

## SALUDO DE COLEGIO DE OFICIALES

Reciban todos mis respetuosos saludos.

En este escenario marítimo, los cambios a nivel global de las multinacionales y gigantes navieros no se detienen. Latinoamérica es una de las joyas de la corona en este ajedrez comercial, donde las grandes navieras poco a poco buscan apoderarse totalmente, gracias a las alianzas estratégicas, del atractivo mercado latinoamericano.

Para este año 2018, los países de la región y del Caribe deben enfrentar conjuntamente la amenaza de ser “conquistados” por las multinacionales. Estas están utilizando las bondades o la fragilidad legal existente, así como el desconocimiento que hay sobre este sector en altos niveles del estado. Esto les permite incidir jurídicamente en las operaciones marítimas de nuestros países.

La defensa del cabotaje y de su marina mercante, es uno de los puntos urgentes a tratar y debe ser la hoja de ruta de las organizaciones de la región, para defender su autonomía económica y comercial. Se puede convertir fácilmente en tema estratégico de soberanía y de seguridad nacional, en la agenda multilateral latinoamericana por desarrollar.

Nosotros como gremio debemos dar la voz de alarma sin escatimar esfuerzos y buscar concientizar a los países del área de las amenazas y peligros que este escenario representa. La unión hace la fuerza. Y este es el momento para que cada uno de los países se unan y se cree una “Cámara Marítima Latinoamericana y del Caribe” con sus siglas CMLC, para defensa de los intereses del sector. Las PYME, los gremios que aglutinan las grandes empresas y la industria en general junto con el estado, deben formar parte de las mesas de trabajo en este escenario. De no trabajar como bloque Latinoamericano, las grandes multinacionales se apoderarán no solamente del cabotaje en Latinoamérica y el Caribe. Igualmente de la navegación fluvial, de los terminales portuarios, como ya está ocurriendo en algunos lugares para deslegitimar los derechos ancestrales que le son propios y le pertenecen a sus gentes y a cada país.

Los invito a aportar para la construcción de la CMLC.  
Todos los aportes son bienvenidos.



## COLEGIO OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE OBJETIVOS 2018 COMM.



Terminal en Buenaventura (Cortesía F Molano)

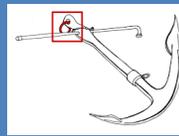
El escenario marítimo es todo un tablero de ajedrez. Las variaciones de la oferta y demanda, las crisis financieras, las variaciones de la economía mundial impactan directamente y hacen que este universo se adapte inmediatamente a los cambios del mercado global.

Las alianzas de las grandes navieras acaparan el mercado llevando peligrosamente a lo que muchos ya en un futuro predicen como un monopolio comercial a gran escala. Sin embargo, ya hay voces de alerta contra esos mecanismos de globalización que nacen de grupos económicos y países como la CE y los mismos Estados Unidos que ven amenazada su independencia comercial o peor aún, su estabilidad económica.

Los países en desarrollo y en vías de desarrollo deben estar muy atentos a este escenario. Algunos conocedores del tema, esgrimen abiertamente la posibilidad que los mercados latinoamericanos abran sus puertas de par en par, permitiendo que navieras extranjeras realicen todo el cabotaje, desconociendo las bondades que esta industria le puede aportar a la competitividad y al desarrollo de la región.

Otros se excusan en los incipientes medios para realizar eficientemente esta operación o en algunos casos, que simplemente no existen. Países como Méjico, Honduras, Perú por ejemplo, trabajan consistentemente en intentar defender el cabotaje nacional independientemente de las presiones externas. Pero indudablemente, se debe ser altamente eficiente para ser competitivos. Algunos otros argumentan la necesidad de aprovechar las economías de escala para que buques de ruta internacional que tocan más de un puerto de un mismo país realicen el cabotaje. Sin importar que tengan puerto de inicio y destino Europa u otro país. Pero para quién finalmente son las utilidades y las ventajas de esta economía de escala? Para las multinacionales? Donde queda entonces la industria marítima local, la industria marítima latinoamericana, el desarrollo de tecnología propia y todos los trabajos directos e indirectos administrados por los propios estados Latinoamericanos?

