

SALUDO DE COLEGIO DE OFICIALES

Reciban todos mis respetuosos saludos.

Nuevas singladuras comienzan en este nuevo periplo de vida. Nuevos retos para este 2018 que no dan espera. Cada segundo que llega, se va inexorablemente como se va el refrescante amanecer, mientras deja su recuerdo la huella de las sombras sobre el rocío y se esconden ellas de la luz en las esquinas, al transcurrir del tiempo.

Un año que se va y al que hoy podemos escrutar; analizando detalladamente lo que se llevó a feliz término y lo que se quedó por realizar. Lo que se nos quedó en el tintero pero que esculpíremos en letras sobre el papel, dejando huella material de lo tanto que aún nos falta por escribir y contar.

Este año 2018 muy seguramente tiene retos personales para cada uno de nosotros. Desde el punto de vista personal, familiar, profesional y por supuesto como corporación, como gremio.

Los invito a escribir en sus memorias las tareas a realizar, los métodos y herramientas disponibles para llevarlos a feliz término a corto, mediano y largo plazo.

Se iniciaron debates en el 2017 y debemos continuarlos en el 2018. Se trazaron hojas de ruta que debemos desarrollar y contemplar el enriquecerla con más tareas por realizar.

Se han realizado cambios consecutivos en DIMAR, cosa que definitivamente entorpece y rompe la continuidad de los procesos. Pero esperamos con optimismo que sigamos navegando hacia un mismo norte. Los invito a formar parte de este proceso que ya ha comenzado y al que cada día se unen más y más dolientes.

Igualmente a vincularse haciéndose miembros del “Colegio de Oficiales de la Marina Mercante” para apoyar esta cruzada que no considero “quijotesca”. Los invito a involucrarse, a hacer esto de ustedes, donde pueden ser escuchados y tenidos en cuenta, porque lo que piensan es valioso para el gremio. Bienvenidos al 2018



COLEGIO OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE OBJETIVOS 2018 COMMC.



Foto de miembros del COMMC tomada en el Refugio del Marino 2016
El año 2017 fue un año fundamental para el COMMC. Fundamental porque se lograron los siguientes objetivos.

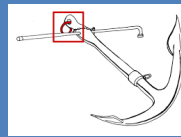
- Recuperar la credibilidad dentro del gremio.
- Recuperar la visibilidad en el sector.
- Integrar a los veteranos y las nuevas generaciones con reuniones como la efectuada en el Refugio del Marino”.
- Participar y presentar ante DIMAR y COARC los intereses y filosofía del COMMC.
- Crear el boletín “EL ARGANEO”
- Trabajar en la base de datos.
- Lograr integrarnos con la Academia.
- Compartir intereses comunes con la ITF y mesas sectoriales.
- Integración latinoamericana con Colegios de Oficiales de Marina Mercante de países hermanos.
- Mesas de trabajos virtuales para hacer seguimiento a la gestión y cumplimiento de objetivos.

Para haber sido desarrollada esta agenda en el primer año, puedo junto con la Junta Directiva, dar parte de satisfacción por el deber cumplido. Sí, podemos mejorar y lograr metas más ambiciosas en la medida que sigamos creyendo que lo que estamos haciendo tiene como fin último, el fomentó y la creación de una Marina Mercante con la participación de la empresa privada, la academia y del estado.

En esta nueva singladura, ya verán ustedes que tenemos el overol puesto. Necesitamos de su aporte y colaboración. Dentro de los puntos a tener presentes para estar “a son de mar 2018” tenemos entre otros:

- Recuperar los aportes de los miembros para la autonomía financiera del COMMC
- Inscribir al Colegio empresas vinculadas al sector.
- Actualizar página web
- Formalizar acuerdos y convenios con la Academia.
- Presentaciones del COMMC a nivel estado. Senado y congreso.
- Hoja de Ruta que se ha venido construyendo conjuntamente con los actores del sector. Estado y empresa privada.
- El Colegio como articulador de inversión y desarrollo en el sector.

