



Alternativas de solución para el desarrollo de cursos  
de marinería para la obtención de licencias de  
navegación en zonas apartadas

**Jorge Alberto Gaviria Jaramillo**

Trabajo de grado para optar al título profesional:

**Curso de Estado Mayor (CEM)**

**Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"**

Bogotá D.C., Colombia

D  
T 856  
1482

ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN PARA EL DESARROLLO DE  
CURSOS DE MARINERÍA PARA LA OBTENCIÓN DE LICENCIAS DE  
NAVEGACIÓN EN ZONAS APARTADAS

CC JORGE ALBERTO GAVIRIA JARAMILLO

Director  
CF JUAN FELIPE ROMÁN OCHOA  
Ingeniero Naval Electrónico, MBA

Escuela Superior de Guerra  
Bogotá, D.C.  
2001

Las opiniones expresadas en el presente trabajo pertenecen exclusivamente al autor y de ninguna manera reflejan la posición o políticas de la Escuela Superior de Guerra, la Armada Nacional, la Dirección General Marítima o de las Fuerzas Militares de Colombia.

## CONTENIDO

|   | Pág. |
|---|------|
| INTRODUCCIÓN                                      | 1    |
| 1. LA AUTORIDAD MARÍTIMA                          | 7    |
| 1.1 LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL        | 7    |
| 1.2 LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL                | 9    |
| 1.2.1 Generalidades y Funciones.                  | 9    |
| 1.2.2 Organización.                               | 15   |
| 1.2.3 La División de Gentes de Mar y Naves.       | 17   |
| 1.2.4 Las Capitanías de Puerto.                   | 18   |
| 2. LAS LICENCIAS DE NAVEGACIÓN                    | 22   |
| 2.1 NORMATIVIDAD EXISTENTE                        | 22   |
| 2.1.1 Normatividad Nacional.                      | 22   |
| 2.1.2 Normatividad Internacional.                 | 24   |
| 2.2 PROCEDIMIENTOS PARA LA OBTENCIÓN DE LICENCIAS | 25   |
| 2.3 CENTROS DE CAPACITACIÓN NÁUTICA NACIONALES    | 30   |
| 2.3.1 Cursos Ofrecidos.                           | 31   |
| 3. DEFICIENCIAS ENCONTRADAS EN EL SISTEMA         | 33   |
| 3.1 ASPECTOS LEGALES                              | 33   |
| 3.2 ORGANIZACIÓN E INFRAESTRUCTURA                | 37   |

|   |    |
|---|----|
| 4. ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN   | 39 |
| 4.1 EQUIPOS DE ENTRENAMIENTO MÓVIL  | 41 |
| 4.2 EMPLEO DEL PROGRAMA DE EDUCACIÓN VIRTUAL DE LA ARMADA NACIONAL              | 43 |
| 4.3 DESARROLLO DE CURSOS DE CAPACITACIÓN POR PARTE DE LAS CAPITANÍAS DE PUERTO. | 45 |
| 5. CONCLUSIONES   | 47 |
| 6. RECOMENDACIONES  | 52 |
| BIBLIOGRAFÍA  | 55 |

- Porque no se relacionan los autores

## LISTA DE ABREVIATURAS

|           |  |
|-----------|--|
| ARPA      | Automatic Radar Plotting Aids. Ayudas Automáticas de Seguimiento de Radar.                     |
| CCEI      | Centro de Capacitación y Entrenamiento Para la Gente de Mar IBERCOLOMBIA.                      |
| CCO       | Comisión Colombiana del Océano.  |
| CNPC      | Centro Náutico y Pesquero del Caribe - SENA  |
| CNPP      | Centro Náutico y Pesquero del Pacífico - SENA  |
| DIGEN     | Dirección de Gentes de Mar y Naves.  |
| DIMAR     | Dirección General Marítima.  |
| ENAP      | Escuela Naval "Almirante Padilla".   |
| ENSB      | Escuela Naval de Suboficiales Barranquilla.  |
| FNPREG    | Fundación Náutico Pesquera "Rafael Espinosa Gray".   |
| GMDSS/GOC | Global Maritime Distress and Safety System. Sistema Global de Emergencia Marítima y Seguridad. |
| ISO       | Institución Internacional de Estándares.   |
| MSC       | Maritime Safety Committee. Comité de Seguridad Marítima.                                       |
| MTT       | Mobile Training Team. Equipo de Entrenamiento Móvil.   |
| OMI       | Organización Marítima Internacional.   |
| SENA      | Servicio Nacional de Aprendizaje.  |
| SGS       | Sistema de Gestión de Seguridad.   |

|      |   |
|------|---|
| STCW | Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. Convenio Sobre Estándares de Entrenamiento, Certificación y Guardia Para Navegantes. |
| STW  | Standards of Training and Watchkeeping. Estándares de Entrenamiento y Guardia.  |
| TRB  | Toneladas de Registro Bruto.  |

## LISTA DE TABLAS

|         |   | Pág. |
|---------|---|------|
| Tabla 1 | Trámites de la Sección de Gentes de Mar   | 26   |
| Tabla 2 | Trámites Sección de Seguridad y Capacitación  | 26   |
| Tabla 3 | Requisitos Para el Trámite de Expedición de Solicitud de<br>Títulos y/o Licencias de Navegación Para Tripulantes y<br>Oficiales | 27   |
| Tabla 4 | Documentos Anexos al Formulario Único Para Diligenciar el<br>Trámite DG20   | 28   |

## LISTA DE ILUSTRACIONES

|          |                                  | Pág. |
|----------|----------------------------------|------|
| Figura 1 | Capitanías de Puerto de Colombia | 20   |
| Figura 2 | Centros de Capacitación Náutica  | 31   |

## INTRODUCCIÓN

Colombia es un país privilegiado por su posición geográfica, la cual le brinda un sinnúmero de ventajas con respecto a otras naciones, siendo una de las más valiosas y envidiables el hecho de poseer costas sobre los dos océanos en su parte continental, además de islas que incrementan aún más el área de su extensión marítima. Su ubicación y la extensión de sus áreas marítimas brindan a Colombia la posibilidad de aprovechar el desarrollo de sus intereses marítimos para fortalecer su economía y mejorar las condiciones de vida de su población. A través de actividades tales como el transporte marítimo, la pesca, el turismo, la recreación náutica y la construcción y reparación de buques en astilleros, entre otras, es posible generar fuentes de empleo y recursos que benefician no solamente a las ciudades costeras.

Sin embargo, es desafortunada la mentalidad mediterránea que ha mantenido la mayoría de la población colombiana, la cual le ha cerrado su visión a la importancia de desarrollar el poder marítimo del país (representado en su poder naval y sus intereses marítimos). Se prefiere ignorar las ventajas que proporciona el desarrollo

del poder marítimo y los beneficios derivados de las actividades relacionadas con el mar, de manera tal que son pocas las instituciones vinculadas a las actividades del mar o que de una u otra manera impulsan el desarrollo del poder marítimo colombiano. Una de tales organizaciones es la Dirección General Marítima, órgano encargado de velar por el cumplimiento de las políticas marítimas promulgadas por el ejecutivo.

La Dirección General Marítima, como organismo del gobierno nacional que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas, en los términos que señala el Decreto Ley N° 2324 de 1984 y los reglamentos expedidos, promueve y estimula el desarrollo marítimo del país<sup>1</sup>, y reglamenta lo concerniente a las actividades marinerías desarrolladas en las aguas propias de la jurisdicción de la nación. Es ésta la entidad encargada de determinar los requisitos que deben cumplir los nacionales colombianos para obtener su titulación y desempeñar cargos a bordo de las embarcaciones de bandera colombiana y demás actividades marítimas de competencia de la DIMAR en las aguas jurisdiccionales de la nación.

Uno de tales requisitos es la realización y aprobación de un curso de preparación en la especialidad en la cual aspira a desempeñarse el individuo (marinero costanero, motorista costanero, patrón de bahía, capitán de remolcador, etc.).

---

<sup>1</sup> Decreto Ley No. 2324 de 1984. Por el Cual se Reorganiza la Dirección General Marítima. Artículo 4°.

desafortunadamente, actualmente son pocos los institutos o establecimientos autorizados para llevar a cabo los cursos en cuestión y además se encuentran ubicados en apenas en cuatro de las ciudades del país.

Sin embargo, los colombianos que viven en zonas costeras diferentes a Cartagena, Barranquilla, Buenaventura o Bogotá, y que derivan su sustento de las actividades de pesca, de su labor como marineros a bordo de buques pequeños de cabotaje en comercio que generalmente se efectúa mediante navegación costanera, o como motoristas de lanchas de transporte acuático, se ven impedidos (generalmente por su precaria condición económica) para viajar a dichas ciudades y costearse sus gastos durante la realización de los cursos requeridos para las diferentes licencias.

