



Gente de mar y Seguridad Nacional : desarrollando  
capacidades para una movilización Nacional

**Alexis Grattz Bonilla**

Trabajo de grado para optar al título profesional:  
**Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales**

**Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**  
Bogotá D.C., Colombia

2018

## GENTE DE MAR Y SEGURIDAD NACIONAL: DESARROLLANDO CAPACIDADES PARA UNA MOVILIZACIÓN NACIONAL

Alexis Grattz Bonilla<sup>1</sup>

### Abstract

This chapter of the book tries to establish, from a purely statistical point of view and based on national and international standards, how prepared the Nation is at the moment of needing a trained force and with sufficient expertise to man cargo ships, that can solve a situation of crisis from which a national mobilization derives. Through an analysis of the official data on crew members in Colombia, it will be a question of determining if the country has enough strength to solve an emergency scenario that threatens national security. Likewise, a description of the education and training centers for seafarers endorsed by the National Maritime Authority will be made, specifying what type of education they provide and if it complies with the standards required worldwide. Finally, the study will try to highlight the importance that merchant marines have had in some very significant conflicts of recent times and how the human factor that operates these ships has been of vital importance for the fulfillment of the strategic purposes proposed.

*Keywords: Seafarers in Colombia, mobilization, training and training centers, merchant marine.*

### Resumen

---

<sup>1</sup> Capitán de Corbeta. Candidato a Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra. Especialista en Política y Estrategia Marítima de la Escuela Naval Almirante Padilla. Oceanógrafo físico de la Escuela Naval Almirante Padilla. Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla. Contacto: alexis.grattz@armada.mil.co

El presente capítulo de libro, trata de establecer desde un punto de vista meramente estadístico y basado en las normas nacionales e internacionales, qué tan preparada se encuentra la Nación al momento de necesitar una fuerza entrenada y con la experticia suficiente para tripular naves de carga, que puedan solventar una situación de crisis de la cual se derive una movilización nacional. Mediante un análisis de los datos oficiales sobre tripulantes en Colombia, se tratará de determinar si el país cuenta con el suficiente pie de fuerza para solventar un escenario de emergencia que atente contra la seguridad nacional. Igualmente se realizará una descripción de los centros de formación y capacitación para la gente de mar avalados por la Autoridad Marítima Nacional, especificando que tipo de educación imparten y si esta, cumple con los estándares exigidos a nivel mundial. Por último, el estudio tratará de resaltar la importancia que han tenido las marinas mercantes en algunos conflictos muy significativos de los últimos tiempos y cómo el factor humano que opera estas naves, ha sido de vital importancia para el cumplimiento de los propósitos estratégicos propuestos.

*Palabras clave. Gente de mar en Colombia, movilización, centros de formación y capacitación, marina mercante.*

## **Introducción**

En la historia, el transporte marítimo ha desempeñado un papel crucial y protagónico para el desarrollo de los pueblos. Las grandes naciones e imperios han utilizado al mar como medio de transporte, ya sea para desarrollar su comercio o para el transporte de tropas hacia otros destinos a conquistar. Esta capacidad, se ha evidenciado citando solamente algunos ejemplos a pueblos tan representativos como fenicios, griegos, españoles o ingleses, incluso catalogándose como talasocracias. (Uribe, Díaz, & Rodríguez, 2015)

El uso de embarcaciones ha estado permanentemente ligado con el ejercicio de la profesión del marino que utiliza sus conocimientos para hacerse a la mar. Este conocimiento desde épocas de antaño fue transmitido a las nuevas generaciones mediante transmisión oral, y fundamentado básicamente en la experiencia adquirida a bordo. Es así, como esta habilidad permitió en el siglo XV realizar por parte de españoles y portugueses, grandes travesías por el mundo buscando nuevas rutas de comercio, trayendo como consecuencia hechos tan importantes para la historia como el descubrimiento de América. (Dominguez, 2016)

En la era moderna, el transporte marítimo por ser el medio de movilización de carga más económico que existe, ha sido el eje del comercio internacional otorgándole la posibilidad a las naciones de vender sus productos en cualquier lugar que deseen a unos precios competitivos. Por la alta demanda y oferta, incluso los valores de fletes de un kilo de carga transportado en un buque entre China y Colombia, es más económico que su transporte por vía aérea o terrestre desde Bogotá y el puerto de Buenaventura. (Ministerio de Transporte, 2012)

No obstante, debido a la necesidad de ser cada vez más eficientes en el servicio marítimo y al empleo del desarrollo tecnológico para el mejoramiento de procesos a bordo, que continuamente permite poner al servicio nuevas embarcaciones de mayor tamaño y autonomía que versiones anteriores, el control y la operación de las mismas, continúa siendo realizado por seres humanos. Por lo tanto, este factor humano está muy ligado al profesionalismo de las tripulaciones, a su formación y entrenamiento, los cuales son aprendidos y adquiridos en muchos lugares del planeta.

Las grandes catástrofes que se han registrado en la historia de la navegación marítima, en gran parte se han responsabilizado a una mala práctica realizada por los tripulantes que venían

operando las naves, ya sea por carencia en su formación o por descuidos en los procedimientos establecidos a bordo. Un ejemplo muy conocido de estos, fue el accidente ocurrido al RMS TITANIC, nave de transporte de pasajeros que naufragó en 1914 causando la muerte a 1514 personas en su viaje inaugural entre Europa y América. (Enzensberger, 2014)

Con el fin de minimizar estos riesgos potenciales, la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo de la Organización de Naciones Unidas (ONU), que se encarga de promover la cooperación entre Estados en el tema de la industria del transporte marítimo, implementó un convenio en materia de formación de tripulaciones, turnos de guardias y titulación, con el fin de unificar criterios, debido a que cada nación era autónoma en reglamentar estos temas y en países con gran tradición marítima se exigían grandes requisitos para el ejercicio de la actividad, a diferencia de otros, donde cualquier ciudadano era apto para ser tripulante de nave con un nivel de formación y experiencia muy precario.

El convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente Mar (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) conocido más comúnmente como STCW, entró en vigencia en 1984 para hacerse vinculante a todas las naciones (Organización Marítima Internacional, 2010). Posteriormente, se enmendó en 1995 y 2010 buscando actualizar y mejorar conceptos.

En términos generales, establece las normas que regulan la formación de tripulantes, la expedición de títulos de idoneidad en el ejercicio de la función de marino y presenta un referente de cómo deben ser las guardias de trabajo a bordo de las embarcaciones, con el fin de mantener siempre tripuladas las estaciones esenciales cuando una nave se hace a la mar.

Colombia como país miembro de la OMI, por medio de la Ley 35 de 1981 aprobó el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 y lo incorporó a su aparato normativo (República de Colombia, 1981). En dicha ley, la Nación se compromete a adoptar las normas mínimas exigidas a todo el personal y empresas que se dedican al ejercicio de la navegación marítima, garantizando el desarrollo de la actividad de forma profesional, siguiendo unos estándares mínimos de idoneidad y seguridad.

El control de la formación de la gente de mar y la expedición de títulos fue delegada a la Dirección General Marítima (DIMAR), entidad del Estado que se reestructuró con el decreto 2324 de 1984, quedando facultada para el ejercicio de esta actividad y otras designadas por la norma en el artículo 5, parágrafo 12

*“12. Asesorar al Gobierno en la regulación y control de los centros de formación, capacitación y entrenamiento de la gente de mar, sus planes y programas e inscribir y expedir las licencias profesionales a sus egresados; expedir las licencias a los peritos en las distintas actividades profesionales marítimas e inscribirlos como tales.”* (República de Colombia, 1984)

La ley 35 de 1981, es reglamentada por el decreto 1597 de 1988 de la Dirección General Marítima, en donde se establecen claramente los requisitos mínimos para ascenso en cada grado de la profesión del mar, la enunciación de los grados reconocidos y como se deben componer las tripulaciones para que los buques que desarrollan la actividad, puedan navegar manteniendo los estándares de seguridad (República de Colombia, 1988). Esta regulación es aplicada a toda la Gente de Mar que realiza funciones a bordo de buques de transporte marítimo, pesca y de actividades de recreo. De esta forma todos los ciudadanos que desean desarrollar su vida

profesional a bordo de naves, deben solicitar previo cumplimiento de requisitos establecidos en la norma, el título o licencia de navegación.

Así como en Colombia, cada nación ha reglamentado el ejercicio de las funciones para la gente mar con el fin de garantizar que el desarrollo de la navegación marítima se efectúe de la forma más segura, minimizando los posibles riesgos que se presentan. Sin embargo, debido a la gran demanda que se genera constantemente del servicio, se hace necesario continuar realizando esfuerzos en materia de seguridad marítima y de la preservación de la vida en el mar.

El ejercicio de la actividad marítima y el rol a bordo de las tripulaciones, deben ir muy de la mano con la normatividad existente garantizando un desempeño eficiente dentro de los máximos estándares de calidad y seguridad. Es muy importante mantener el desempeño de la profesión del mar, si se tiene en cuenta que en el mundo mediante esta actividad moviliza más del 90 % de la carga que comercializan las naciones. (Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo, 2016)

Paralizar esta actividad, trae consecuencias de gran magnitud para la economía de una nación y su producto interno bruto, como lo sucedido en Venezuela en el año 2002, donde tripulaciones de varias naves de PDVSA encargadas de transportar el crudo extraído hacia el exterior del país, entraron en un paro de actividades indefinido fondeando los buques en el lago de Maracaibo. (Lopez, 2003)

Esta situación, trajo consecuencias económicas de gran magnitud para ese país, cuantificadas en varios puntos de su producto interno bruto (PIB), pudiéndose ser sorteada solamente cuando oficiales activos de la Marina de Guerra tomaron el control de las naves y restablecieron el transporte del petrolero hacia sus diferentes puertos de destinos. Es por esto,

que el papel de la gente de mar en la economía de un país, se hace más visible e importante si tenemos en cuenta su rol dentro del engranaje del comercio nacional.

En Colombia, el 96,1% de la carga total que se necesita mover en un año se realiza por vía marítima como quedó registrado en el año 2016 (Dirección Nacional de Impuestos-DANE, 2016), en buques de bandera extranjera y tripulaciones con nacionalidad en su gran mayoría no colombiana. En caso de generarse una situación de emergencia, producto de una crisis o de un conflicto interno o externo, un desastre ambiental u otro factor de cualquier tipo, la Nación debe garantizar que podrá continuar sus actividades económicas normalmente, especialmente el intercambio de productos con otros estados manteniendo el ingreso de recursos financieros vitales para su sostenimiento.

Así mismo, por sus anchos volúmenes y peso, el transporte marítimo es el medio de transporte idóneo para movilizar el equipo bélico adquirido en el exterior o para posicionarlo en lugares estratégicos que se encuentren dentro del territorio nacional, pero distanciados por grandes espacios acuáticos. No menos importante, es la disposición de los abastecimientos indispensables para el sostenimiento de las operaciones, los cuales deben de proveerse en el momento, tiempo y lugar adecuados, en donde en la mayoría de los casos el medio de transporte marítimo es el más idóneo para realizar estos movimientos.

En este sentido, de ordenarse una movilización nacional para mantener la seguridad nacional, es fundamental contar con la información sobre el personal humano calificado y entrenado que esté en la capacidad de tripular naves de transporte que puedan mantener el desarrollo del comercio y la logística operacional durante el tiempo que esta situación especial perdure.



Por lo tanto, mediante esta investigación se pretende realizar un levantamiento de la gente de mar en Colombia, estableciendo el nivel de formación que han adquirido, el tipo de título que poseen para determinar su idoneidad y los centros de formación especializada que están debidamente habilitados en el país.