Los invito a formar parte de esta nueva realidad. (Pte. Fernando Molano)



RECORDANDO LA HISTORIA



Corain II Lineas Agromar 1979 (Histamar)

TEMAS DE INTERÉS

El periódico el Heraldo de Barranquilla publicó el 2 de Febrero del 2017, una reunión de armadores, liderada por ARMCOI, donde se exponían reparos y propuestas para articular esfuerzos para facilitar el desarrollo de la Marina Mercante en todos sus escenarios. Aquí unos apartes con cometarios.

02 de Febrero de 2017 - 00:10

En las Charlas de EL HERALDO, diferentes armadores Colombianos analizaron la situación que atraviesa el sector marítimo actualmente.

La falta de una agencia nacional marítima o una dirección con enfoque comercial es quizás uno de los factores que ha generado la difícil situación que atraviesan los armadores y propietarios de naves y embarcaciones del país.

Así lo advirtió Francisco Javier Hoyos, director ejecutivo de Armcol, Asociación de Armadores de Colombia, durante las charlas EL HERALDO para analizar la problemática del sector marítimo en territorio colombiano.

Este conversatorio, que fue moderado por el director de Armcol, contó con la presencia del presidente de esta casa editorial, Ramiro Avendaño; María de los Ángeles Martínez, gerente de Serviport S.A.; Arturo Cabrera, gerente de Mapesa; Gilma Sánchez Rodríguez, subgerente de operaciones de Coremar-Coltugs; Narzly Camargo, asesora jurídica de Armcol; Judex Abraham, asesor jurídico de C.I. International; John Porto, gerente de proyectos de Buzca S.A.; Rafael Gil, gerente de Dragados Hidráulicos, y Jaime Alberto Ochoa, gerente de C.I. International.

Francisco Javier Hoyos expone que en el país ha sido notoria la decadencia de la bandera nacional y el pabellón está desapareciendo a nivel internacional, porque Colombia, principalmente, cuenta con una flota de naves y embarcaciones de cabotaje o tráfico nacional que con bastante dificultad lucha por no desaparecer.

Falta de incentivos

Esta problemática, según advierte, se ha desencadenado por la protección negativa y falta de incentivos a los armadores nacionales que los pone en desventaja con los extranjeros, quienes se ven beneficiados con el no pago de tributos como el Impuesto al Valor Agregado, IVA, para realizar mantenimientos y reparaciones a sus embarcaciones en el país, siendo su estructura de costos más baja, lo que le permite ofrecer

mejores tarifas creando una competencia desleal que les genera mayores beneficios económicos.

Ante esto, señalan que el Gobierno Nacional debe fomentar el desarrollo de la marina mercante colombiana con incentivos para la construcción, reparación y mantenimiento de naves y embarcaciones de bandera colombiana.

Pero adicional a ello, los armadores manifiestan su preocupación ante el hecho de que el Gobierno le haya dado cabida a dragas y embarcaciones de bandera extranjera para realizar dragados en el país, lo que ha perjudicado notoriamente el sector, conforme al Decreto 3222 de 2011 que levantó la reserva de bandera para el dragado y permitió que el servicio y/o actividad en Colombia pueda desarrollarse por naves de cualquier bandera, lo que consideran que es una alerta en el papel que jugarán al momento de desarrollarse el sector 'offshore' en todo lo que tiene que ver con el soporte y asistencia a esta actividad, al no existir un marco regulatorio apropiado y de acuerdo a nuestras realidades.

María de los Ángeles Martínez, presidenta de la Junta Directiva de Armcol y gerente de Serviport S.A., señala que es un orgullo y ventaja competitiva que el país esté bañado por dos océanos, sin embargo, la política para el desarrollo de operaciones marítimas y la normatividad que rige al sector se ha creado de espaldas al mar. "Nosotros los colombianos estamos en desventaja frente a los extranjeros", agrega, al tiempo que señala que para alguien que quiere construir o reparar una embarcación le sale más costoso siendo colombiano que si proviene de otro país o navega con bandera matriculada en otras naciones.

Respecto a lo que tiene que ver con la tramitología y el tiempo que tarda el registro de una nave y el permiso de operaciones en el país, puede tomar entre 3 y 4 meses, mientras que a los extranjeros les es otorgado el mismo permiso en pocos días.