Por esta circunstancia en algunas oportunidades, ante la necesidad imperiosa de buscar una solución a la problemática en mención, los capitanes de puerto han desarrollado cursos para legalizar la situación de los marineros costaneros que acreditan un conocimiento empírico y la experiencia suficiente para demostrar su idoneidad para desempeñar cargos a bordo.

Los cursos en mención, a pesar de lo anterior, no se ajustaron estrictamente a lo estipulado por la ley y, aunque resolvieron temporalmente de alguna forma la situación de algunos, no resolvieron totalmente el problema. Esta situación se evidencia en un mayor o menor grado en diversas poblaciones de nuestros litorales, en una relación directamente proporcional a la medida en que tales

comunidades costeras dependen de las actividades marineras para obtener su sustento.

No ha habido una solución definitiva hasta el momento. Con el nacimiento de la ley y las regulaciones pertinentes, a parte de las Escuelas Navales ya existentes, no se establecieron los mecanismos para promover o crear los centros idóneos responsables por la formación y capacitación profesional del marinerero en las regiones del país donde fuese necesario.

La situación aquí presentada entorpece la gestión de la misma Dirección General Marítima e indispone al marinerero de escasos recursos contra la autoridad representada por la Capitanía de Puerto (representante regional de la DIMAR). Además, se presta para generar corrupción pues ante la necesidad de resolver este traba administrativa a toda costa, algunos de quienes necesitan las licencias pueden recurrir en algún momento al soborno o a la falsificación de documentos para obtenerlas.

Es posible que este problema no haya recibido suficiente atención por parte de las oficinas centrales de la Dirección General Marítima encargadas de las licencias de las Gentes de Mar, por desconocimiento de la situación real en las diferentes oficinas regionales, lo que necesariamente conduce a que en éstas últimas los capitanes de puerto deban continuar exigiendo el lleno de todos los requisitos para poder otorgar o realizar el trámite necesario para conceder las respectivas licencias,

sin tener una alternativa legal de solución para quienes no pueden viajar a Cartagena o Buenaventura a desarrollar el curso necesario.

Hallar una solución a ésta problemática es de particular importancia, especialmente para aquellos casos en que se trate de personal de Gentes de Mar que desee laborar en embarcaciones que realicen tráfico internacional, teniendo en cuenta que la situación se tornará especialmente delicada en el futuro debido a la exigencia de dar cumplimiento al nuevo reglamento de formación y titulación para la gente de mar establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI), el cual entra en vigor el próximo año. El STCW78/95 establece ciertas exigencias en la formación profesional de los marinos, las cuales, en las condiciones actuales, van a ser imposibles de cumplir debido a las deficiencias ya mencionadas; esto en consecuencia acarreará problemas en la realización de las actividades de comercio marítimo internacional para poblaciones como Turbo, en el Golfo de Urabá.

Cabe entonces preguntarse si es posible desarrollar de alguna manera los sistemas o mecanismos de preparación profesional para los marineros a nivel regional o local, con el fin de subsanar la deficiencia aquí considerada y beneficiar al personal de las poblaciones costeras dedicado a las labores marineras y que requiere de una autorización de la autoridad marítima para desempeñarlas, así como también a aquellas entidades involucradas en la formación y capacitación de dicho personal.

A través del desarrollo del presente trabajo será posible identificar las dificultades existentes para dar cumplimiento a la legislación vigente referente a la formación académica de los marineros colombianos, además de conocer las deficiencias en el sistema que requieren la implementación de nuevos procedimientos para responder a las necesidades de los usuarios de las capitanías de puerto en materia de licencias de navegación.

El establecimiento de un sistema de instrucción o de nuevos mecanismos de verificación de idoneidad para la realización de actividades marítimas que permita a los habitantes de las poblaciones costeras de escasos recursos acceder a los cursos exigidos por la ley para la obtención de licencias de navegación en su propia localidad, permitirá mejorar el servicio a los usuarios de varias de las regionales de la Dirección General Marítima y facilitar el cumplimiento de las exigencias de la ley, lo cual necesariamente redundará en el impulso de los intereses marítimos de la nación.

## 1. LA AUTORIDAD MARÍTIMA

### 1.1 LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

El hombre ha derivado su sustento del mar durante siglos, y ha empleado éste para el desarrollo de todo tipo de actividades comerciales y recreativas, las cuales, con el paso del tiempo y la tecnificación de los procesos y procedimientos, le han exigido un nivel cada vez mayor de profesionalización, lo cual a su vez ha ido de la mano con la necesidad del estado de ejercer un control sobre dichas actividades no solamente por razones de tipo administrativo sino además para garantizar la seguridad de aquellas personas que ejercen actividades en el mar y proteger los recursos naturales que se encuentran dentro de las aguas de su jurisdicción, entre otras.

El 6 de marzo de 1948, con motivo de la ocurrencia de un número cada vez mayor de accidentes en el mar con la pérdida de un gran número de vidas humanas, y

con el propósito original de establecer mecanismos para proteger la seguridad de la vida humana en el mar, se conformó en Ginebra (Suiza) la Organización Marítima Internacional (OMI)<sup>2</sup>, de la cual Colombia es uno de sus miembros.

El desarrollo de las actividades marítimas de los diferentes países se encuentra regido a su vez por las regulaciones emitidas por los entes rectores correspondientes, las cuales deben ajustarse a la normatividad establecida por la Organización Marítima Internacional de acuerdo con las convenciones de tal organismo en las cuales cada nación haya sido firmante.

La OMI ha promulgado a lo largo del tiempo una serie de Convenios y Protocolos de los cuales nuestro país es firmante y entre los cuales se destacan los siguientes<sup>3</sup>:

- Convenio de la Organización Marítima Internacional de 1948.
- Convenio Sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974 y su protocolo de 1978.
- Convenio Sobre Líneas de Carga de 1966.
- Convenio Sobre Arqueos de Buques (TONELAJE) de 1969.

---

<sup>2</sup> PORRAS FERREIRA, William. Colombia marinera. Hacia una cultura y mentalidad marítima. Centro Editorial Fondo Rotatorio de la Armada Nacional. Cartagena. 1999. pp 127.

<sup>3</sup> PORRAS FERREIRA, William. Colombia marinera. Hacia una cultura y mentalidad marítima. Centro Editorial Fondo Rotatorio de la Armada Nacional. Cartagena. 1999. pp 127-133.

- Convenio Sobre el Reglamento Internacional Para Prevenir Abordajes en el Mar (COLREG) de 1972.
- Convenio Sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL) de 1973 y su Protocolo de 1978.
- Convenio Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia Para Gente de Mar (STCW) de 1978 y sus enmiendas de 1995.

## 1.2 LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

### 1.2.1 Generalidades y Funciones.

Las Fuerzas Militares de Colombia juegan un papel muy importante en la vida nacional, no solamente en el control del orden público sino además desarrollando actividades que contribuyen a mejorar las condiciones de vida en muchas regiones marginadas donde no existe mayor presencia de otros organismos del estado. En lo relacionado con las actividades marítimas, las Fuerzas Militares juegan un papel

preponderante en los destinos del país por intermedio de la Dirección General Marítima.

La Dirección General Marítima (DIMAR), es una dependencia del Ministerio de Defensa agregada al Comando de la Armada Nacional y como tal, parte de las Fuerzas Militares. Es éste el organismo ejecutor de las políticas del gobierno en materia marítima y, en principio, el primer impulsador de los intereses marítimos de la nación. Por tal razón, puede resultar interesante para la DIMAR establecer alternativas de solución al problema que se planteó en la introducción del presente trabajo, teniendo en consideración que no solamente se resolvería en forma práctica uno de los inconvenientes que con frecuencia enfrentan los capitanes de puerto en diferentes regiones del país, sino que como consecuencia de ello se ofrecería un mejor servicio al usuario de la organización y mejoraría la imagen de la institución que a la postre viene siendo afectada.

La Dirección General Marítima, como ya fue mencionado, tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas de la nación<sup>4</sup> y de acuerdo con lo establecido por el Decreto Ley No. 2324, cumple con las funciones y atribuciones que se presentan a continuación. Es necesario aclarar de antemano que solamente se incluyen aquí aquellas que se consideran pertinentes al presente trabajo y, además, que los apartes que aparecen en color rojo fueron derogados por

---

<sup>4</sup> Decreto Ley No. 2324 de 1984. Por el Cual se Reorganiza la Dirección General Marítima. Artículo 4º.

la Ley 1ª. de 1991; los que están en verde fueron declarados inexequibles por la Corte Suprema de Justicia mediante Sentencia No. 63 de agosto 22 de 1985; los que están en color azul fueron derogados tácitamente por concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado del 26 de febrero de 1996; y, por último, los que aparecen en color marrón fueron declarados inexequibles por la Corte Constitucional mediante sentencia C-212 de abril 28 de 1994<sup>5</sup>.