No hay que olvidar que en otros tiempos navieras latinoamericanas de prestigio enarbolaban su pabellón por los océanos del mundo. En este ajedrez, las multinacionales se la jugaron de alguna manera en el escenario político del momento y hoy, ya no existen. Es el momento de actuar. Será que nos ganaron la partida?



## RECORDANDO LA HISTORIA



R/R Agustin (Tomado de Histamar)

Astillero: Gustavo Marquez y compañía. Botado en el 2008 para TSA Remolques

## TEMAS DE INTERÉS

1er Ing. Fernando Molano

Sobre la necesidad estratégica de organizarnos en América Latina para desarrollar una Marina Mercante con base en una clara legislación marítima y fluvial, quisiera presentarles un artículo del Sr Emiliano Galli, Argentino, donde igualmente se expone el desinterés estatal en la Argentina, enfermedad de la cual no somos ajenos.

**8 de julio de 2015 Emiliano Galli.**

*“Cada año se van del país -un país que tantas divisas necesita- alrededor de 5000 millones de dólares para pagar fletes marítimos. La Argentina perdió su flota mercante, que llegó a ocupar alguna vez el quinto lugar en el mundo, y no tiene ni un solo barco bajo bandera nacional para llevar las exportaciones récord de soja a sus compradores de Europa o Asia.*

*Eso sucede en el mar, donde la competencia con las grandes potencias navieras es feroz. Pero en el río la situación es similar, y el Gobierno parece no haberse enterado. No figura en su agenda. Apenas el 1% de las embarcaciones (remolcadores y barcazas) que bajan con soja y mineral de hierro y suben con hidrocarburos pertenece a la alicaída flota mercante argentina. Paraguay y Bolivia, los mediterráneos de América latina, se adueñaron de los convoyes. Paraguay cuenta hoy con la tercera flota fluvial del mundo. Y la Argentina, responsable del dragado de la hidrovía Paraná-Paraguay, tiene menos de 10 embarcaciones mercantes navegando por el río.*

*La carga, que genera gran parte de las divisas que ingresan en el país, no vota. El comercio exterior se mueve en un 90% en barcos, desde el río hasta los océanos. Y el transporte por agua soporta, en la Argentina, una brutal indiferencia política.*

*Bucear en la realidad de la marina mercante y la industria naval argentinas es toparse con un handicap negativo de entrada: no tienen el impacto en el consumo y el empleo de, por ejemplo, la industria automotriz (aunque sus cadenas potencialmente puedan dar trabajo a mucha más gente), ni la capacidad de venderse como vector de*

*movilidad social (como el hecho de que viajar por Aerolíneas Argentinas por el país cueste lo mismo que en colectivo), ni el efectismo cotidiano de un tren cero kilómetro con aire acondicionado.*

*El mar quedó a las espaldas de un país que desciende de los barcos. Y mientras el mundo protege el transporte marítimo porque, gracias al flete, le agrega valor al producto exportado, la Argentina ya no tiene barcos propios. Ni estatales ni privados.”*

Es esta una réplica de la grosera historia y realidad de un país como Colombia, poseedora de dos océanos y que confirma que estamos de espaldas al mar? Si bien es cierto que este artículo data del 2015, bien puedo esgrimir que ya en este 2018, una nueva generación de gente de mar, colegas y miembros de la academia, estamos empeñados en cambiar. Porque hay que reescribir esta historia.

Definitivamente quienes vivimos y nos corre mar marinerio por nuestras venas, debemos involucrarnos en la academia, en la política, Única manera de cambiar este escenario. Es fundamental, hacer que esta revolución marítima latinoamericana llegue a todos los rincones y seamos nosotros el ejemplo a emular por nuestros hermanos Latinoamericanos.