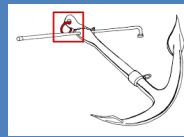
Arturo Cabrera, gerente de Mapesa, señala que por esta desigualdad es muy difícil que la bandera nacional compita con la extranjera, lo que requiere de acciones prontas para que haya un equilibrio en el mercado.

Jaime Alberto Ochoa, gerente de C.I. International, manifiesta que de alguna manera, la autoridad marítima está formada para defender al país en su soberanía, y no está direccionada a fomentar la marina mercante, lo que lleva a que nuestro sector se rezague de la competitividad global que este experimenta.

"No es posible que este negocio sea más importante en Bolivia, que no tiene mar, que en un país como Colombia que se encuentra bañado por dos océanos; por otra parte el Gobierno Nacional no le está dando la dimensión a la ayuda que el sector marítimo y fluvial puede representar para el país en la inclusión social posconflicto, la cual podría generar gran cantidad de puestos de trabajo", señala Ochoa.

Acciones tomadas

Ante la situación presentada, la Asociación de Armadores de Colombia ha venido emprendiendo una serie de acciones con el fin de ser escuchados por el Gobierno Nacional para que se elimine la protección negativa al sector marítimo y fluvial, y se consigan incentivos que fomenten la Marina Mercante Colombiana.



BOLETIN 08 - Enero de 2018 – COLEGIO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE DE COLOMBIA COMMC

Se presentó la problemática del sector ante la autoridad marítima en busca de soluciones que permitan hacer más expeditos los diferentes trámites de matrícula, permisos de operación, licencias de explotación comercial, zarpes, licencias y títulos de tripulaciones, entre otros, y se fijaron unos compromisos que están siendo desarrollados actualmente.

Igualmente se expuso la problemática ante la Comisión Colombiana del Océano, que está presidida por el Vicepresidente de la República, quienes nos han abierto diferentes espacios en el Gobierno y con algunas entidades del Estado, señala Francisco Javier Hoyos.

Otra de las acciones emprendidas por la entidad fue la demanda contra el artículo 32 de la Ley 730, por medio del cual se dictan normas para el registro y abanderamiento de naves y artefactos navales dedicados al transporte marítimo y a la pesca comercial y/o industrial, considerada por los armadores como inconstitucional al advertir: Las naves y artefactos navales que se vayan a registrar y abanderar en Colombia y el servicio de reparación y mantenimiento de los mismos estarán excluidos del impuesto a las ventas, IVA.

Queremos presentar nuestras consideraciones ante el Ministerio de Transporte, sin embargo, hasta el momento no ha sido posible conseguir una agenda con el ministro y sus asesores para tratar este tema y así poder presentar soluciones, aunque desde la Asociación se hacen esfuerzos para tratar de que el Gobierno entienda nuestra problemática y decida potencializar la capacidad del sector marítimo y fluvial como fuente de generación de recursos y contribución al crecimiento del PIB.

“Con el vicepresidente tuvimos la oportunidad de hablar y exponerle la situación, se mostró sorprendido por toda la problemática que afronta la marina mercante, pero fue complicado, ya que el Congreso se dedicó exclusivamente a estudiar la nueva reforma tributaria”, manifiesta Hoyos.

Aspecto legal

La Ley 730 de 2001, por medio de la cual se dictan normas para el registro y abanderamiento de naves y artefactos navales dedicados al transporte marítimo y a la pesca comercial y/o industrial en el país, en su artículo 32 advierte que las naves y artefactos navales que se vayan a registrar y abanderar en Colombia, y el servicio de reparación y mantenimiento de los mismos, estarán excluidos del impuesto a las ventas, IVA.

Posible solución

Antonio Felfle, ex asesor del Ministerio de Transporte, señala que la solución a este problema debe empezar a plantearse desde Armcol, estructurando un plan de trabajo y un proyecto que especifique qué es lo que se pretende realmente para que sea canalizado por dicha cartera, que es la encargada de tratar este tipo de temas.

“Hay que definir cuál podría ser el desarrollo de la industria marítima del país y, una vez esto se haga, establecer una ruta, porque la competencia internacional es muy fuerte”, propone el experto en temas de transporte.