- 1°. Asesorar al Gobierno en la adopción de políticas y programas relacionados con las actividades marítimas y ejecutarlas dentro de los límites de su jurisdicción.
- 2°. Dirigir, regular, controlar y promover el desarrollo de la Marina Mercante, la investigación científica marina y el aprovechamiento de los recursos del mar.
- 5°. Regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general, la seguridad de la vida humana en el mar, la búsqueda y salvamento marítimos y fijar la dotación de personal para las naves.
- 8°. Regular, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales; practicar la visita de recepción a puerto colombiano a las naves y artefactos navales a través de las Capitanías de Puerto.
- 11°. Autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas en especial las de practicaje,

---

<sup>5</sup> Decreto Ley No. 2324 de 1984. Por el Cual se Reorganiza la Dirección General Marítima. Artículo 5º.

remolque, agenciamiento marítimo, corretaje de naves y de carga, portuarias, estiba, dragado, clasificación, reconocimiento, bucería, salvamento y comunicaciones marítimas y expedir las licencias que correspondan.

- 12°. Asesorar el 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.
- 13°. Regular, dirigir y controlar las actividades del transporte marítimo internacional de cabotaje, público o privado; asignar, modificar o cancelar rutas y servicios y establecer las condiciones para la prestación de los mismos.
- 19°. Aplicar, coordinar, fiscalizar y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino.
- 20°. Regular, autorizar y controlar la exploración de antigüedades y tesoros náufragos, adelantar los trámites de celebración y perfeccionamiento de los contratos de extracción o recuperación correspondientes.
- 25°. Fijar las tarifas por concepto de prestación de servicios conexos y complementarios con las actividades marítimas.
- 27°. Adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de Marina Mercante, por siniestros marítimos, por violación a las normas de reserva de carga, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción., por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos sometidos a la Jurisdicción de la Dirección General Marítima y

Portuaria, La frase "por violación a otras normas que regulan las actividades marítimas" fue declarada inexecutable por la Corte Suprema de Justicia sentencia c-212 de Abril 28 de 1994. e imponer las sanciones correspondientes.

- 28°. Asesorar al Gobierno sobre acuerdos, convenios y tratados internacionales en materia marítima y velar por su ejecución.
- 29°. En general, desarrollar las actividades y programa que se relacionen con el objeto y fin de la Dirección General Marítima y Portuaria.

Como es posible apreciar, además del papel directo que debe jugar la DIMAR como ente impulsador de los intereses marítimos del país, de acuerdo con lo consignado en los numerales 11 y 12 del artículo 5°. del Decreto Ley 2324 de 1984 y en lo que respecta al presente tema es ésta la organización responsable de "autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas", y de "asesorar el 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".

Se considera necesario, antes de continuar, definir claramente cuales son las actividades marítimas consideradas dentro del ámbito de competencia de la DIMAR, para lo cual es necesario referirse una vez más al Decreto Ley 2324 de 1984. De acuerdo con éste, son actividades marítimas:

- 1º. La señalización marítima.
- 2º. El control del tráfico marítimo.
- 3º. Las naves nacionales y extranjeras y los artefactos navales.
- 4º. La navegación marítima por naves y artefactos navales.
- 5º. La Marina Mercante y el Transporte Marítimo.
- 6º. Las comunicaciones marítimos.
- 7º. **La construcción, operación y administración de instalaciones portuarias.**
- 8º. La utilización, protección y preservación de los litorales.
- 9º. La investigación científica marina en todas sus disciplinas.
- 10º. Los sistemas de exploración, explotación y prospección de los recursos naturales del medio marino.
- 11º. La búsqueda y extracción o recuperación de antigüedades o tesoros náufragos
- 12º. La recreación y el deporte náutico marinos.
- 13º. La búsqueda y salvamento marítimos.
- 14º. La conservación, preservación y protección del medio marino.
- 15º. La colocación de cualquier tipo de estructuras, obras fijas o semifijas en el suelo o en el subsuelo marinos.
- 16º. El servicio de pronósticos de mar y de tiempo.
- 17º. **Los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica.**
- 18º. La administración y desarrollo de la zona costera.
- 19º. Los astilleros y la construcción naval.
- 20º. Otros usos y/o aprovechamientos del medio marino

Se hace la salvedad, por supuesto, que al igual que en el caso de las funciones de la DIMAR, en este caso el numeral 7º fue derogado por medio de la Ley 1ª. De 1991 y el numeral 17º fue derogado tácitamente por concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado del 26 de febrero de 1996

### 1.2.2 Organización.

Para dar cumplimiento a sus funciones la DIMAR fue organizada originalmente en el Decreto 2324 de 1984 con las siguientes dependencias:

- Dirección General.
- Secretaría General.
- Oficina Jurídica.
- Oficina de Planeación.
- División de Litorales e Investigaciones Marinas.
- División de Transporte Marítimo.
- División de Gente y Naves.
- División Administrativa.

- Oficinas Regionales y Seccionales:
  - Capitanías de Puerto de Primera Categoría.
  - Capitanías de Puerto de Segunda Categoría.
  - Señalización Marítima del Atlántico.
  - Señalización Marítima del Pacífico.
  - Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (Cartagena).
  - Centro de Control de Contaminación Marina del Pacífico (Tumaco).

Años después, mediante el Artículo No. 71 de la Ley No. 336 de 1996, fueron adicionadas a la estructura orgánica de la Dirección General Marítima las siguientes dependencias, teniendo en cuenta que esto no implicaría un incremento en la planta de personal, sino una redistribución de funciones dentro de la Entidad:

- División de Capitanías de Puerto.
- División de Ayudas a la Navegación.
- Oficina de Asuntos Internacionales.
- Oficina de informática.
- Señalización del Río Magdalena.
- Oficina de Divulgación.

### 1.2.3 La División de Gentes de Mar y Naves.

La División de Gentes de Mar y Naves (DIGEN), es la encargada de realizar los trámites que tienen que ver con la gente de mar y las naves en aspectos tales como licencias y títulos de navegación, licencias para el ejercicio de las actividades marítimas, certificado de dotaciones mínimas de seguridad, control de capacitación marítima para la gente de mar, matrículas, patentes, autorización de modificaciones, construcción, operación de naves de bandera colombiana, permisos de operación para remolcadores, permisos de permanencia a naves de bandera extranjera, otorgamiento de certificados de clasificación definitiva y demás certificados propios de la nave, conceptos técnicos y resolución de todo tipo de consultas que tengan que ver con estos aspectos de acuerdo con el Decreto Ley 2324 de 1984<sup>6</sup>.

En consonancia con lo anterior, ésta División debe cumplir con las siguientes funciones:

---

<sup>6</sup> CARTILLA GUÍA DE SERVICIOS. DIGEN, Dirección General Marítima, 2000.

- 1º. Ejecutar los programas tendientes a desarrollar las políticas de la Dirección en materia de seguridad marítima y en los aspectos relacionados con regulación y control de la Gente de Mar y las naves de la Marina Mercante.
- 2º. Elaborar los proyectos de reglamentación sobre gente de mar y naves de la Marina Mercante.
- 3º. Tramitar las Licencias para gente de mar y personal de tierra de la navegación y los certificados para embarcaciones marítimas.
- 4º. Estudiar y tramitar las solicitudes de matrícula, patente de navegación y compra, construcción o alteración de naves de la Marina Mercante.
- 5º. Expedir las Licencias del personal de apoyo terrestre a la navegación.
- 6º. Vigilar y conceptuar sobre la homologación de materiales y equipos para uso marítimo y vigilar el cumplimiento de dichas normas y/o especificaciones.
- 7º. Las demás que le señalen la Ley y los Reglamentos.

Para el tema del presente trabajo, resultan de interés por consiguiente los artículos 1, 2, 3 y 5, por estar relacionados directamente con los asuntos pertinentes a la expedición de las licencias de navegación y establecer la responsabilidad de esta dependencia al respecto.

#### **1.2.4 Las Capitanías de Puerto.**

Otro de los agentes involucrados en el proceso de la expedición de las licencias de navegación es la entidad regional encarnada por las Capitanías de Puerto.