El Colegio de Oficiales de la Marina Mercante COMMC, Asociación Nacional de Ingeniería Naval y Profesionales Afines ACINPA, Asociación de Armadores de Colombia ARMCOL entre otras organizaciones, tenemos el deber de patria de trabajar por desarrollar defender y fortalecer todo este universo marítimo.

## LA HOJA DE RUTA CON DIMAR

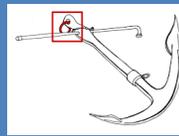
1er Ing Fernando Molano

En algunos escenarios, ya se está escuchando hablar de “La Hoja de Ruta”. Algunos que están llegando a este debate posiblemente se preguntarán de qué se trata.

“La Hoja de Ruta”, LHDR, ha sido un documento que se ha estructurado desde el seno de la administración del Colegio de Oficiales COMMC, con el propósito de incluir temas que nos preocupan de nuestra realidad, de nuestra cotidianidad. Ha sido desarrollada LHDR como un clamor de los gremios y gente de mar, que ocupan este Universo Marítimo, para que estos temas y muchos más que se irán estructurando, sean activamente debatidos y desarrollados con la resuelta participación de los gremios y actores en este escenario, donde muchas veces el Estado actúa unilateralmente. (Temas Jurídicos entre otros, por ejemplo.)

Gracias al fortalecimiento del gremio y participación de gremios con intereses y necesidades comunes, en LHDR se proponen diversos temas que buscan articular junto a la Administración, Ministerio de Transporte, DIMAR, ITF; Ministerio del Trabajo, Senado entre otros, salidas a disposiciones legales o administrativas que tienen postrada la realidad de un país que debería tener una vocación abiertamente marítima.

Se busca ante todo, trabajar conjuntamente, integrado las sinergias en las actividades donde el Estado trabaja con miras a actualizar conceptos y regulaciones, para no repetir nuevamente los errores que hoy más que nunca nos agobian. “La Hoja De Ruta” LHDR, ha sido socializada con actores políticos y actores al congreso y senado de la República y así



mismo, a candidatos presidenciales. DIMAR como actor del Estado no es ajeno.

Los invito amables lectores a vincularse, a “colocar la carne en el asador” para reescribir la historia y ocupar los espacios que nos pertenecen.

## INSTITUCIONALIZAR EL DIA DE LA MARINA MERCANTE EN COLOMBIA

Ing Fernando Molano / Dra Diana Osorio



Hace ya varios años que en las oficinas de Marina Mercante en la Escuela Naval, nació la idea de conmemorar el día de la Marina Mercante y celebrar institucionalmente esta importante fecha para el país y para el gremio. Ya en 2016, se había generado la inquietud entre los Oficiales Mercantes que fungían como docentes de los cadetes mercantes. Entre ellos se encontraban el Cap. Jorge Arias, Ing. Fernando Molano y desde Bogotá, Ing. Gonzalo Borda. (Todos hoy de la Junta Directiva del COMMC)

En ese momento, era la Teniente de Fragata Angie Buitrago la Directora de Marina Mercante en la Escuela Naval. Diana Osorio quien era la coordinadora de Marina Mercante y el Jefe “Sami” Villareal encargado de los cursos OMI para los cadetes mercantes hicieron suyo este reto. Luego de varias frustraciones y alegrías, para el 2017, estando Diana al frente de Entremar, articula reuniones donde se fueron uniendo en esta singladura, colegas y otras personas vinculadas al sector.



Reunión en Puerto Parrilla, donde se analiza el plan a seguir para lograr este objetivo. Se envía un documento y esta fotografía a DIMAR y a la OMI. Testimonio vivo del compromiso para que se institucionalice el día de la Marina Mercante, en un país con dos océanos y que triste e históricamente ha estado de espaldas al mar.

Igualmente, se visitó la sede del RFUGO DEL MARINO en Bogotá, donde se socializó y presentó la idea a un nutrido grupo que amablemente nos

acompañó. Escuchamos observaciones y aportes de actores del MC-0 y otras generaciones. Este trabajo consistente, es para honrarlos a ellos y a las generaciones por venir.