Para poder sostener una guerra, una nación debe mantener su economía estable al igual que buscar la capacidad de autoabastecerse de todos los elementos esenciales que requiere o generar los medios necesarios para garantizar que los mismos sean transportados desde el lugar donde se encuentren. (Gonzalez, 2010)

### **Metodología**

El desarrollo metodológico del trabajo estará estructurado en una investigación mixta, que comprende inicialmente de un componente cualitativo por medio de entrevistas buscando información generada desde la Dirección General Marítima (DIMAR), Ministerio de Educación Nacional y Centros de Formación y Capacitación marítima registrados en el País.

Adicionalmente, se buscará ampliar la información obtenida con una búsqueda de información teórica existente en documentos oficiales, que permita determinar como ha sido el desarrollo de la normatividad nacional en este sector y describa, que tan alineada se encuentra con referencia a la legislación internacional.

Así mismo, se realizará un estudio cuantitativo desarrollado por medio de una investigación estadística descriptiva buscando establecer la cantidad de ciudadanos que han tramitado sus licencias de navegación en los últimos años, con el fin de estructurar el panorama de la gente de mar en la Nación.

Una vez realizada esta investigación se podrá determinar el grado de compromiso que posee la Nación para estandarizar sus procesos de formación y titulación de la gente de mar, de

acuerdo a estándares mundiales. En palabras del director de la Organización Marítima Internacional -OMI:

*“La industria naviera depende de la competencia y la buena formación de la gente de mar para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la protección marítima, la eficacia de la navegación y la protección y conservación del medio marino.”* (Sekimizu, 1988)

### **La gente de mar y la actividad marítima**

La carrera del mar, a bordo de naves como cualquier otra actividad que se desarrolla como proyecto de vida de la cual se obtienen recursos económicos, está regulada a través de normas nacionales e internacionales, las cuales tienen como fin propender que el ejercicio de sus labores, se desarrolle de forma segura minimizando riesgos tanto a las personas que la ejecutan como a los equipos operados y no menos importante, la preservación del medio ambiente.

Por el gran volumen de naves que circulan diariamente en el mundo, calculado en 104.304 de acuerdo al reporte del Maritime knowledge Centre (ships and shipping facts, 2011), y por la importancia que esta actividad representa para la economía mundial, la ONU instituyó un organismo especializado responsable para preservar la seguridad de la navegación, así como prevenir los posibles daños que pudieren causarse por contaminación al medio ambiente marino, conocido como la OMI.

Esta organización, dentro de sus líneas de acción tiene trazada la directriz respecto a la regulación de la gente de mar a nivel mundial. Es decir, los 174 países miembros de la organización están en la obligación de incorporar dentro de sus marcos normativos, los

convenios y promulgaciones que se emitan en relación a las tripulaciones de los buques, y al desarrollo de la actividad a bordo.

Uno de estos convenios, es el generado en 1978 luego de la conferencia de la OMI realizada en Londres, conocido como STCW por sus siglas en inglés (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), o Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

En él, se establecen los requisitos básicos mínimos que deben exigir las autoridades marítimas de cada nación miembro en temas de capacitación, certificación y guardia, al momento de expedir un título de navegación. Este convenio, fue revisado totalmente en 1995 y nuevamente actualizado en junio de 2010, como fruto de la conferencia celebrada en Manila por los países miembros, en donde se aprobaron una serie de enmiendas motivadas por el nuevo el tipo de naves que actualmente se ponen en servicio por parte de las empresas de transporte marítimo, las cuales son cada vez más grandes y más modernas tecnológicamente, lo cual exige nuevos retos para el personal embarcado.

Ahora bien, independientemente del tipo de transporte que realice la nave, todos los tripulantes que desempeñan funciones a bordo antes de poder asumir sus responsabilidades, deben estar debidamente entrenados y capacitados para el cumplimiento de sus funciones dentro del organigrama de la embarcación. Esta idoneidad, es materializada en un documento conocido como licencia de navegación para el caso de realizarse la actividad solamente en rutas dentro de la jurisdicción nacional o título de navegación, si el lugar de destino se encuentra en el exterior.

En este sentido, para desempeñarse como capitán de un buque, un tripulante debe demostrar ante la autoridad marítima donde solicitó su licencia o título de navegación, la

experticia, formación y conocimiento necesarios que lo habilitan para cumplir este cargo a bordo. Así mismo, para todos los demás miembros de la tripulación incluyendo servicios básicos como meseros y mucamas en el caso de cruceros. Los requisitos para uno u otro cargo dependen del nivel de responsabilidad que se desempeñe, en donde se requiere una mayor o menor preparación y experiencia, pero partiendo de la base que todo el personal, posee conocimientos en seguridad marítima.

Figura 1. Licencia de Navegación española



Fuente: <https://www.cnh-hib.org/eu/ba-al-zenekien/zure-itsasontzia/nabigatze>

Estas licencias o títulos de navegación pueden ser exigidos por las autoridades marítimas en los diferentes puertos o aguas jurisdiccionales donde navega la embarcación, y es un requisito irremplazable para la generación del documento de zarpe o autorización mediante la cual la autoridad marítima respectiva, avala que la nave puede hacerse a la mar. Es por esta razón, que las empresas de transporte marítimo antes de vincular laboralmente a un candidato para que se desempeñe a bordo en un cargo determinado dentro de un buque de su flota, tienen como requisito básico la presentación del título o licencia de navegación vigente, expedida por autoridad marítima válida a nivel mundial, antes de generar cualquier contrato de vinculación laboral.

Para el caso de navegación nacional o de cabotaje, es decir la realizada desde y hacia puertos ubicados dentro del mismo país, cada nación es autónoma en reglamentar los requisitos que exige para otorgar las licencias de navegación. Por esta razón es conocido a nivel mundial que existen lugares donde es más fácil reunir estos requisitos, que en otros donde por su misma normatividad interna y tradición marítima es mucho más exigente.

En el caso de realizarse navegación internacional o la realizada desde y hacia puertos ubicados en el exterior del país, y con el ánimo de lograr un equilibrio en los requisitos exigidos para otorgar los títulos de navegación de cada tripulante a bordo, el STCW exige la expedición de un título de navegación el cual debe expedirse por la autoridad marítima de cada nación en su lenguaje oficial, con traducción al inglés, idioma con el que se establecen las comunicaciones marítimas internacionales en la mayoría de las naciones.

Figura 2. Título de navegación internacional venezolano



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
 MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA  
 INSTITUTO NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS  
 CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE OFICIALES Y MARINOS  
 CERTIFICATE OF COMPETENCY FOR OFFICERS AND MARINERS

ESPECIALIDAD: **BOQUEROS PETROLEROS / OIL TANKER**

SECCIÓN: **A.Y./N. SEATRA/N.Y.1**  
 FAMILIARIZACIÓN DE BUQUES TANQUE / TANKER FAMILIARIZATION COURSE  
 BOQUES PETROLEROS / OIL TANKER

NOMBRE / NAME	FECHA DE NACIMIENTO / DATE OF BIRTH DIA / MES / AÑO / DAY / MONTH / YEAR	Nº ASIGNACIÓN DE TÍTULOS
	22 / 02 / 1987	00111

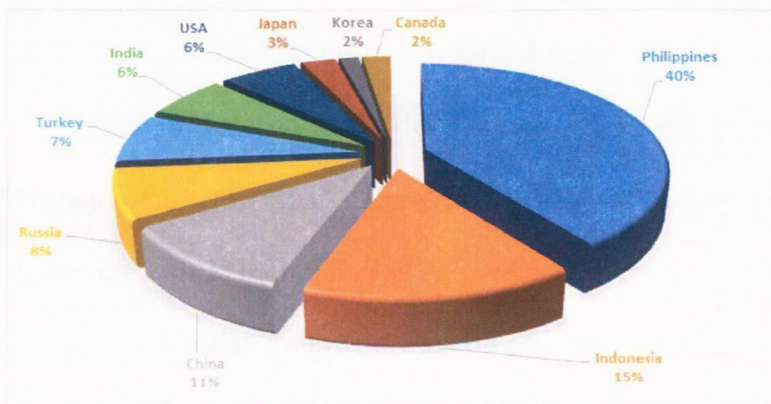
Fuente: <http://www.unc.edu.ve/>

Estos títulos de navegación internacional, certifican que para la autoridad marítima que los expide, el profesional acreedor es idóneo para desempeñarse a bordo de cualquier embarcación que realice tránsito a nivel mundial, en una especialidad específica, lo cual le

permitirá desempeñar una labor dentro de la nave sin tener en cuenta su nacionalidad o lugar de procedencia, y así mismo avalando la formación recibida en una determinada escuela o centro de formación del cual haya sido egresado.

Es así, como producto de su grado de desarrollo y nivel cultural marítimo, dentro de la torta mundial de participación en el sector, existen naciones que aportan mas mano de obra a la flota marítima mundial que otras, como por ejemplo Filipinas con un registro de más de 250.000 marineros embarcados en naves alrededor del mundo, seguido por Indonesia con una participación inferior (Organización Marítima Internacional, 2010).

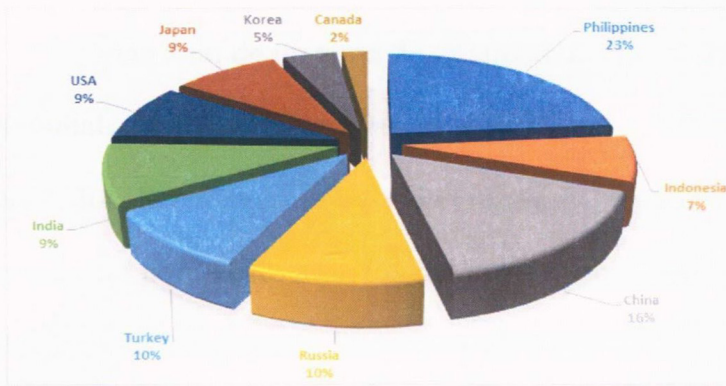
Figura 3. Países que abastecen el mercado de marinería en el mundo



Fuente: <https://shippingandfreightresource.com/difference-maritime-shipping-freight-logistics-supply-chain/>

Por otra parte, si observamos el panorama del personal de oficiales embarcados, el aporte sigue siendo liderado por Filipinas, pero con una mayor participación de tripulantes con otras nacionalidades como China, Rusia y Turquía.

Figura 4. Países que abastecen el mercado de oficiales en el mundo



Fuente: <https://shippingandfreightresource.com/difference-maritime-shipping-freight-logistics-supply-chain/>

Esta tradición marítima filipina, se originó desde hace varias décadas debido a una gran oferta de mano obra económica en comparación con la disponible en otras naciones, condición que ha ido cambiando en la actualidad como producto de la intervención de la misma OMI y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), con la promulgación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (ILO). En este convenio se promueve la exigencia de derechos laborales mínimos, con exigencia a las empresas navieras sobre la incorporación de garantías básicas laborales exigidas en las normas de contratación laboral y sindicalización, lo cual garantiza salarios justos acorde a cada cargo y función. (Sagaray, 2010)

Estos cambios de carácter salarial, han impulsado aún más la disponibilidad laboral, alentando a más ciudadanos filipinos a encontrar en el sector marítimo una oportunidad para desarrollarse laboralmente, disposición que no se ve diezmada con las extensas jornadas laborales que deben desempeñar a bordo en rutas que abarcan travesías de varios meses. Otro factor bastante influyente para el mercado, es que esta mano de obra es anglo parlante lo cual garantiza el ejercicio de funciones sin mayores inconvenientes en cualquier compañía naviera del mundo donde se contraten.

Mas allá, de un tema de igualdad de competencias entre toda la gente de mar a nivel mundial, lo que realmente busca la OMI con el STCW es garantizar mediante una buena profesionalización de la actividad marítima, el mantenimiento de la seguridad en la navegación y propender por la preservación del ecosistema marino, impidiendo la contaminación del mismo. Algunos de los grandes desastres en la historia de la navegación marítima, luego de realizadas las respectivas investigaciones, han arrojado como conclusión que se debieron a fallas humanas, producto de la toma de malas decisiones o simplemente ocasionados por la falta de preparación de los tripulantes para reaccionar ante situaciones de emergencia.