Corresponde a éstas, como representantes de la DIMAR en sus respectivas áreas, el cumplir con las funciones que se presentan a continuación:

- 1º. Ejercer la autoridad marítima y portuaria en su jurisdicción.
- 2º. Hacer cumplir las leyes y disposiciones relacionadas con las actividades marítimas y portuarias.
- 3º. Conceptuar y tramitar ante la Dirección General Marítima y Portuaria, las solicitudes de licencias, matrículas y patentes de navegación.
- 4º. Verificar los exámenes para expedir licencias.
- 5º. Expedir licencias de navegación para el personal de mar.
- 6º. Dirigir y supervisar el servicio de practica
- 7º. Autorizar el arribo y zarpe de naves e inspeccionar el funcionamiento de las mismas.
- 8º. Investigar, aún de oficio, los siniestros y accidentes marítimos, las infracciones a las leyes, decretos y reglamentos que regulan las actividades marítimas y la marina mercante colombiana y, dictar fallos de Primer Grado e imponer las sanciones respectivas.
- 9º. Cumplir las funciones establecidas en el Decreto 978 de 1974.
- 10º. Las demás que le señalen la Ley y los Reglamentos.

Es necesario anotar aquí nuevamente que el texto que aparece en rojo corresponde a apartes que fueron derogados por la Ley 1ª. de 1991 y lo referente a los reglamentos que regulan las actividades marítimas fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional en la sentencia C-212 de abril 28 de 1994.

Cabe destacar aquí la responsabilidad y funciones originales de las Capitanías de Puerto en lo relacionado con el presente tema, teniendo en cuenta lo consignado en los artículos 1 al 5 y 8, arriba incluidos. Además de ellas, sin embargo, les fueron adicionadas algunas responsabilidades y competencias consignadas en el Artículo No. 110 del Decreto No. 2150 de 1995 de Regímenes Especiales y que se incluye en el Anexo "A". Las que resultan de interés en particular son en este caso las indicadas en los literales e), f), g) y h), pero especialmente las últimas tres, relacionadas con la expedición de licencias de marinería cubierta, máquinas y pesca, que efectúen navegación regional y costanera, para patrón de bahía y para marinería de yates y naves deportivas.



Actualmente la Dirección General Marítima cuenta con dieciocho Capitanías de Puerto que se encuentran ubicadas en los litorales y ríos del territorio colombiano como se aprecian en la gráfica<sup>7</sup>.

El presente trabajo, aunque podría estudiar la situación de las regiones fluviales, se circunscribirá exclusivamente a las licencias de competencia de las capitanías ubicadas sobre el litoral colombiano.

---

<sup>7</sup> Fuente: Página Internet de la Dirección General Marítima, 2001.

## 2. LAS LICENCIAS DE NAVEGACIÓN

### 2.1 NORMATIVIDAD EXISTENTE

#### 2.1.1 Normatividad Nacional.

Las labores en el mar exigen el conocimiento y dominio no solo de los aspectos relacionados con la navegación y empleo de la maquinaria de a bordo, sino también de otras áreas tales como primeros auxilios, meteorología, conservación del medio ambiente, control de averías, control de incendios, etc.

Nuestro país, atendiendo a la necesidad de regular las actividades marítimas y velar por la seguridad de la vida humana en el mar, además de dar cumplimiento a los diferentes convenios internacionales de los cuales es firmante, cuenta con su

propia normatividad y tiene determinados los requisitos que debe cumplir todo aquel que desee dedicarse a ellas.

Los documentos relacionados en cuestión son los siguientes:

- Decreto Ley 2324 de 1984.
- Ley 35 de 1981.
- Decreto 1597 de 1988.

Este último, tiene por objeto reglamentar la Ley 35 de 1981, por la cual se adoptaban en la legislación nacional las disposiciones del Convenio STCW Y establecer las normas y requisitos para la formación, titulación y ejercicio profesional de la gente de mar que compone las tripulaciones de los buques de la Marina Mercante Colombiana dedicados al transporte marítimo, la pesca, las actividades de recreo y otras<sup>8</sup>, y en donde se establecen como actividades de la Gente de Mar el transporte comercial marítimo, la pesca comercial (industrial y artesanal), las actividades de recreo, las correspondientes a la investigación científica, la exploración y la explotación de los recursos del mar, los remolques y salvataje, y las actividades deportivas marítimas. Para efectos de consulta, referencia y sustentación del presente trabajo, se incluye la información pertinente del Decreto mencionado en los Anexos "B", "C", y "D".

<sup>8</sup> Decreto No. 1597 de 1988. Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981. y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984. Artículo 1°.

### 2.1.2 Normatividad Internacional.

La normatividad internacional relacionada con la titulación de la Gente de Mar, y que estipula cual es la capacitación y entrenamiento que debe recibir la Gente de Mar es la contemplada en el Convenio Sobre Estándares de Entrenamiento, Certificación y Guardia Para Navegantes (STCW) de 1978 y en sus enmiendas de 1995. Este fue un primer intento en el ámbito internacional de establecer los requerimientos básicos de entrenamiento, certificación y guardia para la Gente de Mar, los cuales hasta su introducción eran establecidos por los gobiernos de manera independiente.

El STCW establece los estándares mínimos que los marinos de los diferentes países deben cumplir e incluye algunas disposiciones relacionadas con la certificación de los mismos y el control del Estado Rector de Puerto. Esta convención se destaca además porque no solamente se aplica a los buques de los países firmantes sino también a aquellos de países no firmantes que visiten puertos de naciones que hagan parte de la misma.

Para el año 2000 ya esta convención contaba con 135 países miembros, representando cerca del 98% del tonelaje mundial de transporte marítimo<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> FUENTE: Página Internet de la Organización Marítima Internacional.

## 2.2 PROCEDIMIENTOS PARA LA OBTENCIÓN DE LICENCIAS

La División de Gentes de Mar y Naves (DIGEN), a la cual ya se ha hecho referencia anteriormente, publicó en diciembre del año 2000 una Cartilla de Guía de Servicios, como parte del programa de Agilización, Simplificación y Supresión de Trámites desarrollado por dicha organización durante el año en cuestión, para dar cumplimiento a la Ley 489 de 1998. Por medio de ella, la división orienta a los usuarios con respecto a los servicios que le corresponde prestar y los trámites que es requisito adelantar en las áreas de interés de la misma, a saber:

- Sección Técnica. Ingeniería y Cubierta.
- Sección de Naves.
- Sección de Gente de Mar.
- Trámites de Seguridad y Capacitación.

Es precisamente en estas dos últimas secciones donde se presentan los trámites necesarios para cumplir con los requisitos correspondientes a las licencias en cuestión y que por tanto resultan de interés directo para el presente trabajo, los cuales se presentan en las siguientes tablas:

TABLA 1. TRÁMITES DE LA SECCIÓN DE GENTES DE MAR

|      |  |
|------|--|
| DG20 | Solicitud de expedición de títulos y/o licencias de navegación para tripulantes y oficiales. |
| DG21 | Solicitud de expedición de licencias para pilotos prácticos.                                 |
| DG22 | Solicitud de expedición de licencias de peritos, inspectores y buzos.                        |
| DG23 | Solicitud de entrenamiento de pilotos prácticos (Oficiales).                                 |
| DG24 | Solicitud de resolución a consultas atinentes a las gentes de mar.                           |
| DG25 | Solicitud de expedición del certificado de dotaciones mínimas de seguridad.                  |

TABLA 2. TRÁMITES SECCIÓN DE SEGURIDAD Y CAPACITACIÓN

| IDENTIFICACIÓN DEL TRAMITE | DESCRIPCIÓN  |
|----------------------------|--|
| DG26                       | Solicitud de aprobación de planes y programas académico-marítimos.                             |
| DG27                       | Solicitud de convalidación de títulos y/o licencias.   |
| DG28                       | Solicitud de resolución de consultas relativas a seguridad, formación y capacitación marítima. |

Aquí se presentan en negrilla los trámites que conciernen más directamente al presente trabajo, el DG20 y el DG26. En el primero de ellos, se exigen los requisitos y documentos que se presentan a continuación:

**TABLA 3. REQUISITOS PARA EL TRÁMITE DE EXPEDICIÓN DE SOLICITUD DE TÍTULOS Y/O LICENCIAS DE NAVEGACIÓN PARA TRIPULANTES Y OFICIALES.**

| ÍTEM | REQUISITO   | 1ª. VEZ | RENOV. | DUPLIC. | ASCENSO |
|------|---|---------|--------|---------|---------|
| 1    | FORMULARIO ÚNICO DE TRAMITE DEBIDAMENTE DILIGENCIADO                      | X       | X      | X       | X       |
| 2    | SER CIUDADANO COLOMBIANO  | X       |        |         |         |
| 3    | POSEER ESTUDIOS DE FORMACIÓN MARINERA                                     | X       |        |         |         |
| 4    | CARECER A LA FECHA DE INFORMES POR TRAFICO DE ESTUPEFACIENTES             | X       | X      |         | X       |
| 5    | POSEER ESTUDIOS OMI DE ACTUALIZACIÓN                                      | X       | X      |         | X       |
| 6    | HABER ESTADO EMBARCADO O HABER HECHO PRACTICAS DE NAVEGACIÓN ACREDITABLES | X       |        |         | X       |
| 7    | PRESENTAR UN ESTADO DE SALUD APROPIADO PARA DESEMPEÑARSE EN ESA ACTIVIDAD | X       | X      |         | X       |
| 8    | POSEER LICENCIA DE NAVEGACIÓN EN LA CATEGORÍA Y GRADO A RENOVAR           |         | X      |         |         |
| 9    | POSEER ESTUDIOS DE FORMACIÓN NECESARIOS PARA EL GRADO QUE SE ASPIRA       |         |        |         | X       |
| 10   | TENER EXPERIENCIA A BORDO   |         | X      |         | X       |

**TABLA 4. DOCUMENTOS ANEXOS AL FORMULARIO ÚNICO PARA DILIGENCIAR EL TRÁMITE DG20.**

| ÍTEM | REQUISITO  | 1ª. VEZ | RENOV. | DUPLIC. | ASCENSO |
|------|--|---------|--------|---------|---------|
| 1    | FOTOCOPIA CEDULA DE CIUDADANÍA   | X       |        |         |         |
| 2    | FOTOCOPIA DEL DIPLOMA DE ESTUDIOS DE FORMACIÓN MARÍTIMA  | X       |        |         |         |
| 3    | CERTIFICADO DE CARENCIA DE INFORMES POR TRAFICO DE ESTUPEFACIENTES   | X       | X      |         | X       |
| 4    | FOTOCOPIA DE LOS CERTIFICADOS DE LOS CURSOS DE ACTUALIZACIÓN OMI EXPEDIDOS POR UN CENTRO DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN AVALADO POR DIMAR (PARA TITULO)       | X       | X      |         | X       |
| 5    | FOTOCOPIA DE CERTIFICADO DE TIEMPO DE EMBARCO EXPEDIDO POR LA CAPITANÍA INDICANDO CARGO, TRB, Kw., TIPO DE NAVEGACIÓN O FOTOCOPIA DE LA LIBRETA DE EMBARCO | X       | X      |         | X       |
| 6    | TRES (03) FOTOS TAMAÑO 3X4, FONDO AZUL, DE FRENTE  | X       | X      | X       | X       |
| 7    | CERTIFICADO MEDICO EN FORMATO DE LA DIMAR  | X       | X      | X       | X       |
| 8    | RECIBO DE PAGO DE LOS DERECHOS POR CONCEPTO DE LA EXPEDICIÓN DE LA LICENCIA O TITULO   | X       | X      | X       | X       |
| 9    | ORIGINAL DE LA LICENCIA ACTUAL AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA NUEVA  |         | X      |         | X       |
| 10   | FOTOCOPIA DEL DIPLOMA DE ASCENSO   |         |        |         | X       |

Estos requisitos y documentos anexos exigidos deben estar necesariamente basados en lo establecido por la legislación nacional e internacional anteriormente vistas.

Como ya se había mencionado anteriormente, las Capitanías de Puerto de Primera Categoría<sup>10</sup> tienen competencia para realizar los trámites y están autorizadas para expedir las licencias que corresponda. En consecuencia, su labor a este respecto se encuentra limitada a la verificación del cumplimiento de los requisitos y al trámite de la documentación o expedición de la licencia, según corresponda.

Haciendo referencia ahora a las tablas 3 y 4 presentadas anteriormente, es posible apreciar en los ítem 3 y 5 de la primera, además del 2 y el 4 de la segunda, que es necesario contar con los cursos de formación marinera, de acreditación de la OMI, y los diplomas y certificados correspondientes, a fin de tener acceso a la obtención de las licencias expedidas por la DIMAR por primera vez, y para renovación y/o ascenso de las mismas. Estas condiciones indispensables para la obtención de las licencias según lo consignado en las listas de verificación presentadas, pueden no ser posibles de cumplir para quienes residen en algunas regiones costeras del país, como se observará más adelante.

---

<sup>10</sup> Decreto No. 2150. Artículo 110.

## 2.3 CENTROS DE CAPACITACIÓN NÁUTICA NACIONALES

En la actualidad, los centros que están autorizados por la DIMAR para dar cursos de capacitación náutica y actualización de la OMI son los que se presentan en el Anexo "E". Básicamente, la persona que desee acceder a los cursos en mención tiene la oportunidad de realizarlos solamente en cuatro ciudades del país:

- Región Atlántica:
  - Barranquilla.
    - Escuela Naval de Suboficiales Barranquilla.
  - Cartagena.
    - Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla".
    - Centro Náutico y Pesquero del Caribe – SENA.
    - Fundación Náutico Pesquera "Rafael Espinosa Gray".
- Región Pacífica:
  - Buenaventura.
    - Centro Náutico y Pesquero del Pacífico – SENA.
- Interior del País:
  - Bogotá.
    - Centro de Capacitación y Entrenamiento Para la Gente de Mar  
IBERCOLOMBIA.

Como se aprecia, hay regiones del país donde las comunidades costeras



encontrarán dificultades para acceder a los cursos en cuestión, como por ejemplo aquellas de la región insular de San Andrés y Providencia, Bahía Solano y Turbo, por citar solamente algunos ejemplos.

### 2.3.1 Cursos Ofrecidos.

Los centros de formación o instrucción náutica avalados por la Dirección General Marítima ofrecen actualmente los cursos que se presentan en el Anexo "F". En caso de necesitar asistir a algunos de los cursos básicos o los que siguen el modelo de

la OMI para cumplir con lo estipulado en el STCW para prestar servicios a bordo, el aspirante en la actualidad solamente tiene opción de elegir entre los centros o institutos que allí se indican.

En el caso de quien necesita obtener una licencia en Marinería de Cubierta y Máquinas, por ejemplo, tendría que asistir al curso en Cartagena (FNPREG, CNPC), Barranquilla (ENSB) o Bogotá (IBERCOLOMBIA). Para quien desee una en el área de Servicios, debería hacerlo en Cartagena (CNPC, FNPREG) o Bogotá (IBERCOLOMBIA).

El costo aproximado de los cursos puede inferirse de la información que se presenta en el Apéndice "1" del Anexo "F".

### 3. DEFICIENCIAS ENCONTRADAS EN EL SISTEMA

Existen varias dificultades para dar cumplimiento a los requisitos que las diferentes regionales de la Dirección General Marítima deben exigir para diligenciar las solicitudes de titulación de los usuarios, las cuales encuentran su origen en la legislación existente en la actualidad, en la falta de cubrimiento de centros de formación náutica en el país, y en la infraestructura reducida con que se cuenta actualmente para planear, proyectar y supervisar la formación y capacitación de la Gente de Mar Nacional.

#### 3.1 ASPECTOS LEGALES

Como se presentó ya con anterioridad, la legislación nacional ha pretendido cubrir aquellos aspectos considerados necesarios para garantizar la idoneidad del

profesional del mar colombiano de acuerdo con las exigencias de la legislación marítima internacional, pero ha demorado mucho para establecer las normas respectivas.

El STCW, por ejemplo, fue promulgado originalmente por la OMI en 1978 estableciendo premisas básicas de Estándares de Entrenamiento y Guardia (STW) y fue objeto posteriormente de los estudios del Comité de Seguridad Marítima (MSC), que lo modificó en gran parte en el año de 1995. El único documento nacional que reglamente lo necesario y que aún permanece vigente, pues no ha sido derogado por otra legislación, es el Decreto 1597 de 1988, publicado diez años después de salir el STCW originalmente, que reglamentaba la Ley 35 de 1981 (Nótese además que pasaron tres años antes de que el STCW fuera incluido dentro de la legislación nacional mediante esta ley).

En cuanto al Decreto 1597/88, es conveniente aclarar que la Dirección General Marítima se encuentra actualmente desarrollando las actividades necesarias para actualizarlo y promulgar una nueva norma que se ajuste a lo establecido en los cambios realizados al STCW original en 1995. Sin embargo, durante los últimos trece años no ha habido otra norma al respecto, y además no se expidieron las resoluciones que definieran en forma explícita los programas académicos para optar a los diferentes títulos o licencias de navegación, de acuerdo con lo consignado en el Artículo 25 del mencionado decreto (Ver Anexo "D").