Centro Cultural Refugio del Marino en Bogotá.

En el año 2017, gracias al apoyo financiero del Cap Ricardo Izquierdo (Recumar y SLOM), y la vinculación del Ing. Jairo Cabrera facilitando un espacio en las instalaciones de la Universidad Tecnológica de Bolívar (UTB), se realizó el evento con la participación de 30 personas para socializar este propósito. Se escogió entre todos, el día del 8 de Junio como día de celebración, en memoria de la constitución de la Flota Mercante Gran Colombiana. Los invitamos este 8 de junio en el Hotel Alm estelar para esta histórica celebración.

### Otros Países...



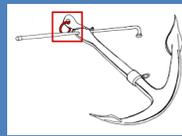
INVITACION A PARTICIPAR EN LA REFORMA Y ACTUALIZACIÓN DE ESTATUTOS COMMC.

Comentarios y aportes a: coloficialesmarinamercantecol@yahoo.com  
LECTURA: MANUAL DE LAS ESAL (Empresas Sin Ánimo de Lucro)

### MALLA ACADÉMICA PARA PROMOCION INGENIEROS

1er Ing. Fernando Molano

Algunas inquietudes de colegas de nuestro gremio sobre la poca voluntad de la academia para graduar promociones en el área de máquinas son totalmente válidas. Sin embargo, bien vale la pena enterar al amable lector, que desde hace más de 4 años un grupo de oficiales mercantes y el COMMC están trabajando en este importante tema. Los oficiales involucrados se desempeñan algunos como docentes, como peritos del estado rector del Puerto, otros ocupan cargos gerenciales en empresas u organizaciones reconocidas pero que no son ajenas a las necesidades del gremio. La malla académica se estructuró en su momento y ha pasado por una serie de filtros necesarios ante instancias del Ministerio de Educación e igualmente, se han reformulado inquietudes temas específicos. Si bien es cierto hemos estado muy



diligentes, también se han presentado obstáculos que no son del caso presentar aquí.

Es fundamental, el velar para que la malla académica sea reconocida por el Ministerio de Educación, de tal manera que si un Ingeniero quiere retirarse en tercer año de estudios, las materias le sean reconocidas en otras universidades. No se puede permitir que la calidad de la que fuimos actores y testigos de excepción se pierda.

Hay en el escenario instituciones diferentes a la Escuela Naval, interesadas en abrir sus puertas con este objetivo cumpliendo con la malla académica, pero les falta mucha tela para cortar. Todas son bienvenidas. Esperemos que pronto, en la Escuela Naval, tengamos el humo blanco, respetando la calidad y formación que le ha endosado y valido el prestigio ganado en nuestro medio. Seguiremos colaborando con la academia, vigilantes y atentos

## INSPECTORES.

### Curso Taller para Inspectores Marítimos Offshore- ¿La solución para poder tener inspectores calificados?



ALVARO E. ROMERO D.

Primer Oficial de Marina Mercante

Sin antes reiterar el respeto que siento por la Armada Nacional y por sus mandos actuales, y, adicionalmente el lazo de hermandad que nos une por haber sido egresados de esa inolvidable alma mater y lazos de amistad con muchos de los mandos, es mi deseo manifestar en este pequeño artículo la preocupación que me asalta luego de ver las medidas y normas que están emergiendo de la Dirección General Marítima, sean estas temporales o definitivas.