En cuanto a la norma internacional, en la que según Armcol, Colombia no ha avanzado, Felfle señala que hay unos acuerdos como la realización de

servicio de cabotaje en Perú, Ecuador y Chile, que no se han hecho porque es un tema que merece una estrategia y reformar jurídicamente los vacíos reglamentarios que se encuentran en la ley.

Situación del sector

El capitán de navío Oscar Mantilla, subdirector de marina mercante de la Dimar, advierte que esta entidad es la encargada de vigilar todas las actividades marítimas que se realicen en el país, sin embargo, todo lo relacionado con acciones comerciales dependen del Ministerio de Comercio.

Mantilla asegura que en lo relacionado al cabotaje en aguas colombianas, cuando ingresa un buque de bandera extranjera al país, lo hace en una condición especial de tráfico, pero lo ideal es que cuando arriban cumplan con unas condiciones, pero la prioridad es de las nacionales.

Señaló que cuando se pretende movilizar carga en el país se debe verificar con Armcol qué naves con bandera nacional hay.

“Ocurre que muchas veces no se cuenta con las naves porque hay unos requerimientos que las nacionales no cumplen, y además son muy pocas, por eso se procede a hacer un tratamiento especial a usuarios de naves con bandera extranjera para que hagan dichos movimientos.

COMENTARIOS SOBRE PUBLICACIÓN EL HERALDO del 02 Feb del 2017

Publicación socializada por la presidencia del COMMC y donde se aportan los siguientes comentarios de miembros, para sano debate.

Apreciado Alfredo:

Gracias por compartir.

Por estar dedicado al tema del río y de la ZPRM, he dejado un poco de lado el complejo asunto de la bandera colombiana en el contexto de la marina mercante mundial. Más que un concepto para El Arganeo, me gustaría llamar a la reflexión a mis distinguidos colegas, a fin de profundizar sobre algunos puntos, sin que ello constituya mi última palabra.

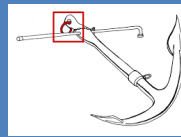
1) Dice el capitán Mantilla subdirector de marina mercante de la DIMAR, advierte “que esta entidad es la encargada de vigilar todas las actividades marítimas que se realicen en el país, sin embargo, todo lo relacionado con acciones comerciales dependen del Ministerio de Comercio.”

Cuanta falta hacen los recordados profesores Luis H. Barrios y Gonzalo Zúñiga Torres quienes con gran amor nos adentraron en lo vericuetos del muy antiguo y casi olvidado Libro de la Navegación del Código del Comercio.

LA ACTIVIDAD MARITIMA (NO LA NAVAL) ES UNA ACTIVIDAD MERCANTIL Y SE BASA EN EL CODIGO DE COMERCIO.

2) Tramites absurdos. Para la DIAN el acto de abanderamiento es una nacionalización de la nave, desconociendo aquello que la nave es una “universalidad mueble de hecho”; personalmente nunca he visto un buque navegando por el Paseo de Bolívar y la única nave que conozco reposando en tierra, es el ARC Córdoba en el parque Duque de la Sabana de Bogotá.

Gracias a las gestiones de doña Martha Lucía Ramírez, siendo Ministra de Comercio se expidió la Ley 730 del 2001 por



medio de la cual “se dictan normas para el registro y abanderamiento de naves y artefactos navales (*horrible palabreja*)”, que se puede considerar el último gran avance en la materia, que acabó con el doble registro (la matrícula y la patente de navegación) y que permite hoy abanderar una nave en solo 72 horas (!?). Pero desafortunadamente se inventaron un tal “permiso de explotación comercial” para lo cual DIMAR puede demorarse hasta 6 meses. **¿Quién invierte varios millones de dólares para estar sin trabajar durante 6 meses por no tener un absurdo permiso?**

No hay nada legal rescatable desde 2001 y no hay norma o Ley que surja desde o con apoyo de DIMAR, a pesar de los múltiples reclamos permanentes de los nautas y gremios marítimos; la Ley de Pilotos Prácticos fue tramitada y “apoyada” por el gremio sin apoyo de DIMAR.