Además de lo anterior, hay otro aspecto que es necesario atender. La clasificación de las diferentes licencias establecidas dentro la legislación nacional ha entrado en desuso con el tiempo. Es así como las clasificaciones incluidas dentro del Artículo 20 del Capítulo II del Decreto 1597 (Ver Anexo "D") no se ajustan hace ya tiempo a lo establecido en las normas internacionales, en las cuales los tonelajes y potencias de las máquinas para establecer los límites de las diferentes categorías han sido modificadas de acuerdo con lo establecido en las últimas disposiciones del STCW en 1995. En nuestra normatividad nacional varios de los términos empleados en el decreto no son ya claros o han perdido su significado: términos como "marinero motorista", "motorista costanero" o "patrón regional" no tienen un significado que diferencie con propiedad las actividades que pretenden definir.

Hay disposiciones para yates de recreo y embarcaciones deportivas, pero en ninguna parte se mencionan de forma específica las licencias para motoristas de las lanchas destinadas al transporte de pasajeros (Ver Anexo "G"), clasificadas dentro del Grupo I de Embarcaciones de Pasaje de las Clases "B" (viajes cortos), "D" (viajes menores de 70 millas náuticas que no se alejen más de 18 millas de la costa), "I" (dedicadas a la navegación en aguas abrigadas) y "J" (de navegación en aguas tranquilas). En teoría, entonces, la preparación para la licencia para del motorista de este tipo de embarcaciones o "lanchero", como es comúnmente llamado en algunas partes, sería la misma que la del "patrón de bahía" que corresponde a embarcaciones menores (es decir, de menos de 25 toneladas de TRB). Sin embargo, es bien conocido, que la capacitación para el operador de una

lancha de entre dos y seis TRB aproximadamente, con motor fuera de borda, es diferente de la que debe tener el de un motorista a bordo de una embarcación de mayor tonelaje, con motor convencionales operando con combustible diesel.

Se tiene entonces una situación en que tanto las clasificaciones de las licencias así como los cursos necesarios para obtenerlas requieren de una base legal que las fundamente de manera pronta, con el fin de proporcionar a los capitanes de puerto las herramientas necesarias para lograr una correcta aplicación de la ley.

Además de lo anterior, es conveniente establecer y promulgar las normas internas de la Dirección General Marítima atinentes a todos los aspectos relacionados con la Gente de Mar, de manera tal que existan instrucciones detalladas para todas las actividades. A manera de ejemplo, se puede apreciar el documento que se presenta en el Anexo "H", relacionado con las órdenes emitidas por el Comando de Guardacostas de los Estados Unidos para la supervisión de actividades de certificación y licencias para marinos.

### 3.2 ORGANIZACIÓN E INFRAESTRUCTURA

No obstante la existencia de una autoridad marítima nacional con la organización que ya se indicó para atender lo relacionado con la Gente de Mar de acuerdo con sus responsabilidades y de los centros de capacitación náutica antes mencionados, se considera que la organización e infraestructura existente, en ambos casos, no es suficiente.

En primer lugar, el trabajo que es menester adelantar para mantener el control sobre las actividades de formación y capacitación de la Gente de Mar, así como para la planeación y proyección de los diferentes programas necesarios, exige la asignación de un mayor número de personal a los equipos de trabajo correspondientes.

Por otra parte, los centros para la realización de cursos en actividades náuticas no son suficientes o se han quedado cortos para ofrecer un cubrimiento adecuado de las diferentes regiones costeras de la nación para la formación, entrenamiento y actualización de toda nuestra Gente de Mar y de aquellos que aspiran a serlo.

Se han atendido las necesidades de las comunidades costeras próximas a las principales ciudades (Cartagena, Barranquilla y Buenaventura), pero existen habitantes de algunas poblaciones que no tienen la posibilidad de acceder a dichos servicios ya sea por la lejanía en que se encuentran éstas de los centros de instrucción y/o por la carencia de medios económicos de los interesados en obtener las licencias.

Como es posible apreciar en las tablas que se presentan en el Anexo "I", existe un considerable número de embarcaciones nacionales operando en nuestras aguas, y un buen número de ellas se encuentran matriculadas y operan en regiones diferentes a aquellas donde se encuentran los centros de formación y capacitación náutica. Si se considera el número de motonaves de los diferentes grupos y clases actualmente registradas en las diferentes capitanías se podría inferir que las licencias más necesitadas son seguramente las que se requieren para tripular embarcaciones menores o aquellas con motor fuera de borda.

Si se considera la ubicación de los centros de formación y capacitación náutica existentes, como se aprecia en la Figura 2, es evidente que el cubrimiento que estos brindan no cubre todas las regiones donde actualmente se desarrollan actividades marítimas con las embarcaciones registradas en el país.

#### 4. ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

*7* *plumadas*  
*apartadas*

¿Es posible implementar un sistema de instrucción que permita a los habitantes de poblaciones costeras de escasos recursos acceder a los cursos exigidos por la ley para la obtención de licencias de navegación en su propia localidad?

Cualquier solución que se implemente requerirá indispensablemente de la actualización pronta de la normatividad para definir los requisitos a exigir de acuerdo con las normas internacionales para tal tipo de navegación y las exigencias internas para la formación y titulación de la gente de mar que navegue en viajes de cabotaje o domésticos.

A este respecto, es importante tener en cuenta que las normas internacionales definidas en el STCW son de aplicación a "la gente de mar que preste servicio en buques de navegación marítima con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte<sup>11</sup>, salvo la que preste servicio en a) buques de guerra, unidades navales

<sup>11</sup> Parte: todo estado respecto del cual el tratado haya entrado en vigor. OMI, Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia Para la Gente de Mar. Artículo II, literal a).

auxiliares, o buques distintos de esos de los que un estado sea propietario o empresa explotadora y dedicados exclusivamente a servicios gubernamentales de carácter no comercial; b) buques pesqueros; c) yates de recreo no dedicados al comercio; o d) buques de madera de construcción primitiva<sup>12</sup>, entendiéndose por "buque de navegación marítima" un "buque distinto de los destinados a navegar exclusivamente en aguas interiores o incluidas en aguas abrigadas o en las inmediaciones de estas o en zonas donde rijan reglamentaciones portuarias"<sup>13</sup>.

Es indispensable asegurar que todo el personal que sale a laborar en el mar, avalado por una licencia de navegación expedida por la Dirección General Marítima, cuente con la formación y entrenamiento necesarios para desempeñar correctamente sus labores y además de ello (y esa es la intención original del STCW), estar suficientemente capacitado como para reducir las posibilidades de riesgo de accidentes en el mar por falla humana. De acuerdo con esto y con lo visto en el párrafo anterior, es posible considerar entonces que los requisitos para la titulación de la gente de mar exigidos por la OMI de acuerdo con el STCW, no son necesariamente una camisa de fuerza que implique su inclusión en las exigencias para todos los cursos dictados para las licencias nacionales en aquellos casos en que el personal solamente va a efectuar navegaciones de cabotaje o domésticas. Estados Unidos, por ejemplo, reserva las exigencias de la OMI en lo referente al

---

<sup>12</sup> OMI, Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia Para la Gente de Mar. Artículo III.

<sup>13</sup> OMI, Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia Para la Gente de Mar. Artículo II, literal g).

STCW a los viajes internacionales y se ha eximido de cumplir las mismas a los marinos que realizan viajes domésticos o de cabotaje en embarcaciones de menos de 200 TRB (Ver Anexo "J", primer párrafo de la información básica del folleto del Cuerpo de Guardacostas de los Estados Unidos). Iguales o similares medidas podrían implementarse en Colombia.

#### 4.1 EQUIPOS DE ENTRENAMIENTO MÓVIL

Esta es una figura que ha sido empleada con éxito en la capacitación y entrenamiento en otras organizaciones como los MTT norteamericanos empleados en la instrucción de los Elementos de Combate Fluvial de Infantería de Marina a comienzos de los años 90. Como es obvio, sin embargo, no bastaría con desplazar un grupo de instructores a las diferentes regiones apartadas en el país si en estas mismas no existiese una infraestructura base para la realización de la instrucción y las prácticas necesarias.

Por tal motivo, la implementación de esta alternativa no solo requeriría de la existencia de los instructores asignados a desarrollar esta labor y del material

didáctico necesario una vez implementados los programas establecidos por las disposiciones de la DIMAR, sino que exige la existencia de una infraestructura básica en cada localidad donde se vayan a efectuar los cursos.

De esta manera, y obedeciendo a las necesidades de cada oficina regional, sería necesario involucrar a las entidades del ramo de las actividades marítimas y a los centros de capacitación de la localidad, con el fin de coordinar el desarrollo de las actividades de instrucción y práctica en asuntos tales como las aulas de instrucción, embarcaciones para prácticas de enseñanza y evaluación, instrucción de primeros auxilios, control de averías, incendios, etc, según fuese el caso.