Habiendo leído con detenimiento la resolución de DIMAR 091 del 21 de Febrero del 2014 en donde adicionalmente estipula la designación de peritos para inspecciones navales y luego de haber revisado el formato M04-FOR-101, Formato Para Postularse Como Inspector A Bordo De Las Naves O Artefactos Navales Autorizados Para Realizar Investigaciones Científicas O Tecnológicas Marinas En Los Espacios Marítimos Jurisdiccionales Colombianos, veo con preocupación que en estos requisitos no se toman en cuenta ciertos aspectos que garanticen la calidad del servicio prestado durante las inspecciones a numerar:

1. En ningún momento se tiene en cuenta la experiencia de los inspectores candidatos, excluyendo inmediatamente al personal que no posea una licencia de perito clase A o clase B, no importa que el inspector que quiera postularse a candidato tenga una experiencia demostrable de 10 o más años en el campo.
2. Si el candidato desea sacar su licencia de perito solo puede aspirar a sacar la licencia clase B porque es pre-requisito tener un monto mínimo de inspecciones (sin importar que todas estas sean generalmente en lanchas o yates), pero nuevamente la experiencia de 10 o más años trabajados en el campo se van para el traste, son más importantes los requisitos administrativos que técnicos al parecer.
3. Aún que ciertos inspectores tengan experiencia, vamos a suponer en barcos mercantes mayores de 500 TRB, hay ciertos campos en los que no es suficiente solo conocer el MARPOL y el SOLAS, como por ejemplo el campo Offshore, que no sólo está basado en estas

regulaciones sino también en estándares de la industria de exploración offshore, me asalta la pregunta, que colombianos peritos han tenido la experiencia de trabajar en barcos o plataformas de perforación? Se los puedo nombrar porque conozco a los compañeros egresados de la misma alma mater que han tenido la oportunidad de trabajar en este tipo de embarcaciones, pero nuevamente, creo que es irrelevante, porque no interesa la experiencia de estos compatriotas porque prevalece el requisito administrativo y no el técnico.

4. Vamos a otro ejemplo, que podrá conocer un perito colombiano de FMEA de un sistema de DP, por sus siglas en inglés (Failure Mode Effects Analysis), análisis de efecto en modo de fallas, si en este país no existe o no existía sino hasta hace poco remolcadores con este sistema y estas pruebas no son realizadas todos los días, o la experiencia que un operador de posicionamiento dinámico que ha trabajado más de dos años en barco de buceo profesional en donde los inconvenientes pueden aflorar en cualquier momento, como por ejemplo el Centelleo (traducido literalmente del inglés Scintillation) que es: "Las concentraciones de densidades variables de electrones libres pueden ser encontrado a través de la ionosfera. Cuando estas concentraciones se alteran, pueden dispersar y modificar las señales de radio. Esta se conoce como centelleo" pero no, nuevamente la experiencia de nuestros compatriotas que han adquirido por fuera de nuestro País no es relevante, prevalece el requisito administrativo.

Y podría numerar otra serie de ejemplos, pero lo preocupante es saber que se están formulando normas sin el conocimiento o la experiencia en diferentes campos sin la humildad de reconocer la carencia total de estas por parte de nuestras autoridades lo que conllevan a una emisión de normas excluyentes y nada eficientes si lo que se busca es ofrecer un servicio de calidad en las inspecciones marítimas.

Y la calidad no se obtiene con un seminario taller de cinco días o tres o los que sean menores de seis meses a un año para el personal que no tiene la experiencia en lo que explícitamente se estipula de acuerdo a lo señalado en la página web de DIMAR:

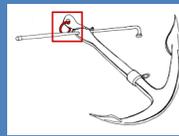
"para ser perito offshore haga este curso, de lo contrario nunca podrá serlo, no nos interesa su experiencia, debe hacer este curso para poder ser perito offshore"

¡Ahhh! se me olvidaba, si bien es importante el saber inglés para desempeñar estos cargos, los mecanismos establecidos en la resolución son limitados, por ejemplo acaso DIMAR como autoridad no debería tener funcionarios bilingües? Me parece a mí que la demostración de la habilidad de hablar el idioma Inglés no solo debería estar sujeto a los resultados de unos exámenes, igual la autoridad podría realizar una entrevista para tal fin así el entrevistado tenga que pagar por ello, pero no estar sujeto a los calendarios y los altos costos de estos exámenes. También podría ser un certificado emitido por el capitán de una de estas compañías reconocidas donde se certifique la habilidad de comunicación en el lenguaje inglés, o es que acaso de acuerdo al derecho marítimo internacional este no tiene ciertas potestades? Si lo que preocupa es la veracidad del certificado, hoy la tecnología facilita el proceso de verificación.