Es por esta razón, que el convenio se centra en tres pilares básicos con lo cual busca minimizar estos riesgos. El primero es la formación exigiendo un mínimo de materias o temas de los cuales el tripulante debe conocer y ser idóneo para poder desempeñarse en esta actividad de riesgo. Por el simple hecho de desplazarse sobre el agua con una maquina inventada por el hombre, el tripulante está expuesto a una serie de posibles emergencias que den como resultado caer al mar y mantenerse en esta condición por espacio de horas y tal vez días hasta tanto no sea socorrido.

Un tripulante, independientemente del trabajo que desempeñe a bordo debe tener un mínimo conocimiento en técnicas de supervivencia personal, prevención y lucha contra incendios, conocimientos básicos en primeros auxilios y conocimiento en seguridad personal y responsabilidades sociales (Organización Marítima Internacional, 2010), los cuales deben ser certificados por un centro de formación competente y autorizado por la autoridad marítima nacional.



Es así, como fruto de esta responsabilidad en formación, es que recae el garantizar que el alumno tenga los conocimientos suficientes para que pueda desarrollar el rol para el cual ha sido contratado a bordo, pero de la misma manera independientemente de su habilidad profesional, se pueda desempeñarse de manera eficiente en el momento de presentarse una emergencia, reaccionando inmediatamente y tomando los cursos de acción adecuados.

La preparación para la actuación inicial al momento de presentarse una crisis, es trascendental para el desenvolvimiento de la misma, y las consecuencias nefastas que pueda desencadenar. Entre más pase el tiempo sin tomar acciones iniciales adecuadas, la situación de emergencia se tornará cada vez más grave de sortear. (Paez, Arroyo, & Fernandez, 1995)

El segundo pilar abordado por el convenio, es el que describe como la titulación va muy de la mano al tema de formación, pero más enfocado hacia la garantía de la idoneidad del tripulante a bordo. Más allá de la formación y la capacitación que pueda recibir un tripulante, para poder desempeñarse a bordo en determinados cargos, es necesario igualmente tener otro requisito importante como es la experiencia, la cual traerá consigo el grado de madurez necesaria para asumir posiciones de responsabilidad, que finalmente se traducirán en salvaguardar vidas humanas y la conservación de la integridad de naves o la carga de millones de dólares que transportan.

Es prudente recordar, que por ser la navegación marítima una actividad de riesgo, los tripulantes deben mantener constantemente una situación de alerta mental, con el fin de tomar de manera inmediata, las mejores decisiones. Una mala decisión tomada por un tripulante en un turno de guardia donde se encuentre solo al mando de un equipo o de toda la embarcación,

posiblemente puede desencadenar en una catástrofe que ponga en riesgo la integridad de todas las demás personas que se encuentran a bordo.

Como tercer pilar, el convenio STCW busca normalizar las guardias a desempeñarse a bordo de las naves con el fin de parametrizar los horarios de fatiga a los cuales deben someterse los tripulantes, cuando están con la responsabilidad de un servicio de guardia ya sea navegando o en puerto. Todo ser humano necesita unos periodos de descanso razonables después de cualquier actividad laboral, mucho más si se tiene en cuenta que de su actividad depende la integridad de la vida de otras personas (Organización Internacional del Trabajo, 1990). Cuando este trabajo es ejercido en horas de la noche después de una jornada diurna donde no ha tomado descanso alguno, el tripulante puede desconcentrarse y causar un accidente.

En este sentido, STCW dispone que las horas mínimas de descanso para la tripulación a bordo de un buque en navegación debe ser de 10 horas antes de asignarle algún tipo de responsabilidad en un periodo de 24 horas. No obstante, este criterio no indica que la jornada laboral sea de 14 horas diarias, sino que este tiempo de descanso debe ser utilizado como medida mínima entre una actividad y otra de acuerdo a los requerimientos y necesidades a bordo. (Organización Marítima Internacional, 2010)

Cuando una nación ha hecho cumplimiento total de las disposiciones establecidas en el STCW, la OMI la incluye dentro de la llamada “lista blanca” o lista de países que acatan a cabalidad la norma, lo cual garantiza que los títulos de navegación expedidos por ellos son aceptados y avalados en todo el mundo por la alta calidad de los hombres de mar que representan. No obstante, cuando un país no hace parte de esta lista, no significa que ante la OMI la documentación que expida no sea válida, pero para las grandes navieras en el mundo si es muy

importante contratar personal que posee una licencia que haya sido tramitada en un Estado que le garantice que los riesgos se van a minimizar en el ejercicio de la profesión.

### **La gente de mar en Colombia**

El 96,1% de la carga total movilizada en nuestro país para el año 2015 se transportó por medio marítimo (Dirección Nacional de Impuestos-DANE, 2016), es decir, más de 198 millones de toneladas de carga se desplazaron hacia sus lugares de destino a través de los puertos nacionales, ya sea por intermedio de contenedores o al granel, transportando toda una diversidad de materias primas y productos indispensable para el comercio del país (Banco de la República, 2016).

Es así, como la exportación de productos del sector minero como el petróleo y el carbón se destacan por su importancia para la sostenibilidad financiera de la nación, al igual que productos agrícolas, aunque en menor proporción, como el café, banano y flores, los cuales influyen de manera directa en el PIB nacional.

En este sentido, para poder efectuarse este intercambio comercial desde y hacia Colombia, en un año como 2015 arribaron al país 11499 buques provenientes de puertos extranjeros, los cuales cumplieron a satisfacción los requisitos exigidos por la norma para ingreso a aguas nacionales, incluyendo la correcta documentación referente a titulación y permisos de navegación de todos los tripulantes a bordo (Dirección General Marítima, 2018).

Casi la totalidad de estas naves que arriban a puerto colombiano, son de bandera extranjera y pertenecen a las principales navieras del mundo, por lo cual sus tripulaciones son contratadas fuera de la Nación, lo cual a desestimulado el oficio a nivel general. La flota mercante colombiana tuvo una operación desde 1947 hasta su liquidación en el año 1997 (Rico, 2012).

Sin embargo, en la nación se continúan formando marinos y oficiales de abordaje, debido a que existen escuelas de formación y capacitación, las cuales son reconocidas por la Autoridad Marítima y para la obtención de los títulos de navegación, la gente de mar adquiere la experiencia en naves de bandera internacional. Este compromiso de facilitación al acceso a este tipo de educación se ha mantenido, por la demanda que aun persiste por parte de nuevos marinos y por la responsabilidad establecida en el convenio STCW, del cual el país es signatario como estado miembro de la OMI.

Es importante establecer, que las licencias y títulos expedidos en Colombia tienen un gran reconocimiento a nivel mundial, debido a que el país forma parte de la llamada “lista blanca” de la cual se hizo referencia anteriormente. Gracias al cumplimiento a cabalidad de las recomendaciones establecidas en el convenio STCW, la Nación posee este estatus vigente que mantiene a la gente de mar activa laboralmente en muchos lugares del mundo.

Al promulgarse el convenio STCW en 1978, la Nación incorporó todas sus recomendaciones dentro de su aparato normativo, mediante la ley 35 del 23 de marzo de 1981 plasmando textualmente todos los apartes que trae incluidos apéndices. Posteriormente para reglamentar esta ley, se expidió el Decreto 1597 del 5 de agosto de 1988 de la DIMAR, en cual se establecen las normas y los requisitos para la formación, titulación para la Gente de Mar que conforman las tripulaciones de los buques en el país. (República de Colombia, 1988)

Este marco normativo, le entrega las herramientas a la Dirección General Marítima para que, dentro de su competencia pueda expedir las licencias y títulos de navegación para los ciudadanos que los soliciten una vez reúnan los requisitos exigidos, haciendo una clasificación de la gente de mar en tres categorías, como capitanes, oficiales y la marinería.

Por otra parte, la norma clasifica a la gente de mar de acuerdo a la actividad que desarrollará a bordo, en personal de cubierta y navegación, personal de máquinas y el de servicios. Así mismo, clasifica al personal de acuerdo al tipo de actividad marítima que desarrollará la nave a la cual pretenda embarcarse, en tripulantes de naves de transporte marítimo, naves de pesca, naves de transporte especializado y naves de recreo.

De acuerdo a lo anterior, una persona que desee ejercer labores como marinero de cubierta en una nave de pesca, y posea una licencia de navegación que lo habilita para desarrollar esta labor a bordo, no podrá embarcarse en un buque de transporte marítimo como oficial de máquinas, a menos que reúna nuevamente los requisitos para esta nueva línea y especialidad, y solicite otra licencia de navegación que le permite ejercer esta función.

No obstante, la norma no especifica la expedición de un número de licencias de navegación máximo para a un profesional del mar, por lo cual cualquier persona puede solicitar las licencias que desee, siempre y cuando cumpla con los requisitos exigidos para cada una. En este orden, es muy común encontrar tripulantes con más de una licencia de navegación para naves en tránsito nacional e incluso con algún título de navegación para navegar internacionalmente. Esta dinámica está establecida, tanto por las necesidades comerciales las cuales motiva a un tripulante a tener varias alternativas al momento de buscar contratos laborales o sencillamente por la capacidad profesional y el gusto por la actividad.

Con el fin de ir escalando dentro de la profesión diferentes cargos que le asignen mayores responsabilidades a un profesional del mar, pero igualmente mejores prestaciones económicas, la norma nacional contempla una línea de carrera dentro de cada especialidad a bordo. Para tomar un ejemplo en la línea de marinería de cubierta para el caso de naves de transporte, el tripulante

que desee laborar a bordo deberá comenzar como marinero costanero de cubierta, posterior solicitar ascenso para desempeñarse como marinero de cubierta, más adelante ascender a marinero timonel y finalmente solicitar el ascenso como marinero de primera clase que lo habilita para navegar en naves mayores en tránsito nacional o internacional.

Antes de cada ascenso el tripulante debió haber realizado un tiempo mínimo de embarque en el grado inmediatamente anterior, al igual que cursar los cursos y estudios exigidos en una escuela o centro de capacitación avalado por la Autoridad Marítima. Esta misma línea de carrera se aplica para oficiales, marinería y patronos de naves menores dentro de cada especialidad ya sea cubierta o maquinas, transporte de carga o pesca.

Las licencias otorgadas por la Autoridad Marítima colombiana en los últimos años, nos ofrecen una visión de cómo es la gente de mar en Colombia y cuáles son las especialidades que más se solicitan en el país. Es preciso aclarar que las licencias tienen una vigencia de 5 años, por lo cual tentativamente con los datos establecidos en una muestra de tiempo igual, se podría establecer en teoría el número de tripulantes aptos para hacerse a la mar cumpliendo con las normas establecidas y ofrece un panorama de que tan apetecida es la profesión en la Nación.

En la tabla 1, se enuncia el número de licencias otorgadas para desempeñar cargos de marinería en la especialidad del transporte, los cuales tripulan las naves que mueven la carga a nivel general en el país, manteniendo la actividad comercial activa.