3) Funciones de DIMAR. Están claramente listadas en el Artículo 5º del D.2324/1984, y si quisiéramos hacer un juicio de resultados, el ejercicio sería tomar una a una las 29 funciones y hacer un balance para cada una de ellas durante estos 33 años de existencia.

El numeral 2º dice “Dirigir, controlar y promover el desarrollo de la Marina Mercante, ..etc.”.

El numeral 9º dice “Regular, efectuar y controlar la inscripción, registro, inspección, clasificación, matrícula y patente de las naves y artefactos navales”. Si se investiga un poco, y anotamos la conformación de la flota (en minúscula) colombiana en 1984 y hacemos un comparativo con la flota colombiana en 2017, la calificación es **un simple cero aclamado (¡?)**. Fracaso total en desarrollar la Marina Mercante, que prueba como equivocada, la andina creencia de: “el que más sabe de Marina Mercante es un Oficial de Insignia en servicio activo” (Oficial Naval o de guerra para el desprevenido lector).

4) La Interdicción marítima. Hay que acabar con el mito que todos los civiles colombianos relacionados con el mar somos “traquetos” y legalmente tratados como tal. No es moralmente aceptable que seamos con los aviadores civiles, las únicas profesiones donde la renovación de la licencia de navegación (un título de idoneidad profesional) esté sujeta a un certificado previo de buena conducta, expedido por un organismo oficial de totalmente probada mala conducta. Eso es una vejación y un incordio jurídico.

5) Las estadísticas de comercio exterior. Poco se le presta atención sobre el monto de los fletes que se generan al movilizar las casi 200 millones de toneladas marítimas anuales, y el porcentaje de lo que representa para el país; para la DIAN este país debe **exportar FOB y comprar CIF**, pues de lo contrario, el Transportador debe ser retenido en la fuente con un 4% del costo del flete. Poco ayuda a fomentar bandera colombiana. (*Nefasta medida para recuperar y lograr una Marina Mercante robusta. Nota editor.*)

En un ejercicio, muy poco exacto, pero que vale la pena mejorar, he calculado en unos usd 8.500 millones anuales el valor de estos fletes, de los cuales pueden quedar en el país por servicios (Prácticos, lanchas, remolcadores, muellaje, faros y boyas, agencias marítimas, corredores de fletamento, etc.) unos 360 millones (no incluye servicios sobre la carga) o sea, un pobre 4%, ¿qué tal si pudiésemos proponernos captar el 20% de estos fletes?

Esto es macroeconomía y debe responder a una Política de Estado. (Aquí entra a jugar el Colegio de Oficiales De Marina Mercante y la Academia como asesor del estado, para hacerles ver **la otra realidad, que no ven oficiales de guerra** por que otra es su formación y otras son sus funciones. Pero desafortunadamente, son ellos quienes rigen los destinos de este universo. Nota del editor)

Podía extender mis quejas, que no son nuevas, pero en esos puntos hay bastante material de reflexión.

Concluyo, que DIMAR es parte del problema y no de las soluciones.

Pasamos los 8 años de un presidente “marinero” (Tenía grupo asesor para este escenario..!!? Quienes?) que solamente se adornó con discursos de alta retórica sobre el viento en la popa, la mano firme sobre el timón, y varias otras frases de cajón, pero que al final de su mandato, no podrá decir que hizo algo para el impulso y desarrollo de la “**industria marítima**”, como tampoco lo pueden decir la totalidad de sus antecesores.

Reunamos argumentos con cifras sólidas y no desfallezcamos en nuestro intento por recuperar la marina mercante colombiana.

Feliz y próspero 2018 para todos mis apreciados colegas, hombres de mar. Cordial saludo,

Barranquilla
Enrique Lequerica Otero
Oficial de Marina

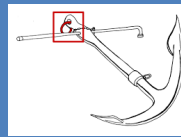
EL RINCÓN DE PEÑITA, MI CONTRAMAESTRE

1er Ing. Fernando Molano

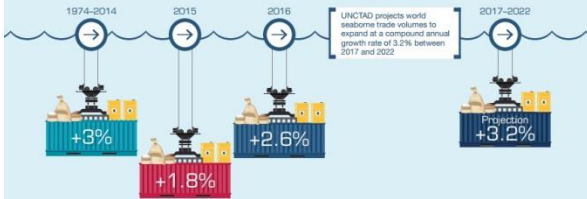


Los invito a leer la revista de transporte marítimo “Review of Maritime Transport 2017”. Documento interesante y enriquecedor de la actualidad de nuestro universo. Se puede eventualmente bajar en español. Quienes buscan investigar los históricos, bien pueden consultar los documentos de años anteriores.