## PÁGINA WEB DEL COMMC

Estimados colegas. Me es grato participarles sobre la creación de la página web del Colegio de Oficiales de la Marina mercante. Los invito a participar, a enviar fotografías y artículos que consideren de interés. Es [www.colmercantecol.org](http://www.colmercantecol.org) un espacio para participar, para generar debate, para controvertir dentro

# EL ARGANEO



BOLETIN 09 - Mayo 2018 – COLEGIO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE DE COLOMBIA COMMC

del respeto. Estos escenarios son herramientas para construir a favor de nuestra profesión y universo marítimo. Se incluirá el tema de oportunidades de trabajo, punto importante para el desarrollo y empuje de nuestro gremio en el crecimiento de la economía del país que ha estado de espaldas al mar. Hay que cambiar con nuestro aporte esa realidad.

## LECTURAS recomendadas

- Plan nacional de dragados marítimos en Colombia. Nov 2017
- Guía ambiental de dragado. Subsector Marítimo y fluvial.

## INVESTIGACIÓN

Lloyds Maritime Academy Long Distance Learning. Offshore.

- Certificate in FPSOs. Certificate in Marine Drilling.
- Certificate in Offshore Field Development.
- Certificate in Subsea Engineering.
- Diploma in Oil, Gas and Petrochemicals Shipping.
- Diploma in Surveying of Offshore Floating Units

## EL RINCÓN DE PEÑITA, MI CONTRAMAESTRE

1er Ing. Fernando Molano

Cumpliendo un ciclo. Agradecimiento muy especial a Toda la Junta Directiva 2016-2018, donde se construyó, independientemente de respetuosas diferencias. Especial reconocimiento a Jorge Arias, Gonzalo Borda y Álvaro Romero que en este par de años, que se pasaron como un suspiro, creyeron en desarrollar esta singladura. "Porque tenemos que reescribir la historia y ocupar los espacios que nos pertenecen." F.M.

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

JUNTA DIRECTIVA 2016-2018

**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](mailto:coloficialesmarinamercantecol@yahoo.com)

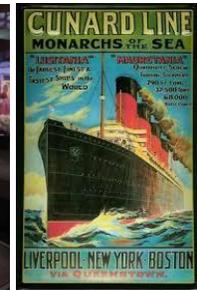
**Página web:** [www.colmercantecol.org](http://www.colmercantecol.org)

## SOBRE EL MUSEO MERCANTE

Dejar esculpida en piedra las memorias de culturas ancestrales, ha sido un exitoso ejemplo para que la historia pueda ser contada y permanezca en nuestros días. La piedra honra a estos visionarios que en su tiempo quisieron compartir el hoy con el mañana.

Les dejo mis estimados lectores, nuevamente mi inquietud y deseo para que compartamos la visión de un Museo de la Marina Mercante, para honrar nuestra historia y nuestro futuro.

Que mejor lugar que la bella y esplendorosa sede cultural "El Refugio del Marino" en Bogotá. Como museo, podríamos catapultar la sede cultural para articular esfuerzos con la academia y debates para construir la historia por escribir.



El reto es de todos. De todos los que llevamos agua de mar en nuestra sangre. Hay que hacer lo que se tenga que hacer para evitar que se pierda la memoria y lograr este propósito. No hay ola invencible para un bravo marino.

### MANUAL DE UNIFORMES DE LA MARINA MERCANTE COLOMBIANA

Los invito a participar en la construcción del "Manual de Uniformes de la Marina mercante Colombiana".

El COMMC ha aceptado el presentar una propuesta para tal fin, donde todos deberíamos participar con propuestas e ideas.

Están invitados. [Coloficialesmarinamercantecol@yahoo.com](mailto:Coloficialesmarinamercantecol@yahoo.com)

Página web: [www.colmercantecol.org](http://www.colmercantecol.org)