El equipo de instructores podría ser complementado con personal idóneo de la localidad o de la misma oficina regional, que estuviese en capacidad de cumplir con las exigencias del pensum establecido para la materia en cuestión y los cursos a los que tuviere que asistir el equipo del Equipo de Entrenamiento Móvil podrían ser programados a lo largo del año por las diferentes capitanías de acuerdo con las necesidades de las mismas.

Lo anterior está orientado precisamente a que este tipo de instrucción no obedeciese a esfuerzos desorganizados o fuese fruto de la improvisación, sino que estuviese contemplado en un plan anual que necesariamente debiera tener un presupuesto propio. Como tal, los instructores del Equipo de Entrenamiento Móvil desempeñarían sus funciones como parte de su cargo principal dentro de la

División de Gentes de Mar y Naves, ajustarían los programas de acuerdo con la normatividad internacional, nacional y las necesidades de las diferentes regionales y podrían además hacer las veces de auditores de las actividades desarrolladas por los centros náuticos avalados por la DIMAR hasta la fecha.

#### **4.2 EMPLEO DEL PROGRAMA DE EDUCACIÓN VIRTUAL DE LA ARMADA NACIONAL**

Durante los últimos dos años la Armada Nacional ha venido adelantando un proyecto para emplear la educación virtual para facilitar la educación y capacitación de su personal en todas las unidades repartidas a lo largo y ancho de la geografía nacional (Ver Anexo "K").

En el momento, ya se cuenta con un nodo central en Bogotá e instalaciones de laboratorios o aulas virtuales para adelantar cursos en la Escuela de Superficie y la Escuela Naval en Cartagena, la Escuela Naval de Suboficiales en Barranquilla, la Escuela de Entrenamiento de Infantería de Marina en Coveñas, el Centro de Entrenamiento del Pacífico en Bahía Málaga, la Segunda Brigada de Infantería de

Marina en Buenaventura, el Batallón de Fusileros de Infantería de Marina No. 2 de Tumaco y la Escuela de Combate Fluvial en Puerto Leguízamo.

La posibilidad para emplear las instalaciones y equipos de éste servicio para el desarrollo de los cursos para la obtención de licencias en zonas apartadas del país es perfectamente viable, además de poder implementarse a través de este mismo medio los cursos de capacitación y actualización para los peritos navales, otra necesidad bastante sentida en varias regionales de la DIMAR.

Es cierto que si bien el proyecto EVA comenzó su implementación en las localidades donde era más fácil realizar su interconexión, ya algunas de ellas presentan alternativas viables, en cuanto a instalaciones, para el desarrollo de cursos a distancia para las regiones apartadas, en el caso que nos ocupa, como por ejemplo en Tumaco o Coveñas.

¿el río?

Uno de los aspectos más positivos a considerar es que el proyecto tiene proyección para la instalación de otras aulas o laboratorios en San Andrés, Turbo y Bahía Solano, además de Malagana, Corozal, Yatí, Puerto Carreño, Puerto Inírida, El Encanto y Leticia. Esto representaría una facilidad adicional para el desarrollo de los cursos mediante las coordinaciones realizadas por las capitanías de las tres primeras regionales mencionadas, además de la posibilidad de implementar cursos similares en las capitanías fluviales en los casos en que fuese necesario.

Leguízamo

Otro aspecto a considerar es que la infraestructura está siendo ya desarrollada con recursos obtenidos por la Armada Nacional, lo cual representaría el beneficio adicional de la realización de los cursos con una inversión inicial muy baja al solo tener que asignar recursos al montaje de los mismos y no a la construcción de instalaciones para su desarrollo.

La realización de la instrucción o de los exámenes empleando este sistema podrá realizarse en línea o en tiempo real, en la medida en que las aulas virtuales cuenten con la conexión necesario con el nodo central en Bogotá. En caso de no tenerse esta facilidad, podrían montarse los cursos en paquetes de discos magnéticos para ser empleados por el personal de instructores de las regionales durante el desarrollo de los mismos. El entrenamiento y las evaluaciones prácticas podrían ser coordinados por las capitanías de puerto como ya se indicó anteriormente.

#### **4.3 DESARROLLO DE CURSOS DE CAPACITACIÓN POR PARTE DE LAS CAPITANÍAS DE PUERTO.**

Esta es una alternativa viable que de hecho ya se viene desarrollando en algunas capitanías tales como Turbo y San Andrés, con la participación del personal de las

regionales y colaboración del gremio marítimo de cada localidad. Las materias cubiertas durante los cursos han sido autorizadas por la Dirección General Marítima, de acuerdo con la intensidad horaria que se presenta en el Anexo "L".

En cada caso las necesidades de las diferentes regiones no serán las mismas a las de otras localidades, por lo cual es necesario que los programas respondan a cada situación particular, sin olvidar por supuesto que estos mecanismos están orientados principalmente a capacitar y certificar gente de mar apenas en los niveles más básicos de idoneidad para el desempeño de labores a bordo de las embarcaciones y que es de primordial importancia que se mantengan las exigencias relacionadas con la seguridad y protección de la vida humana en el mar, y la disminución de riesgos de accidentes en el mar por razón de fallas o errores humanos.

## 5. CONCLUSIONES

Es notoria la ausencia de una política marítima nacional que defina con detalle los objetivos que debe alcanzar la nación en el desarrollo de sus intereses marítimos y las estrategias necesarias para alcanzar tales metas.

Tal como afirma el señor Contralmirante William Porras en su libro, "se puede decir que a pesar de los avances logrados en las últimas décadas, con respecto al desarrollo marítimo, Colombia está muy lejos de consolidar un poder marítimo que realmente sea consecuente con su posición geoestratégica... Colombia ha mantenido una mentalidad mediterránea y sólo en forma vaga, incoherente y con falta de claridad política, se tratan de buscar algunas soluciones marítimas a sus inmensas necesidades, haciendo uso limitado del mar, desperdiciando el potencial que le brindan sus áreas marítimas para incorporar al poder nacional los grandes recursos de orden económico y desarrollo intelectual, así como la ampliación y fortalecimiento de su poder naval... "<sup>14</sup>. La solución a esta problemática, sin embargo, descansa en un nivel más alto, en el ámbito de la definición de los

objetivos nacionales y las actividades que debe desempeñar la Comisión Colombiana del Océano, lo que corresponde a una esfera de estudio superior al alcance del presente trabajo.

Esta situación de falta de una política marítima definida es causa de que muchas actividades relacionadas con el mar no se ~~hallan~~<sup>HAYAN</sup> desarrollado en forma acorde con la gran potencialidad del país y se presenten situaciones como las tratadas en este documento. Se aprecia, en primera instancia, que la legislación nacional en materia de titulación para la gente de mar se halla en mora de ser actualizada de acuerdo con las normas internacionales de los tratados de los cuales Colombia hace parte, sin dejar por ello de tener en cuenta las situaciones reales y necesidades propias del gremio marítimo de las comunidades costeras del país.

Por otra parte, falta establecer los nuevos requerimientos y programas académicos para los cursos exigidos para la titulación en las nuevas clases de licencias, dependiendo de los tipos de embarcaciones a tripular y del tipo de navegación a realizar y los centros náuticos existentes en el país avalados por la Dirección General Marítima no son suficientes ni suplen las necesidades de los sitios de la geografía nacional apartados de ellos.

---

<sup>14</sup> PORRAS FERREIRA, William, Colombia marinera. Hacia una cultura y mentalidad marítima. Centro Editorial Fondo Rotatorio Armada Nacional. Cartagena, 1991. pp. 68.

Si bien es cierto en la legislación nacional existente al respecto (Decreto No. 2324 de 1984) no se establece explícitamente dentro de las funciones de la Dirección General Marítima que sea ésta la organización directamente encargada de la formación y capacitación de la gente de mar, sí le corresponde tomar una posición proactiva a este respecto, teniendo en cuenta las responsabilidades que le corresponden de acuerdo con las funciones establecidas en el mencionado decreto en cuanto a asesorar al Gobierno en la adopción de políticas y programas relacionados con las actividades marítimas, dirigir, controlar y promover el desarrollo de la Marina Mercante, y 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<sup>15</sup>.