Tabla 1. Licencias para marinería de cubierta en naves de transporte

<b>LICENCIAS</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>Total</b>
MARINERO COSTANERO DE CUBIERTA	439	373	359	291	399	1861
MARINERO DE CUBIERTA	88	132	131	142	107	600

MARINERO DE PRIMERA CLASE	3	1	2	7	1	14
MARINERO TIMONEL	3	2	4	12	6	27
<b>TOTALES</b>	<b>533</b>	<b>508</b>	<b>496</b>	<b>452</b>	<b>513</b>	<b>2502</b>

---

Fuente: Datos Dirección General Marítima

Los datos encontrados, describen el mayor número de licencias ubicadas en los primeros dos niveles de la marinería, habilitando a los tripulantes a embarcarse solamente en naves que realizan navegación costanera y regional es decir naves que realizan navegación en trayectos muy cortos a nivel nacional. Ahora bien, esta información solamente refleja las necesidades en temas de conectividad que posee la Nación en muchas poblaciones de la costa pacífica, y algunas del caribe, en donde por la carencia de vías terrestres, el transporte marítimo es el único medio disponible para el ingreso de productos necesarios para la habitabilidad, al igual que la salida a los centros de comercio de los productos que se cultivan o se fabrican y se requieren comercializar en otras regiones del país.

Por otra parte, los datos en tema de marinería especializada para embarcarse en naves de alto bordo con rutas internacionales, demuestran datos demasiado bajos para una nación con posibilidad de acceder a dos océanos y con territorialidad en zonas insulares distantes del continente. En este sentido en caso de requerirse enviar buques a lugares como las islas de San Andrés y Providencia en forma masiva, el personal de tripulantes disponible sería muy pequeño en número.

Siguiendo con el análisis de las licencias otorgadas por la Autoridad Marítima en Colombia, en la tabla 2 se enuncian los datos de las licencias otorgadas en la especialidad de marinería en máquinas.

Tabla 2. Licencias para marinería de máquinas en naves de transporte

LICENCIAS	2013	2014	2015	2016	2017	Total
ELECTRICISTA	0	0	0	0	2	2
MARINERO COSTANERO DE MÁQUINAS	34	31	18	42	37	162
MARINERO DE MÁQUINAS	51	62	55	75	54	297
MECÁNICO AJUSTADOR CATEGORÍA (B)	0	0	0	1	0	1
MECÁNICO DE PROPULSIÓN	9	4	1	6	3	23
MECÁNICO DE PROPULSIÓN DE PRIMERA CLASE	1	0	10	2	1	14
MECÁNICO ELECTRICISTA CATEGORÍA (B)	3	1	2	1	4	11
MECÁNICO ESPECIALIZADO-MANTENIMIENTO INDUSTRIAL	0	0	0	0	1	1
MECÁNICO ESPECIALIZADO-MANTENIMIENTO MOTORES	0	0	0	12	6	18
MECÁNICO ESPECIALIZADO – SOLDADOR	9	8	1	2	7	27
MECÁNICO ESPECIALIZADO-TÉCNICO EN MECÁNICA	0	0	0	1	3	4
MECÁNICO SOLDADOR CATEGORÍA (A)	1	0	2	0	0	3
MECÁNICO SOLDADOR CATEGORÍA (B)	4	5	15	0	0	24
MECÁNICO TORNERO CATEGORÍA (B)	1	0	2	0	0	3
MOTORISTA COSTANERO	647	735	557	600	965	3504
MOTORISTA REGIONAL	0	3	1	0	1	5
<b>TOTALES</b>	<b>760</b>	<b>849</b>	<b>664</b>	<b>742</b>	<b>1084</b>	<b>4099</b>

Fuente: Datos Dirección General Marítima



A pesar que se aprecia un incremento en el personal que realiza funciones en esta especialidad, se mantienen bajos los índices en caso de requerirse personal con experiencia en naves mayores, debido a que la mayoría de los ciudadanos licenciados han buscado habilitarse como motorista costanero, que posibilita la navegación en embarcaciones con motores fuera de borda, es decir es la licencia exigida por la autoridades para desempeñarse en todas las lanchas o embarcaciones que realizan transporte de pasajeros especialmente con fines de turismo, en localidades tan representativas en Cartagena con las rutas hacia Islas del Rosario, San Andrés con el destino de Jonny Cay, Santa Marta hacia Playa Blanca y Buenaventura con rutas hacia las diversas poblaciones de la costa pacífica, entre otras.

Mecánicos de propulsión de primera clase, tan solo 14 tripulantes se habilitaron con la capacidad de navegar en distancias mayores. Igualmente, en áreas especializadas como la soldadura y la electricidad su número es muy bajo, entendiéndose que solamente son requeridos para un número muy específico de naves que solicitan estas profesiones a bordo. Se mantiene la tendencia de personal con licencias para navegación costaneras entre pequeñas distancias.

Continuando, en la tabla 3 se describirán los datos del personal que se encuentra al mando de las naves de transporte, es decir los capitanes sobre los cuales recae la responsabilidad sobre la navegación, y la integridad del personal a bordo.

Tabla 3. Licencias para capitanes en naves de transporte

LICENCIAS	2013	2014	2015	2016	2017	Total
CAPITÁN DE REMOLCADOR	0	0	2	1	0	3
CAPITÁN DE REMOLCADOR COSTANERO O DE BAHÍA	20	16	13	29	22	100
CAPITÁN DE YATE	54	52	58	37	42	243

CAPITÁN REGIONAL CATEGORÍA "B" RESTRINGIDA	1	1	1	2	1	6
CAPITÁN REGIONAL CATEGORÍA (C)	12	12	60	73	27	184
<b>TOTALES</b>	<b>87</b>	<b>81</b>	<b>134</b>	<b>142</b>	<b>92</b>	<b>537</b>

---

Fuente: Datos Dirección General Marítima

El personal con licencia para comandar naves en aguas colombianas, en naves mayores es definitivamente muy pequeño tratándose de comprender por la carencia de estos equipos al servicio en el país. En promedio solamente se licencia 01 capitán anualmente con las competencias para navegar regionalmente en buques hasta de 2600 toneladas de arqueado bruto. La cifra aumenta un poco para capitanes con autorización para navegar en naves de hasta 200 toneladas de arqueado bruto, indicando que dentro de este rango se encuentra la flota de buques nacionales que realiza navegación regional, lo cual coincide con los datos reflejados en la marinería de cubierta y en el personal de máquinas.

Así mismo, los capitanes que cuentan con autorización para comandar remolcadores dentro de bahías, se encasillan dentro de los rangos esperados para los equipos de estas características que realizan las maniobras de apoyo al atraque y zarpe en los principales puertos de la nación. No es así, para el comando de remolcadores que necesitan hacer maniobras a grandes distancias, donde su número es considerablemente muy bajo.

El número de capitanes para comandar yates mayores es considerable, si se tiene en cuenta que ciudades con potencial turístico como Cartagena, Santa Marta o San Andrés, no poseen suficientes bases o marinas habilitadas para prestarle servicios a este tipo de embarcaciones de recreo y turismo.

En la tabla 4, se describirán los datos para licencias de oficiales tanto de la especialidad de cubierta como de máquinas, los cuales tienen la responsabilidad de estar al mando de buques mayores, prestando los servicios de guardia en las grandes travesías entre puertos de diferentes países.

Tabla 4. Licencias para oficiales de cubierta y maquinas en naves de transporte

<b>LICENCIAS</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>Total</b>
OFICIAL DE PUENTE DE ALTURA	0	0	0	1	0	1
OFICIAL DE PUENTE REGIONAL	14	6	7	6	6	39
OFICIAL DE PUENTE REGIONAL DE PRIMERA CLASE	1	0	7	0	0	8
OFICIAL MAQUINISTA JEFE REGIONAL	0	1	5	0	0	6
OFICIAL MAQUINISTA REGIONAL	4	4	1	1	1	11
OFICIAL MAQUINISTA REGIONAL PRIMERA	0	1	2	0	0	3
<b>TOTALES</b>	<b>19</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>68</b>

Fuente: Datos Dirección General Marítima

Particularmente, este bajísimo nivel de oficiales habilitados para cumplir roles a bordo, solamente puede ser explicado a luz de la carencia de una flota mercante nacional, razón por la cual los pocos profesionales que obtienen su título de navegación, tienen que buscar empleo en otros países. Esta condición crítica, fue igualmente incrementada por el cierre durante años de la carrera profesional de oficial mercante en la Escuela Naval de Cadetes, instituto de formación superior que la ofrecía de forma exclusiva en el país.

Por otra parte, en la tabla 5 se enunciarán las licencias obtenidas para las especialidades que tienen relación a los servicios, donde se encuentran todas las funciones que se desarrollan a

bordo y tienen que ver con temas como la salud, la alimentación o la atención a pasajeros y tripulantes.

Tabla 5. Licencias en la especialidad de servicios

LICENCIAS	2013	2014	2015	2016	2017	Total
AYUDANTE DE COCINA	0	2	1	4	0	7
BARMAN	0	1	1	0	0	2
CAMARERO	2	2	6	1	4	15
COCINERO CATEGORÍA (B)	36	33	112	45	48	274
COCINERO CATEGORÍA (A)	0	1	0	0	0	1
ENFERMERO CATEGORÍA (B)	2	3	2	1	2	10
MARINERO DE LOS SERVICIOS-MESERO	0	0	0	1	0	1
<b>TOTALES</b>	<b>40</b>	<b>42</b>	<b>122</b>	<b>52</b>	<b>54</b>	<b>310</b>

Fuente: Datos Dirección General Marítima

En estas especialidades, se observa que prácticamente la totalidad de las licencias son solicitadas para poder desempeñar funciones en la cocina en naves que realizan navegación regional con un arqueado inferior a las 200 toneladas de registro bruto, reafirmando la misma condición encontrada para el caso de capitanes y marineros.

Ahora bien, para el caso de la especialidad de pesca, a pesar que la norma específica la misma categorización entre capitanes, oficiales y marinería como es para el caso de la especialidad de transporte de carga como se ha realizado anteriormente. En la tabla 6 se presentarán los datos en conjunto con el objeto de realizar un análisis general al sector.

Tabla 6. Licencias para la especialidad de pesca

LICENCIAS	2013	2014	2015	2016	2017	Total
CAPITÁN DE PESCA DE ALTURA	2	1	1	1	2	7
CAPITÁN DE PESCA REGIONAL	3	2	3	0	3	11
CAPITÁN DE PESCA REGIONAL CATEGORÍA "B" RESTRINGIDA	3	2	7	11	3	26
MARINERO DE PESCA	71	81	51	38	71	312
MARINERO DE PESCA COSTANERO	2	2	4	6	7	21
MARINERO DE PESCA DE PRIMERA CLASE	1	0	1	0	1	3
OFICIAL DE PESCA DE ALTURA	1	0	2	3	2	8
OFICIAL DE PESCA REGIONAL	1	0	1	1	0	3
PATRÓN DE PESCA ARTESANAL	92	55	81	76	104	408
PATRÓN DE PESCA REGIONAL	62	49	40	40	38	229
<b>TOTALES</b>	<b>238</b>	<b>192</b>	<b>191</b>	<b>176</b>	<b>231</b>	<b>1028</b>

Fuente: Datos Dirección General Marítima

Para una nación con 928.660 km<sup>2</sup> de aguas jurisdiccionales (Comisión Colombiana del Océano, 2018), es demasiado baja la tasa de licencias que se expiden para el ejercicio de esta actividad económica, que además garantiza el sustento alimenticio de muchas familias en el país. El ejercicio de la actividad está básicamente desarrollado por pescadores de carácter regional y artesanal en pequeñas embarcaciones y muy escaso en naves mayores con tripulación nacional, como lo demuestran las cifras, donde el número de capitanes que están habilitados para ir al mando es casi nulo.

Por último, se describen en la tabla 7 las licencias tramitadas por la gente de mar que realiza sus actividades marítimas en las naves menores para uso particular y privado

especialmente en bahías y en desplazamiento entre localidades a corta distancia principalmente para recreo.