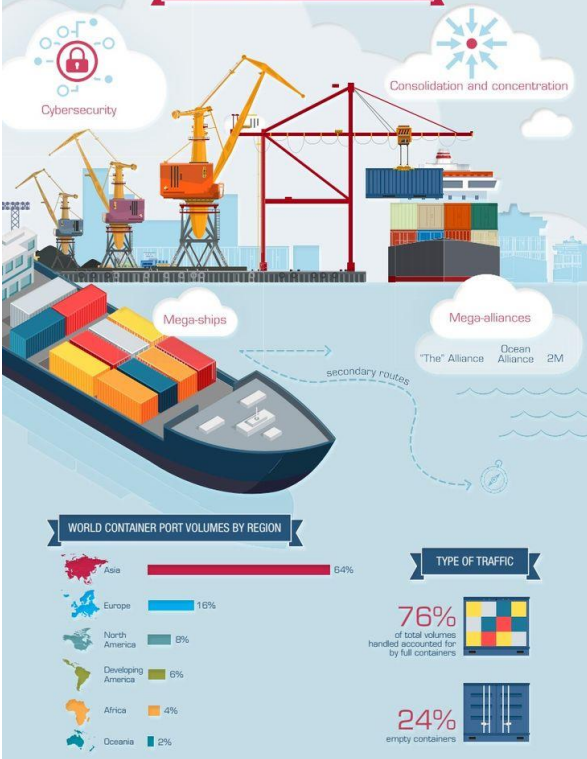
Ingresen a: www.unctad.org review of maritime transport.



EVOLUTION OF WORLD SEABORNE TRADE VOLUMES



TRENDS IN WORLD CONTAINER PORTS



PORTS

Developing economies' share of world container port throughput increased to

71.9%

This continues the trend for a gradual rise in developing countries' share of world container throughput.



DID YOU KNOW?

The world largest terminal operator handled 65.4 million TEU in 2014 an increase of 5.5% over the previous year.

ECONOMIC, ENVIRONMENTAL AND SOCIAL CHALLENGES FACING PORTS

Growing and concentrated traffic volumes brought about by ever increasing ships size

The cost of adaptation of port and port hinterland infrastructure measures

A changing market place as a result of increased alliances between shipping lines

National budget constraints limiting the possibilities of public funding for transport infrastructure

Volatility in energy prices, the new energy landscape and the transition to alternative fuels

Entry into force of the stricter sulphur limits in (e.g. IMO Emission Control Area countries)

An increasing societal and environmental pressure

Potential changes in shipping routes from new or enlarged or new international passage ways

LECTURA E INVESTIGACIÓN.

LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ ANUNCIA VIGENCIA DE LA LEY DE FINANCIAMIENTO NAVAL

Tomado de: Mundo Marítimo 05 Enero 2018

"La visión de poder marítimo en nuestro país con dos océanos, es demasiado miope. Les comparto un artículo publicado en Mundo Marítimo sobre acciones encaminadas a fortalecer el protagonismo de Panamá en el área." F Molano

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP), a través de la Dirección General de Registro Público de Propiedad de Naves, anunció la vigencia de la Ley de Financiamiento Naval, que crea un ambiente atractivo de inversión para las entidades financieras.

Propone un régimen legal especial para las operaciones de financiamiento del sector marítimo local e internacional y otorga incentivos fiscales, migratorios y laborales a empresas que realicen operaciones de financiamiento marítimo y proyectos marítimos financiables, desde la República de Panamá.

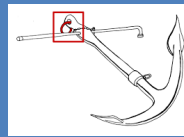
Además de propiciar las condiciones para el otorgamiento de hipotecas navales desde Panamá, esta legislación abre espacios de inversión para la creación de astilleros de construcción de grandes naves, actividad que actualmente está dirigida a buques de menor calado.

