dos mares, pero justificado por la falta de consolidación de los sectores marítimos colombianos. Por lo tanto, en la actualidad es necesario un cambio de mentalidad de las agrupaciones marítimas del país que lleve a constituir un impulso de sabiduría, trabajo en equipo y la lucha de la unidad de sectores que generen alianzas y aumenten los porcentajes de innovación y sostenibilidad, con proyectos integrales costeros y en mar abierto que contribuyan al beneficio colectivo de nuestros mares. Así mismo, se debe abogar por el establecimiento de un colegio marítimo del país que integre todas las áreas profesionales y técnicas relativas a la investigación y explotación sustentable del mar, garantizando la buena calidad y potencial del personal requerido para generar el conocimiento del Océano Atlántico y Océano Pacífico colombianos.

Científica Marina Certificada
Katrin Perilla-Rocha
Australian Maritime College – UTAS

Formato de inscripción COMMC enviado a sus correos. Por favor tomar nota que existen dos alternativas para inscripción. Como persona natural o como persona jurídica.

En el primer caso, miembro como persona natural, recibe los beneficios como profesional del mar y como profesional con vocación marítima. Esto es: Defensa de la profesión, ocupar los espacios que por ley nos pertenecen, tener voz y voto en decisiones que impactan en este universo marítimo, representación ante las autoridades estatales y empresas privadas. Invitación asesorías, conferencias.

Como Persona Jurídica, Manejo de información privilegiada en proyectos que maneja el COMMC y nivel de preferencia para participar con propuestas, siempre y cuando claro está, cumpla con los requisitos de calidad y con el objeto y alcances del contrato o proyecto específico que maneje el COMMC. Operadores portuarios, suministro de equipo, interventorías etc.

IMPORTANTE ..!

Se está estudiando la manera de obviar la palabra "oficiales" y cambiar el nombre de la organización por "Colegio de Marina Mercante y Profesionales Afines" con sus siglas "CMMPA" o simplemente "Colegio de Marina Mercante de Colombia" CMMC. Esto haría más incluyente el contexto de la expresión. Escucho sus amables comentarios.

Fernando Molano
Presidente COMMC