Tabla 7. Licencias de patrón para naves menores

LICENCIAS	2013	2014	2015	2016	2017	Total
PATRÓN DEPORTIVO	17	9	6	8	12	52
PATRÓN DE BAHÍA	53	72	37	27	43	232
PATRÓN DE BOTE	0	2	0	0	0	2
PATRÓN DE YATE	315	287	353	288	402	1645
PATRÓN REGIONAL	54	50	21	17	18	160
<b>TOTALES</b>	<b>439</b>	<b>420</b>	<b>417</b>	<b>340</b>	<b>475</b>	<b>2091</b>

Fuente: Datos Dirección General Marítima

El mayor número de estas licencias, se solicitan para empleo personal o familiar en viajes de vacaciones en naves particulares que se encuentran ubicadas en pequeñas marinas ubicadas principalmente en las ciudades Cartagena y Santa Marta. La cantidad que mas sobresale, es la de patrones de yates menores los cuales son utilizados en algunos casos para uso comercial.

Una vez verificado el panorama general de la gente de mar en Colombia, se puede establecer que la actividad profesional se desarrolla en un alto nivel de calidad y previsión de los estándares de seguridad marítima. Sin embargo, motivado por una posible desincentivación de la actividad y la falta de oportunidades laborales, hay muy poco personal que opta por elegir esta profesión como su alternativa laboral de vida. Sobresale, únicamente el personal que realizar la actividad de forma regional navegando en naves pequeñas en rutas con trayectos muy cortos, al

igual que los pescadores artesanales que han realizado la actividad desde antaño como una forma de vida, pero sin un manejo industrializado.

### **Centros de formación y capacitación marítima**

Como se expuso en líneas anteriores, uno de los requisitos más importantes que deben poseer los aspirantes para obtener licencias y títulos de navegación, es contar con la certificación de la formación o capacitación adelantada con una intensidad horaria establecida en centros o escuelas educativas, debidamente avaladas por la Autoridad Marítima nacional.

Inicialmente, es importante hacer la diferenciación entre estos dos centros educativos, en donde un centro de formación es aquel que está habilitado por el Ministerio de Educación para impartir conocimientos especializados con el fin de otorgar títulos con categoría profesional en niveles técnico, tecnológico o universitario, mientras por otra parte, los centros de capacitación prestan servicios de enseñanza con el ánimo de desarrollar y mejorar destrezas o habilidades desde el ejercicio de un arte u oficio. (Ministerio de Educación Nacional, 2018)

Entendiendo esta diferenciación, y de acuerdo con la normatividad educativa colombiana, los centros de educación dependiendo del nivel educativo que deseen impartir, deben tramitar una licencia de educación ante el Ministerio de Educación o ante las Secretarías de Educación del municipio, ciudad o departamento según corresponda (República de Colombia, 2015), y por tratarse de educación especializada en el sector marítimo, el decreto 2324 de 1984 exige que igualmente posean un reconocimiento emitido mediante acto administrativo por parte de la Autoridad Marítima. (República de Colombia, 1984)

De la misma manera, otro de los requisitos exigidos en el caso particular de algunos cursos que se deseen impartir, es que los instructores que van a realizar la actividad educativa,

hayan cursado una capacitación especializada OMI con el ánimo de brindarles mayores herramientas, y así cada instructor pueda ejercer esta práctica con un nivel más profesional.

En concordancia con la parte 4 del convenio STCW, es una obligación adelantar esta formación en centros de formación y capacitación que tengan el debido reconocimiento de la autoridad marítima de cada nación (Organización Marítima Internacional, 2010). Así pues, dependiendo del título o licencia de navegación al que se desee aspirar, es necesario adelantar la formación previa.

Es razonable, que la norma exija para el caso de capitanes y oficiales una formación más extensa y rigurosa, que para el personal que desea hacer línea de carrera en la marinería o los servicios, por el grado de responsabilidad y cargo que asumirá dentro de la nave. Por ende, es también entendible que la formación para la especialidad de cubierta no sea la misma que para la de máquinas por los oficios y funciones que el tripulante desempeña a bordo. Por otra parte, la especialidad de pesca exige otro tipo de capacitación más adecuado que le permitirá al tripulante desarrollar sus funciones de manera idónea, mas enfocada hacia las artes propias de su oficio.

Estos centros de formación y capacitación, se encuentran ubicados principalmente en las ciudades costeras del país, en donde los interesados pueden aspirar a recibir los estudios en instituciones públicas o privadas de acuerdo a su capacidad económica. La oferta disponible en el país para cursos de formación para nivel profesional, se puede adelantar exclusivamente en la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” y para nivel técnico en algunas sedes del Servicio Nacional de Aprendizaje SENA.



Figura 5. Mapa centros de educación reconocidos por DIMAR



Fuente: Propia

La formación profesional ofrecida por la Escuela Naval de Cadetes es la carrera de Oficial de puente de altura, la cual faculta al aspirante a navegar en buques con arqueo superior a los 3000 TRB, de acuerdo con las exigencias establecidas en el convenio STCW. De la misma forma, el egresado previo cumplimiento de requisitos, obtiene el título profesional en ciencias náuticas con especialidad puente.

Por otra parte, si el deseo del aspirante no es la formación profesional como oficial, sino adelantar estudios técnicos que también lo habilitan posteriormente para tramitar la licencia o el

título de navegación en la línea de la marinería, el SENA en sus regionales de Cartagena, San Andrés Isla, Buenaventura y Tumaco, ofrece formación en marinería de cubierta, marinería de pesca, mecánica naval y soldadura entre otras.

Ahora bien, si el aspirante desea adelantar estudios de capacitación en ciertas áreas especializadas las cuales son requisitos para la obtención de licencias de navegación para tripular embarcaciones menores o para ascender a un grado superior dentro de la línea de carrera como oficial o marinero, puede acudir a centros de capacitación ubicados en Barranquilla, Bogotá, Cartagena, Cali y Santa Marta.

En estos centros, encontrará una amplia gama de cursos cortos exigidos por el STCW con énfasis principalmente en primeros auxilios, supervivencia en el mar, contraincendios, manejo de radares, entre otros. Así mismo, los cursos exigidos por la Autoridad Marítima para acceder a licencias nacionales como patrón de bote, yate o pesca.

Es muy importante resaltar, que todos estos centros de formación y capacitación antes de recibir el aval por parte de DIMAR, son sometidos a un riguroso estudio de cumplimiento de requisitos, y monitoreados permanentemente por parte de esta autoridad. El reconocimiento se otorga a los cursos evaluados y no a la institución, por lo cual cada vez que una de estas entidades desea habilitar una nueva línea de enseñanza, debe someterse a todo el proceso de certificación.

En los anexos “A” y “B” se describen los cursos que son adelantados por los diferentes centros de formación y capacitación avalados por la Autoridad Marítima en Colombia, discriminados por ciudades y tipo de educación impartida.

## **La gente de mar en la Movilización Nacional**

La movilización nacional, es entendida como el conjunto de acciones desarrolladas para lograr la preparación del poder nacional y su disposición de manera oportuna cuando el país lo requiera por motivo de conflicto externo, conmoción interior o calamidad pública (República de Colombia, 1999). Representa la necesidad que pueda tener la Nación en un momento determinado de movilizar los medios que considera necesarios para asumir una situación especial, y posteriormente retornarlos a sus condiciones iniciales.

Así mismo, está dada para solucionar de forma eficaz los retos impuestos dentro del esquema de la seguridad nacional, cuando estos sobrepasan sus capacidades. Puede ser total o parcial, es decir, cuando involucran todos o parte de los campos del poder y está dada por los principios de la eficacia, el aprovechamiento adecuado de los recursos, planeada de forma continua, sin improvisaciones y debe resultar de un excelente plan de seguridad nacional. (República de Colombia, 1999)

En este orden de ideas, cuando se ordena poner en marcha la ejecución de la movilización nacional motivada por alguna circunstancia especial, y se genera la decisión de movilizar las empresas industriales para la fabricación de elementos necesarios para apoyar al personal que se encuentra inmiscuido en una confrontación militar o en una situación de emergencia, los elementos necesarios para la fabricación de productos terminados o materias primas, deben ser transportados hacia los centros de confección, así como también los elementos terminados hacia los centros de distribución.

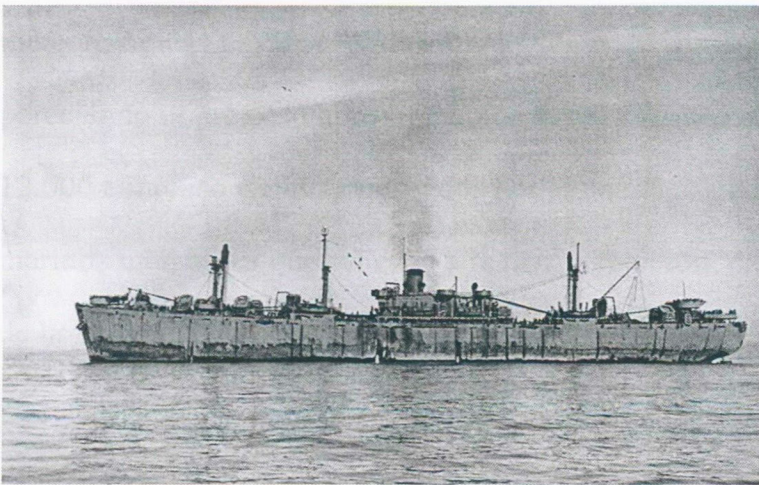
Si estos productos, son destinados a zonas insulares o el acceso al lugar de destino es viable solamente por medio marítimo, se debe hacer uso de barcos de carga. Es así igual, como

una gran cantidad de elementos no son fabricados en el país y necesariamente deben ser traídos por este medio desde el exterior.

Para concretar este transporte, en una situación de emergencia el Estado debe determinar que naves se van a utilizar, y en caso de no contar con los medios necesarios, deberá tomar las medidas respectivas, adquiriéndolos en el exterior u ordenando su fabricación en astilleros nacionales si estos están en la capacidad de hacerlo.

Un ejemplo de esta situación, fue la ocurrida en la segunda guerra mundial, cuando Estados Unidos ordenó la fabricación en serie de los barcos tipo “Liberty” y tipo “Victory”. Se calcula que se fabricaron 2710 buques del primer tipo, y un total de 5.500 de ambos en un espacio de 5 años (National Park Service, 2004). Estas naves, cumplían la misión de transportar todos los abastecimientos desde América hasta los lugares donde se encontraban las tropas combatiendo en Europa.

Figura 6. Nave mercante tipo Liberty “Patric Henry”



Fuente:[https://www.nps.gov/subjects/teachingwithhistoricplaces/upload/Twhp-Lessons\\_LibertyShipsVictoryShips2004.pdf](https://www.nps.gov/subjects/teachingwithhistoricplaces/upload/Twhp-Lessons_LibertyShipsVictoryShips2004.pdf)

El empleo de estas naves, aportó de manera significativa al logro de misiones tan destacadas para la guerra, como el desembarco en Normandía, transportando suministros, personal y equipo bélico. Contribuyeron de manera significativa, al servir de soporte en todo el teatro de la guerra, desde el inicio de la misma hasta su consolidación luego de la derrota de Alemania.

Para tripular estas naves mercantes, el estado americano hizo una gran convocatoria de voluntarios que quisieron servir a la Nación a bordo de estos buques, con el único requisito de tener algún conocimiento sobre la actividad marítima. Se presentaron marinos de todo Estados Unidos y algunos otros de países aliados conformando las tripulaciones, en donde se calcula que la flota mercante americana pasó de tener 55.000 hombres a más de 250.000 (National Park Service, 2004).

El papel flota mercante americana, constituye uno de los aportes más significativos al logro de la victoria en la segunda guerra mundial. Se calcula que un 7% de estas naves naufragó por causas propias del conflicto o ajenas a este, como ejemplo, por efecto de condiciones meteorológicas adversas en las que tuvieron que navegar. Se calcula que, en esta confrontación pereciendo un número aproximado de 9.300 marinos mercantes, quedando heridos más de 12.000 e incluso siendo capturados por el enemigo un total de 660. Se estima, que 1 de cada 26 marinos mercantes que salieron a la mar perecieron, cifra incluso más alta que la de los marinos de la Armada de ese país (Sevillano, 2013).