Entre las oportunidades que contempla esta legislación se encuentran beneficios relacionados con el impuesto de la renta a los financiamientos que se produzcan desde la República de Panamá, lo que repercutirá positivamente en la generación de empleos bien remunerados, la atracción de capitales y el futuro establecimiento de astilleros para construcción de nuevas naves.

Para obtener los beneficios establecidos en la Ley 50, las personas o entidades que formen parte del negocio de financiamiento marítimo deberán obtener una certificación que los denomine "Proyecto Marítimo Financiable", por parte de las autoridades correspondientes, según sea el caso. El artículo 2 de la Ley 50 define como "Proyecto Marítimo Financiable" a aquellos que se orienten hacia la construcción de naves, la construcción de astilleros y habilitación de otros locales, talleres o patios para construcción de naves, la construcción y reparación de contenedores que sean utilizados para el comercio exterior y la construcción de parques eólicos marinos.



QUE HACEMOS EN COLOMBIA BUSCADO EL MISMO OBJETIVO?



ACADEMIA

www.marineinsight.com Temas relacionados con el sector
www.maritimetraining.com elearning para marinos

COLOMBIANOS PODRÁN APLICAR A BECAS DE LA FUNDACIÓN AMGEN PARA ESTUDIAR EN JAPÓN. Por Alfredo Orcasitas Curvelo

Estudiantes de ciencia e ingenierías podrán acceder a becas en prestigiosas universidades de Japón. La Fundación Amgen busca impulsar la educación en ciencia de los colombianos. La prioridad para el año 2018 es aumentar el número de estudiantes inscritos en la convocatoria y lograr una mejor participación del país y estudiantes colombianos becados.

Bogotá, 3 de enero de 2018.

La Fundación **Amgen** abrió la convocatoria para que los estudiantes de todas las universidades de Colombia en áreas enfocadas de ciencia e ingeniería puedan postularse a las becas de los programas de investigación que ofrecen la Universidad de Kyoto y la Universidad de Tokyo en Japón. Las áreas de investigación ofrecidas incluyen temas de: bioquímica, bioingeniería, bioinformación, biosociología, biotecnología, química y biotecnología biomolecular, química, inmunología, farmacología médica, microbiología molecular, celular y biología del desarrollo, genética molecular, medicina molecular, neurobiología, neurociencia, patología, sicología fisiológica, estadística y toxicología. Así mismo, los becados tendrán la oportunidad de participar en el simposio de Japón, el cual estará liderado por científicos que trabajan en la industria o academia de esta área. Los alumnos que quieran participar de esta oportunidad deberán diligenciar sus datos en un formulario que se encuentra en <http://www.amgenscholars.com/japan-program> hasta el 1 de febrero de 2018 y seguir los siguientes pasos:

- Ser estudiantes no graduados, inscritos a universidades o instituciones educativas que certifiquen títulos profesionales.
- Deben haber terminado por lo menos segundo semestre.
- Tener un excelente desempeño académico.
- Demostrar habilidades en inglés con un puntaje de 72 en el examen TOFEL o una calificación general de 5.5 en el examen del IELTS.
- Interés de aplicar a un PH.D

Acerca de la Fundación Amgen La Fundación Amgen busca avanzar en la excelencia en la educación en ciencias para inspirar a una nueva generación de innovadores, y para invertir en el fortalecimiento de las comunidades donde colaboradores de Amgen viven y trabajan. Hasta la fecha, la Fundación ha donado cerca de 250 millones de dólares a organizaciones locales, regionales e internacionales que impactan a la sociedad inspirando e innovando nuevos caminos.

Por favor tener presente que Japón igualmente ofrece becas en el área de las Ingenierías y universo marítimo. Para mayor información visite la página www.amgeninspires.com y a través de:

www.twitter.com/amgenfundation

LOGOS DE ALGUNOS COLEGIOS DE OFICIALES DE MARINA MERCANTE EN LATINOAMÉRICA.



COLEGIO DE OFICIALES DE MARINA MERCANTE DE ESPAÑA



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

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