Otro hecho importante en la segunda guerra mundial, fue el sucedido en Dunkerque en 1940, donde luego que las tropas alemanas invadieran Francia, los soldados franceses y británicos que se encontraban resistiendo, tuvieron que replegarse hacia esta población ubicada

sobre el canal de La Mancha. Un número aproximado de 400.000 hombres, se encontraban a expensas de los ataques alemanes que los hostigaban constantemente.

Para impedir que todos los hombres fueran dados de baja, las fuerzas británicas pusieron en marcha un plan para evacuar al personal con la ayuda de 40 destructores y más de 130 barcos mercantes (Fernandez, 2017). Como el puerto se encontraba destruido, las naves no pudieron atracar en muelles, por lo cual se vieron obligados a utilizar barcos de menor calado de todo tipo como pesqueros y botes de recreo, para trasladar las tropas desde la costa francesa hasta los buques ubicados en aguas más profundas. En total se lograron salvar más de 300.000 hombres por esa hazaña.

Estas naves mercantes, de pesca y recreo, fueron obtenidas por medio de requisa por las autoridades militares, y su tripulación la conformaban reservistas y en algunos casos por los mismos propietarios, quienes aportaron al esfuerzo militar solo con la motivación de salvar las vidas que se encontraban en peligro. Esta gran operación fue conocida con el nombre de “Dinamo”. En la figura 6 se muestra una fotografía de los hombres luego de ser rescatados a bordo de los buques mercantes.

Figura 6. Operación militar de rescate “Dinamo”



Fuente: <http://www.who.es/ser-humano/dunkerque>

Otro ejemplo más reciente, donde las naciones se ven obligadas a utilizar el potencial de la marina mercante, fue en la guerra de las Malvinas en 1982, en donde ambos estados en contienda, emplearon buques mercantes con tripulaciones civiles para realizar tareas en medio del conflicto.

Las naves mercantes argentinas, fueron utilizadas principalmente para el transporte de abastecimiento a las tropas ubicadas en las islas Malvinas, transporte de armas, municiones y combustibles, en buques cargueros y tanqueros. Así mismo, se utilizaron pesqueros para adelantar tareas de inteligencia. De estos buques, se registró oficialmente el hundimiento de la nave “Elma Río Carcarañá”, atacada por aviones Sea Harrier y el pesquero “Narwal” atacado por helicópteros Sea Lynx (Hermelo, 2007)

Por otra parte, del bando inglés el apoyo fue aún más contundente debido a la enorme distancia existente entre el teatro de la guerra y las bases ubicadas en Europa, calculada en más de 8.000 millas (Hermelo, 2007). De esta manera, para poder mantener el soporte en el área se debió recurrir al empleo de enormes naves tanqueras para el transporte de combustible, al igual que el empleo naves de transporte de carga y hasta cruceros de pasajeros.

En este sentido es muy recordado el empleo del crucero “Queen Elizabeth II”, nave que sirvió para el transporte de tropas, en donde luego de sufrir una serie de acondicionamientos realizados en su puerto base, fue acondicionado sus espacios para albergar al personal militar que iba a operar en tierra, prestando igualmente servicios hospitalarios para el personal que resultaba herido. (Razoux, 2002)

Figura 7. Tropas embarcadas en el “Queen Elizabeth II”



Fuente: <https://www.alamy.es/foto-islas-malvinas-tropas-regresan-a-southampton-en-el-qe2-11682-31253956.html>

Es también memorable, el hundimiento del buque mercante “Atlantic Conveyor” nave que transportaba helicópteros, aviones Sea Harrier, repuestos, abastecimientos y tropa inglesa, cuando fue alcanzada por misiles Exocet provenientes de aeronaves argentinas (Razoux, 2002). Fue definitivo, el apoyo de la marina mercante inglesa en la guerra de las Malvinas para la consecución de sus objetivos estratégicos. Estas naves, fueron tripuladas por marinos mercantes ingleses reclutados para el servicio a su majestad.

En este conflicto, se calcula que perdieron la vida 16 marinos mercantes provenientes del bando argentino y por parte de los ingleses no es conocido el dato oficial debido a que la información en la actualidad es considerada como clasificada hasta el año 2072, donde se hará pública por razones de seguridad nacional. A pesar de esto, se conoce extraoficialmente que en el hundimiento del “Atlantic Conveyor” perecieron 14 marinos mercantes. (Hermelo, 2007)

Observando solamente algunos de estos ejemplos históricos, se establece como el papel de los marinos mercantes en las confrontaciones mundiales de los últimos años ha sido significativo para el resultado de las mismas, dando soporte logístico a las operaciones en los



teatros operacionales donde se han requerido. Cuando un estado necesita, mover en masa material necesario para el apoyo o soporte de sus tropas o ciudadanos en lugares distantes, usa el empleo de la marina mercante para facilitar esa operación. Ningún otro medio de transporte está en la capacidad de movilizar material en las cantidades y dimensiones que lo puede realizar un buque mercante o un tanquero, si es en el caso de combustibles y agua potable.

Para Colombia, es apremiante contar con este recurso estratégico que pueda ser usado en caso de requerirse ante cualquier eventualidad. Como se ha observado en ejemplos históricos, una Nación en un momento determinado puede recurrir por medio de requisita a tomar los medios que necesita por razones de seguridad nacional o mandarlos a fabricar en astilleros nacionales o internacionales. Lo que es mas complejo, es contar con el personal nacional entrenado para tripular estas naves en el momento que lo requiera.

En el país, la profesión del marino mercante ha sido desestimulada desde la desaparición de la Flota Mercante Grancolombiana, razón por la cual los pocos marinos que se forman actualmente, recurren a vincularse en empresas extranjeras con base en otros países, obligando a emigrar este recurso humano indispensable en una movilización nacional.

Es tarea de la Nación, nuevamente crear las condiciones necesarias para impulsar la profesión mercante, y estimular la formación de empresas navieras con base en Colombia no solamente con el fin reducir fletes, sino para tener equipos disponibles en caso de requerirse para preservación de la seguridad nacional. Un país con acceso a dos océanos, y casi la mitad de su territorio conformado por espacio marítimo, debe contar con una fuerza de transporte marítimo sólida, que esté acorde a las exigencias y retos que impone un mundo globalizado.

## Conclusiones

Gracias a la experiencia de haber tenido una flota mercante, nuestra Nación formó una tradición de cumplimiento a las normas y estándares internacionales que aún perdura a pesar del poco número de profesionales que se forma en la actualidad. Esta calidad de marinos, está reflejada en el reconocimiento que mantiene la OMI en mantener a Colombia dentro de la lista “blanca” de naciones que cumplen a cabalidad las exigencias y recomendaciones del convenio STCW.

De acuerdo a los datos de expedición de licencias y títulos de navegación por parte de la Autoridad Marítima Nacional, en la actualidad en el país la mayoría de la gente de mar que se habilita para laborar abordo, lo hace para trabajar en naves menores, naves de cabotaje nacional y pesca no industrial. Muy poco personal, se capacita y adquiere los títulos de navegación para tripular naves de gran tonelaje y las pocas licencias que se emiten, son para personas que se encuentra laborando en el exterior.

La Autoridad Marítima Nacional, ha hecho sobresalientes esfuerzos en la adopción de las normas internacionales que rigen la profesión del marino, promulgando leyes internas con la intención que controlar de manera asertiva el ejercicio de las actividades a bordo de los buques, con la intención de elevar al máximo el nivel de exigencia en temas relacionados con la seguridad marítima.

En el país actualmente, existen muy pocos centros de formación avalados para la enseñanza de la carrera del mar. Los pocos centros de educación que se encuentran correctamente avalados por la Autoridad Marítima, se han centrado en impartir enseñanza en

cursos cortos de capacitación, lo cual ha impedido que las nuevas generaciones se interesen por tomar la profesión del mar como su opción de vida.

El país necesita tener una fuerza mercante adecuada al contexto geográfico donde se encuentra ubicado. No es concebible, que una Nación con tanto potencial marítimo no explote las capacidades que el océano puede brindarle para su desarrollo económico, dejando en manos de terceros extranjeros, el movimiento de los productos que son vitales para su supervivencia.

De ser necesaria una movilización nacional, el país debe garantizar su supervivencia económica y de intercambio comercial, apoyándose en su marina mercante. Igualmente, para las Fuerzas Militares el apoyo incondicional que está aporta, se ve reflejado en el transporte de equipo bélico, personal y abastecimientos a los diferentes teatros donde sean requeridos sus esfuerzos, sirviendo de soporte al aparato logístico militar.

La Nación debe de propender en muy corto tiempo por estimular la profesión del marino, con el propósito de tener el recurso humano adecuado para tripular naves que puedan apoyar en el caso de presentarse una situación de crisis que atenta contra la seguridad nacional. Es conveniente, fortalecer el aparato marítimo en todos los niveles, obteniendo una reserva estratégica.

## Referencias

- Banco de la República. (2016). *Balanza comercial*. Obtenido de <http://www.banrep.gov.co/es/balanza-comercial>
- Comisión Colombiana del Océano. (20 de Junio de 2018). *Mapa esquemático de Colombia*. Obtenido de [www.cco.gov.co](http://www.cco.gov.co): <http://www.cco.gov.co/mapa-esquematico.html>
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo. (2016). *Informe sobre el transporte marítimo*. Nueva York: Publicación de la Naciones Unidas.
- Dirección General Marítima. (01 de Junio de 2018). *Estadísticas del sector marítimo en Colombia*. Obtenido de zona de consulta y descargas: <https://www.dimar.mil.co/content/zona-de-consultas-y-descargas-1>
- Dominguez, C. (2016). El arte de navegar en las rutas de América. *Boletín cultural y bibliográfico*, 5-6.
- Enzensberger, H. M. (2014). *El hundimiento del Titanic*. Barcelona: Anagrama.
- Fernandez, V. (2017). Dunkerque, el mayor rescate de la II guerra mundial. *Quo*.
- Gonzalez, I. (2010). *Como ganar una guerra*. Madrid: Editorial LEO.
- Hermelo, R. (2007). El conflicto del atlántico sur y la logística británica. *Boletín del centro naval*, 251.
- Lopez, M. (23 de Diciembre de 2003). *Insurrecciones de 2002 en Venezuela*. Universidad central de Venezuela, Caracas.

Maritime knowledge centre. (2011). *ships and shipping facts*. Obtenido de [www.imo.org](http://www.imo.org):

<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/>

Ministerio de Educación Nacional. (junio de 2018). *Formación y capacitación en Colombia*.

Obtenido de [www.Mineducación.gov.co](http://www.Mineducación.gov.co): <https://www.mineducacion.gov.co/1621/article-80272.html>

Ministerio de Transporte. (septiembre de 2012). *Costos por movilización y tiempos logísticos*.

Obtenido de [www.mintransporte.gov.co](http://www.mintransporte.gov.co):

<https://mintransporte.gov.co/descargar.php?id=1143>

National Park Service. (2004). *Liberty ships and Victory ships*. Obtenido de Teaching with

historic places: [https://www.nps.gov/subjects/teachingwithhistoricplaces/upload/Twhp-Lessons\\_LibertyShipsVictoryShips2004.pdf](https://www.nps.gov/subjects/teachingwithhistoricplaces/upload/Twhp-Lessons_LibertyShipsVictoryShips2004.pdf)

Organización Internacional del Trabajo. (26 de junio de 1990). *Recomendación sobre el trabajo*

*nocturno*. Obtenido de Information System on International Labour Standards:

[http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:R178](http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R178)

Organización Marítima Internacional. (2010). *Guía STCW para la gente de mar*. Londres:

Federación Internacional de los Trabajadores del transporte.

Paez, d., Arroyo, E., & Fernadez, I. (1995). *Catástrofes, factores de riesgo y factores*

*psicosociales*. Bogotá: Maphre seguridad.

Razoux, P. (2002). La guerra de las Malvinas. *Dossier*, 9.

- República de Colombia. (1981). Ley 35 de 1981. Por la cual se aprueba el "Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente del Mar". *Diario Oficial*.
- República de Colombia. (1984). Decreto ley 2324 de 1984. Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria. *Diario Oficial*.
- República de Colombia. (1988). Decreto 1597 de 1988. Por el cual se establecen las normas y los requisitos para la formación, titulación y ejercicio profesional de la Gente de Mar. *Diario Oficial*.
- República de Colombia. (1999). *Manual de doctrina para la movilización nacional*. Bogotá: Comando General de las FF.MM.
- República de Colombia. (26 de mayo de 2015). Decreto 1075 de 2015. Por medio del cual se reglamenta el sector de educación. *Diario oficial*.
- Rico, J. (Octubre de 2012). *Flota Mercante Grancolombiana*. Obtenido de Repositorio Universidad Católica: <https://es.calameo.com/read/001642250e5b05137abff>
- Sagaray, D. (2010). El convenio sobre el trabajo marítimo 2006: Una perspectiva para las Américas. *Revista latinoamericana sobre derecho social*, 181.
- Sevillano, A. (4 de febrero de 2013). *Análisis de los hundimientos de los buques de carga y pasaje durante la segunda guerra mundial*. Obtenido de Repositorio Universidad politecnica de Cataluña: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/17199/TFC%20Angel%20Sevillano.pdf>

Uribe, S., Díaz, J., & Rodríguez, M. (2015). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva*.

Bogotá: Escuela superior de guerra.

**Anexo "A" Centros de formación avalados por la Autoridad Marítima colombiana**

**BUENAVENTURA**

<b>CENTRO EDUCATIVO</b>	<b>CURSOS OFERTADOS</b>
SENA Servicio Nacional de Aprendizaje CENTRO DE FORMACIÓN Resolución: 0836 DIMAR-2017 Av. Simón Bolívar Km. 5 Buenaventura, Valle del Cauca	Técnico Marinero de cubierta Técnico Marinero de máquinas Técnico Marinero de Pesca Técnico Patrón de Pesca Técnico operaciones portuarias

**CARTAGENA**

<b>CENTRO EDUCATIVO</b>	<b>CURSOS OFERTADOS</b>
Escuela Naval de Cadetes "ALMIRANTE PADILLA" CENTRO DE FORMACIÓN Resolución: 0499 DIMAR-2014, 0035 DIMAR-2015, 0550 DIMAR-2015, 0021 DIMAR-2016, 0491 DIMAR-2017, 0638 DIMAR-2017 Isla de Manzanillo Cartagena, Bolívar	<b>Oficial Puento de Altura</b>  Oficiales con la capacidad de desempeñarse en servicios de guardia en el puento, en navegación oceánica de buques mercantes de arqueo bruto igual o superior a 3000 Unidades de Arqueo Bruto (UAB) con las funciones y competencias establecidas en la Parte "A" del Convenio de Formación STCW

<b>CENTRO EDUCATIVO</b>	<b>CURSOS OFERTADOS</b>
SENA Servicio Nacional de Aprendizaje CENTRO DE FORMACIÓN Resolución: 0500 DIMAR-2014, 0036 DIMAR-2015, 0753 DIMAR-2015, 0475 DIMAR-2017 Carretera Mamonal Km. 5 Cartagena, Bolívar	Técnico Marinero de cubierta Técnico Marinero de máquinas Técnico Marinero de Pesca Técnico Patrón de Pesca Técnico Mecánica naval Técnico operaciones portuarias Técnico en soldadura naval



**SAN ANDRÉS ISLA**

<b>CENTRO EDUCATIVO</b>	<b>CURSOS OFERTADOS</b>
SENA Servicio Nacional de Aprendizaje CENTRO DE FORMACIÓN Resolución: 0908 DIMAR-2017 Av. Francisco Newball San Andrés Isla	Técnico Marinero de Pesca Técnico Patrón de Pesca Técnico Operaciones Portuarias Técnico Oficial de Puente

**TUMACO**

<b>CENTRO EDUCATIVO</b>	<b>CURSOS OFERTADOS</b>
SENA Servicio Nacional de Aprendizaje CENTRO DE FORMACIÓN Resolución: 0605 DIMAR-2016 Kilómetro 21, Inguapi La Chiricana, Vía Tumaco – Pasto San Andrés de Tumaco, Nariño	Técnico Marinero de Pesca Técnico Patrón de Pesca

## Anexo “B” Centros de capacitación avalados por la Autoridad Marítima colombiana

### BARRANQUILLA

CENTRO EDUCATIVO	CURSOS OFERTADOS
Escuela Naval de Suboficiales ARC “BARRANQUILLA” CENTRO DE CAPACITACIÓN Resolución: 0319 del 02/07/2013 Vía 40 calle 54 Barranquilla, Atlántico	<b>Cursos modelo OMI</b> 1.01 “Familiarización con Buques Tanque” 1.13 “Básico de Primeros Auxilios” 1.15 “Cuidados Médicos” 1.19 “Técnicas de Supervivencia Personal” 1.20 “Prevención y Lucha Contra Incendios” 1.21 “Seguridad Personal y Responsabilidad Social” 1.23 “Eficiencia en el Manejo de Embarcaciones de Seguridad” 2.03 “Avanzado en Combate de Incendios”

### BOGOTÁ

CENTRO EDUCATIVO	CURSOS OFERTADOS
ASI LTDA ACADEMIA MARÍTIMA DE SEGURIDAD INTEGRAL LTDA. CENTRO DE CAPACITACIÓN Resolución: 0063 DIMAR del 12/02/2013 Carrera 24 No 82-77 Bogotá D. C	<b>Cursos modelo OMI</b> 3.19 “Oficial de Protección del Buque” 3.20 “Oficial de la Compañía para la Protección Marítima” 3.21 “Oficial de Protección de la Instalación Portuaria” 3.23 “prevención de la piratería y robo a mano armada” 3.24 “Formación sobre protección para el personal de la instalación portuaria con funciones de protección” 3.25 “Formación sobre protección a todo el personal de la instalación portuaria”  <b>Otros Cursos</b> Curso “Auditor Interno del Código PBIP” Extensión 24 horas Curso “Auditor de Sistemas de Gestión de Protección Integral Portuaria” Extensión 24 horas Curso “Competencias mínimas sobre formación para la familiarización y toma de conciencia en aspectos de protección para toda la gente de mar” Extensión 4 horas Curso “Analista de Riesgos” Extensión 24 horas Curso “Protección Marítima y Portuaria” Extensión 32 horas

	Curso “Actualización cursos de protección marítima (Código PBIP)” Extensión 16 horas
--	---

CENTRO EDUCATIVO	CURSOS OFERTADOS
AVANTE LTDA. ESCUELA DE LA MARINA MERCANTE LTDA. CENTRO DE CAPACITACIÓN Resolución: 0058 del 04 de febrero de 2014 Carrera 15 No.75-33 Bogotá D. C	<p><b>Cursos modelo OMI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1.01 “Familiarización con buques tanque”</li> <li>1.07 “Radar de navegación” (Nivel operacional)</li> <li>1.08 “ARPA” (Nivel de gestión)</li> <li>1.09 “Simulador de radar” (Nivel de gestión)</li> <li>1.13 “Primeros auxilios”</li> <li>1.15 “Cuidados médicos avanzados”</li> <li>1.19 “Técnicas de supervivencia personal”</li> <li>1.20 “Entrenamiento básico en lucha contra incendios”</li> <li>1.21 “Seguridad personal y responsabilidad social”</li> <li>1.23 “Manejo de embarcaciones de supervivencia”</li> <li>1.25 “Operador del GMDSS”</li> <li>1.27 “Uso operacional del ECDIS”</li> <li>1.28 “Control de multitudes y seguridad de pasajeros”</li> <li>1.29 “Suficiencia en la seguridad de los pasajeros, seguridad de la carga, integridad del casco, manejo de crisis y comportamiento humano”</li> <li>2.03 “Técnicas avanzadas de lucha contra incendios”</li> <li>3.19 “Oficial de protección del buque”</li> <li>3.20 “Oficial de la compañía para la protección marítima”</li> <li>3.21 “Oficial de protección para la instalación portuaria”</li> <li>3.24 “Formación sobre protección para el personal de la instalación portuaria con funciones de protección”</li> <li>3.25 “Formación sobre protección para todo el personal de la instalación portuaria”</li> <li>3.26 “Formación en protección para gente de mar con funciones de seguridad”</li> <li>3.27 “Formación en protección para toda la gente de mar”</li> </ul> <p><b>Otros Cursos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>“Amarrador portuario” Intensidad 12 horas</li> <li>“Ascenso a Mecánico de Propulsión” Intensidad 57 horas</li> <li>“Ascenso Marinero de Primera de puente (Contraestre)” Intensidad 30 horas</li> <li>“Ascenso Marinero Timonel” Intensidad 30 horas</li> </ul>

“Auditor interno del código PBIP” Intensidad 24 horas  
 “Básico de protección de buques” Intensidad 8 horas  
 “Capitán de Yate” Intensidad 130 horas  
 “Draft Survey” Intensidad 16 horas  
 “Familiarización con buques de apoyo OSV” Intensidad 24 horas  
 “Familiarización de la Protección Código PBIP” Intensidad 8 horas  
 “Formación Básica para Operaciones en Gaseros” Intensidad 30 horas  
 “Formación Básica para Operaciones en Petroleros y Químicos” Intensidad 30 horas  
 “Marinero Costanero de Cubierta” Intensidad 150 horas  
 “MARPOL Anexo I, MARPOL Anexo II, Nociones sobre MARPOL Anexos III, IV, V y VI” Intensidad 8 horas  
 “Motorista Costanero” Intensidad 37 horas  
 “Orientación marinera básica” Intensidad 100 horas  
 “Patrón de Bahía” Intensidad 100 horas  
 “Patrón de Pesca Artesanal” Intensidad 64 horas  
 “Patrón de Yate” Intensidad 100 horas

**Cursos de refresco**

1.13 “Primeros auxilios” Intensidad 4 horas  
 1.15 “Cuidados médicos avanzados” Intensidad 3 horas  
 1.19 “Técnicas de supervivencia personal” Intensidad 5 horas  
 1.20 “Entrenamiento básico en lucha contra incendios” Intensidad 5 horas  
 1.21 “Seguridad personal y responsabilidad social” Intensidad 3 horas  
 1.23 “Manejo de embarcaciones de supervivencia” Intensidad 8 horas  
 2.03 “Técnicas avanzadas de lucha contra incendios” Intensidad 8 horas  
 3.19 “Oficial de protección del buque” Intensidad 8 horas  
 3.20 “Oficial de la compañía para la protección marítima” Intensidad 8 horas  
 3.21 “Oficial de protección para la instalación portuaria” Intensidad 8 horas  
 “MARPOL Anexo I” Intensidad 5 horas  
 “MARPOL Anexo II” Intensidad 4 horas

CENTRO EDUCATIVO	CURSOS OFERTADOS
<p>IBERCOLL S.A.S. CENTRO DE CAPACITACIÓN Resolución: 0173 DIMAR del 02/04/2014 Calle 39 A No.24-64 Bogotá, D. C</p>	<p><b>Cursos modelo OMI</b> 1.13 “Primeros auxilios-Conocimientos básicos” 1.19 “Técnicas de supervivencia personal” 1.20 “Entrenamiento básico en lucha contra incendios” 1.21 “Responsabilidad social y seguridad personal” 1.23 “Suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate” 1.28 “Suficiencia en el control de multitudes para buques de pasajeros” 1.29 “Suficiencia en la seguridad de los pasajeros, seguridad de la carga, integridad del casco, manejo de crisis y comportamiento humano” 3.17 “inglés técnico marítimo”</p> <p><b>Otros cursos</b> “Marinería básica para personal de los servicios” Extensión 100 horas “Familiarización en Protección Marítima” Extensión 08 horas</p>

## CARTAGENA

CENTRO EDUCATIVO	CURSOS OFERTADOS
<p>FUNDACIÓN NÁUTICO PESQUERA “RAFAEL ESPINOSA GRAY” CENTRO DE CAPACITACIÓN Resolución: 0275 del 15 de agosto de 2007 Centro Náutico Pesquero Vía Mamonal KM 5 Cartagena, Bolívar</p>	<p><b>Cursos modelo OMI</b> 1.01” Familiarización con buques tanque” 1.02 “Programa avanzado de operaciones petroleros” 1.04 “Programa avanzado de operaciones quimiqueros” 1.06 “Programa avanzado de operaciones con gaseros” 1.11 “Basado en MARPOL Anexo I” 1.12 “Basado en MARPOL Anexo II” 1.13 “Primeros auxilios” 1.15 “Cuidados médicos avanzados” 1.07 “Nivel operacional- Radar de Navegación” 1.08 “Nivel de gestión-Radar de Navegación” 1.19 “Técnicas de supervivencia personal” 1.20 “Entrenamiento básico en lucha contra incendios” 1.21 “Responsabilidad social y seguridad personal”</p>

	<p>1.23 “Manejo de embarcaciones de supervivencia”  1.25 “Operador general del GMDSS”  1.28 “Control de multitudes y seguridad de pasajeros”  2.03 “Técnicas avanzadas de lucha contra incendios”  3.19 “Oficial de Protección del Buque”  3.20 “Oficial de la compañía para la Protección Marítima”  3.21 “Curso Oficial de Protección de la Instalación Portuaria”</p> <p><b>Otros cursos</b>  “Ascenso a Contramaestre”  “Ascenso a timonel”  “Capitán de yate”  “Capitán regional”  “Competencias mínimas en protección”  “Emergencias en transferencia de pilotos prácticos”  “jefe de cubierta para buques de pesca”  “jefe de máquinas para buques de pesca”  “jefe de máquinas regional”  “Mecánico bombero para buques tanque”  “Mecánico de Propulsión”  “Nivelación para ascenso a Capitán Categoría C”  “Nivelación para ascenso a Capitán de remolcador costanero”  “Orientación de marinería básica (para personal de servicios abordo)”  “Patrón de yate”  “Primer oficial de puente regional”</p>
--	---

<b>CENTRO EDUCATIVO</b>	<b>CURSOS OFERTADOS</b>
<p>Escuela de Superficie (ESUP)  Fuerza Naval del Caribe  CENTRO DE CAPACITACIÓN  Resolución: 0139 DIMAR del  27/04/2013  Base Naval ARC “Bolívar”  Av. San Martín Bocagrande  Cartagena. Bolívar</p>	<p><b>Cursos modelo OMI</b>  1.20 “Entrenamiento Básico en Lucha Contra Incendios”  2.03 “Formación avanzada en Lucha contra incendio”</p> <p><b>Otros Cursos</b>  “Bombero Marítimo”</p>

CENTRO EDUCATIVO	CURSOS OFERTADOS
<p>RECUMAR S.A.S.  Recursos Marítimos  CENTRO DE CAPACITACIÓN  Resolución: 0268 del 06/06/2013  Calle 33 No. 8-10 La Matuna Edificio  Araujo  Cartagena. Bolívar</p>	<p><b>Cursos modelo OMI</b>  1.02 “Formación avanzada en operaciones de buques tanque”  3.19 “Oficial de Protección del Buque”  3.20 “Oficial de Protección Marítima para la Compañía”  3.21 “Oficial de Protección para la Instalación Portuaria”  3.24 “Familiarización de sobre Protección para personal de la Instalación portuaria con responsabilidades de protección”  3.25 “Familiarización de sobre Protección para personal de la Instalación portuaria sin responsabilidades de protección”</p> <p><b>Otros cursos</b>  “Familiarización con el Código Internacional PBIP”  Extensión 08 horas  “Auditor Interno del Código PBIP” Extensión 24 horas</p>

## CALI

CENTRO EDUCATIVO	CURSOS OFERTADOS
<p>AES  Asociación de Empresas Seguras  CENTRO DE CAPACITACIÓN  Resolución: 0408 DIMAR del  09/08/2013  Calle 11 No. 100-121  Edificio Campestre Towers  Cali, Valle</p>	<p><b>Cursos modelo OMI</b>  3.19 “Oficial de protección de Buque”  3.20 “Oficial de la Compañía para la protección marítima”  3.21 “Oficial de protección de la Instalación Portuaria”</p> <p><b>Otros cursos</b>  “Mantenimiento del Código PBIP” Extensión 15 horas</p>

## SANTA MARTA

CENTRO EDUCATIVO	CURSOS OFERTADOS
<p>Escuela del Mar "Enrique Camilo Noguera Aarón"            Universidad Sergio Arboleda            CENTRO DE CAPACITACIÓN            Resolución: 0167 DIMAR del 12/04/2013            Calle 18 No. 14ª -18            Santa Marta, Magdalena</p>	<p><b>Cursos modelo OMI</b>            3.17 "Inglés Marítimo"            1.21 "Seguridad personal y responsabilidad social"</p> <p><b>Otros Cursos</b>            "Patrón de Pesca Artesanal" Intensidad 28 horas            "Patrón Deportivo" Intensidad 46 horas            "Patrón de Yate" Intensidad 70 horas            "Patrón de Bahía" Intensidad 79 horas            "Capitán de Yate" Intensidad 187 horas            "Marinero Costanero de Cubierta" Intensidad 152 horas            "Operador de Marina Deportiva" Intensidad 72 horas</p>

CENTRO EDUCATIVO	CURSOS OFERTADOS
<p>AVANTE LTDA.            ESCUELA DE LA MARINA            MERCANTE LTDA.            CENTRO DE            CAPACITACIÓN            Resolución: 0058 del 04 de febrero de 2014            Calle 18 No. 4 55            Santa Marta, Magdalena</p>	<p><b>Cursos modelo OMI</b>            OMI 1.01 "Familiarización con buques tanque"            OMI 1.13 "Primeros auxilios"            OMI 1.15 "Cuidados médicos avanzados"            OMI 1.19 "Técnicas de supervivencia personal"            OMI 1.20 "Entrenamiento básico en lucha contra incendios"            OMI 1.21 "Seguridad personal y responsabilidad social"            OMI 1.23 "Manejo de embarcaciones de supervivencia"            OMI 1.28 "Control de multitudes y seguridad de pasajeros"            OMI 1.29 "Suficiencia en la seguridad de los pasajeros, seguridad de la carga, integridad del casco, manejo de crisis y comportamiento humano"            OMI 2.03 "Técnicas avanzadas de lucha contra incendios"            OMI 3.19 "Oficial de protección del buque"            OMI 3.20 "Oficial de la compañía para la protección marítima"            OMI 3.21 "Oficial de protección para la instalación portuaria"            OMI 3.24 "Formación sobre protección para el personal de la instalación portuaria con funciones de protección"            OMI 3.25 "Formación sobre protección para todo el personal de la instalación portuaria"            OMI 3.26 "Formación en protección para gente de mar con funciones de seguridad"            OMI 3.27 "Formación en protección para toda la gente de mar"</p> <p><b>Otros Cursos</b>            "Amarrador portuario" Intensidad 12 horas</p>



	<p> “Ascenso a Marinero Timonel” Intensidad 30 horas  “Ascenso a Mecánico de Propulsión” Intensidad 57 horas  “Auditor Interno Código PBIP” Intensidad 24 horas  “Capitán de Yate” Intensidad 130 horas  “Draft Survey” Intensidad 16 horas  “Familiarización con buques de apoyo y OSV” Intensidad 24 horas  “Formación Básica para Operaciones en Gaseros” Intensidad 30 horas  “Formación Básica para Operaciones en Petroleros y Quimiqueros” Intensidad 30 horas  “Marinero Costanero de Cubierta” Intensidad 150 horas  “MARPOL Anexo I, MARPOL Anexo II, Nociones sobre MARPOL Anexos III, IV, V y VI” Intensidad 8 horas  “Motorista Costanero” Intensidad 37 horas  “Orientación marinera básica” Intensidad 100 horas  “Patrón de Bahía” Intensidad 100 horas  “Patrón de Pesca Artesanal” Intensidad 64 horas  “Patrón de Yate” Intensidad 100 horas </p> <p> <b>Cursos de refresco</b>  1.13 “Primeros auxilios” Intensidad 4 horas  1.15 “Cuidados médicos avanzados” Intensidad 3 horas  1.19 “Técnicas de supervivencia personal” Intensidad 5 horas  1.20 “Entrenamiento básico en lucha contra incendios” Intensidad 5 horas  1.21 “Seguridad personal y responsabilidad social” Intensidad 3 horas  1.23 “Manejo de embarcaciones de supervivencia” Intensidad 8 horas  2.03 “Técnicas avanzadas de lucha contra incendios” Intensidad 8 horas  3.19 “Oficial de protección del buque” Intensidad 8 horas  3.20 “Oficial de la compañía para la protección marítima” Intensidad 8 horas  3.21 “Oficial de protección para la instalación portuaria” Intensidad 8 horas  “MARPOL Anexo I” Intensidad 5 horas  “MARPOL Anexo II” Intensidad 4 horas </p>
--	--

CENTRO EDUCATIVO

CURSOS OFERTADOS

FUNDAMAR  
 FUNDACIÓN PARA LA EDUCACIÓN  
 MARÍTIMA PORTUARIA Y DE PESCA  
 CENTRO DE CAPACITACIÓN  
 Resolución: 0493 del 07 de octubre de 2013  
 Calle 12 No. 2-96  
 Santa Marta. Magdalena

**Cursos modelo OMI**

1.13 “Primeros auxilios -Conocimientos básicos”  
 1.19 “Técnicas de supervivencia personal”  
 1.20 “Entrenamiento básico en lucha contraincendios”  
 1.21 “Responsabilidad social y seguridad personal”  
 1.23 “Suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate”  
 1.28 “Suficiencia en el control de multitudes para buques de pasajeros”

**Otros cursos**

“Familiarización con el código BIP” Extensión 16 horas  
 “Motorista costanero” Extensión 50 horas  
 “Patrón de bahía” Extensión 145 horas  
 “Patrón de pesca artesanal” Extensión 40 horas  
 “Patrón de yate” Extensión 70 horas  
 “Técnico marinerero de cubierta Nivel I” Extensión 600 horas  
 “Técnico marinerero de cubierta Nivel II” Extensión 600 horas  
 “Técnico marinerero de cubierta Nivel III” Extensión 600 horas  
 “Timonel Marinerero que presta la guardia de mar” Extensión 30 horas

<b>CENTRO EDUCATIVO</b>	<b>CURSOS OFERTADOS</b>
CBN Corporación Bolivariana del Norte CENTRO DE CAPACITACIÓN Resolución: 0439 DIMAR del 26/08/2013 Avenida del Libertador No. 13-45 Santa Marta, Magdalena	<b>Cursos modelo OMI</b> 1.13 “Primeros auxilios-Conocimientos básicos” 1.19 “Técnicas de supervivencia personal” 1.20 “Entrenamiento básico en lucha contraincendios” 1.21 “Responsabilidad social y seguridad personal” 1.23 “Suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate” 1.28 “Suficiencia en el control de multitudes para buques de pasajeros”

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF.MM.  
"TOMAS RUEDA VARGAS"  
201003657