Complementando lo anterior, si bien no es responsabilidad de la DIMAR el montaje de los centros de formación, capacitación y entrenamiento de la gente de mar en cuestión, no aparece tampoco disposición alguna que le prohíba desarrollar los cursos necesarios para la obtención de las licencias. De hecho, de acuerdo con la legislación vigente, es la Autoridad Marítima Nacional la encargada de establecer los pécsums y programas para los diferentes cursos<sup>16</sup>. No habiendo una barrera legal que impida actualmente a la Autoridad Marítima adelantar los programas de capacitación y entrenamiento, la realización de éstos, en la medida y alcance que

<sup>15</sup> Decreto Ley No. 2324 de 1984. Por el Cual se Reorganiza la Dirección General Marítima. Artículos 1º, 2º y 12º.

<sup>16</sup> Decreto No. 1597 de 1988. Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981. y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984. Artículo 25.

se plantea en el presente trabajo, dependería únicamente de tener la voluntad para implementar las alternativas, obtener los recursos necesarios y desarrollar los programas respectivos.

En lo que respecta a la realización de los cursos en zonas apartadas del país para la obtención de licencias de navegación, las alternativas para su implementación pueden llevarse a cabo con el concurso de la Dirección General Marítima, además de las personas y de que forman parte del gremio marítimo, tales como armadores, compañías de transporte marítimo, agencias marítimas, clubes náuticos y marinas, compañías de pilotos prácticos, siendo necesario, por supuesto, desarrollar de antemano las estrategias necesarias de acuerdo con las necesidades y disponibilidad de infraestructura y recursos con los que se cuente en cada regional. El método a emplear para el desarrollo en sí de los cursos puede corresponder a cualquiera de las alternativas planteadas anteriormente, entendiendo por ello que no son éstas mutuamente exclusivas y podría pensarse en la utilización de una combinación de ellas, según sean las condiciones y necesidades en cada localidad.

Finalmente, mientras el Estado colombiano se encuentra en la obligación de "ofrecer formación y habilitación profesional a quienes lo requieran"<sup>17</sup>, se considera que en las condiciones actuales aún no se ha actuado en la forma que exige dicha responsabilidad para llevar estos cursos a quienes los necesitan en las regiones

apartadas del país. Al no ofrecer a las personas la posibilidad de adelantar los cursos en condiciones que estén a su alcance, es posible que se esté violando el principio general del Derecho referente a que nadie puede ser obligado a realizar lo imposible. Si se analiza bien la situación de algunas de estas comunidades con respecto a la exigencia de tales cursos para aquellas personas que aspiren a la obtención de las licencias, ésta bien podría ser la situación que se está presentando.

Ya hace diez años que el señor General Daniel García Echeverri afirmaba "nuestro modelo de desarrollo es centrifugo en la actualidad. Los poderes están ubicados en la capital de la República sin que su eficacia se haya hecho sentir en el Hinterland y en la periferia"<sup>18</sup>. Es preciso cambiar este hecho que aún es realidad en muchas regiones del país, y un pequeño aporte en este sentido podría comenzar por solucionar los vacíos existentes en la legislación, infraestructura y actividades relacionadas con la formación y capacitación de nuestra gente de mar en las zonas apartadas del país.

---

<sup>17</sup> Colombia. Constitución Política. Artículo No. 54.

<sup>18</sup> GARCÍA ECHEVERRI, Daniel. Horizontes Geopolíticos Colombianos. Bogotá, D.C. Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Armadas. 1991. pp. 79.

## 6. RECOMENDACIONES

En lo posible, es necesario incluir la formación y capacitación de la gente de mar dentro de las actividades a realizar como parte del desarrollo de la marina mercante colombiana, en la medida que la política marítima de la nación sea implementada por la Comisión Colombiana del Océano.

Se considera necesario actualizar prontamente la legislación nacional relacionada con la formación y titulación de la gente de mar. Para ello, es conveniente realizar no solamente la actualización del Decreto 1597 de 1988, sino también lo propio con el Decreto 2324 de 1984.

Es indispensable establecer los nuevos requerimientos y programas académicos para los cursos exigidos para la titulación en las nuevas clases de licencias, dependiendo de los tipos de embarcaciones a tripular y del tipo de navegación a realizar, ya sea esta de tipo internacional o de cabotaje (doméstica, en el sentido de realizarse entre puertos de origen y destino en el mismo litoral colombiano, sin salir a aguas internacionales), considerando las diferentes exigencias entre una navegación cercana a la costa y otra en la que se salga a mar abierto, como la que

se realiza entre el continente y la isla de San Andrés. Los nuevos programas académicos y los demás requisitos inherentes a las respectivas licencias, una vez establecidos, deben ser ordenados mediante la correspondiente resolución de la Dirección General Marítima, permaneciendo sujetos al control evaluación y supervisión constante por parte de la División de Gentes de Mar y Naves de esa dirección.

Es necesario estudiar la posibilidad de aumentar el número de personal directamente involucrado en el planeamiento, desarrollo y proyección de la gente de mar en la División correspondiente en la Dirección General Marítima. La implementación de nuevos sistemas de capacitación y entrenamiento, además de la supervisión de los establecimientos de instrucción náutica ya existentes, exigen de un mayor número de personal en esta sección, por lo cual se recomienda la asignación de al menos dos oficiales subalternos o segundos oficiales mercantes para desempeñar tales funciones. Ya con anterioridad, y refiriéndose a un ámbito incluso superior al que aquí se trata, el señor Contralmirante William Porras había escrito que con respecto a las actividades relacionadas con el mar "merece especial atención, el fortalecimiento de la autoridad marítima nacional, ejercida por la Dirección General Marítima DIMAR, la cual requiere ser fortalecida, como parte de las políticas y objetivos específicos que se fijen en esta materia"<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> PORRAS FERREIRA, William. Colombia marinera. Hacia una cultura y mentalidad marítima. Centro Editorial Fondo Rotatorio Armada Nacional. Cartagena, 1991. pp. 90.

Mientras continúe la situación actual, es decir, en la medida en que no existan los centros náuticos necesarios para la capacitación y entrenamiento de la gente de mar en las zonas apartadas del país, se recomienda implementar y continuar con la realización de los cursos necesarios para la obtención de licencias en las categorías de mariner, mariner motorista y patrón de bote o motorista de bote con motor fuera de borda. De igual manera pueden implementarse cursos que atiendan no solamente al sector de la gente de mar que se dedica a las prácticas comerciales como el transporte de turistas o la pesca artesanal, sino que además atiendan al sector privado que necesite obtener licencias para embarcaciones de recreo.

## BIBLIOGRAFÍA

COLOMBIA. Constitución política.

COLOMBIA. Decreto Ley No. 2324 de 1984. Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima.

COLOMBIA. Decreto No. 1597 de 1988. Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984.

COLOMBIA. Decreto No. 2150 de 1995. Regímenes Especiales.

DIVISIÓN GENTES DE MAR Y NAVES. Cartilla guía de servicios. División de gentes de mar y naves, 2000.

GARCÍA ECHEVERRI, Daniel. Horizontes geopolíticos colombianos. Bogotá, D.C. Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares, 1991. 179 p.

PORRAS FERREIRA, William. Colombia marinera. Hacia una cultura y mentalidad marítima. Centro Editorial Fondo Rotatorio Armada Nacional. Cartagena, 1991. 145 p.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. Londres, 1978.

**ANEXO "A"****DECRETO 2150 DE 1995<sup>20</sup>****CAPITULO V**

**Artículo 110. Competencia de las capitanías de puerto de primera categoría.** Las capitanías de puerto de primera categoría, además de las funciones generales atribuidas por ley, serán competentes para:

- a) Autorizar o resolver las solicitudes de alteración o modificación que se vayan a efectuar en una nave o artefacto naval menor o hasta de 16 metros de eslora de diseño, tanto en astilleros nacionales como extranjeros;
- b) Autorizar o resolver las solicitudes de construcción de naves menores o hasta de 16 metros de eslora de diseño, tanto en astilleros nacionales como extranjeros;
- c) Autorizar o resolver las solicitudes de desguace de una nave o artefacto naval menor o hasta de 16 metros de eslora de diseño, tanto en astilleros nacionales como extranjeros;
- d) Sin perjuicio de la competencia asignada a la Dirección General Marítima para la expedición de las licencias de explotación comercial de astilleros, expedir la licencia de explotación comercial para talleres de reparación naval;
- e) Expedir las licencias para entrenamiento a/b de los alumnos de último año, o que hayan terminado un curso de complementación, con categoría de oficial, al igual que las del personal de marinería;
- f) Expedir las licencias para marinería cubierta, máquinas y pesca, que efectúen navegación regional y costanera;
- g) Expedir las licencias para patrón de bahía;
- h) Expedir las licencias para marinería de yates y naves deportivas;
- i) Autorizar o resolver las solicitudes de permiso y/o autorizaciones para la construcción en playas marítimas o terrenos de bajamar, en un área hasta de 200 metros cuadrados, que se efectúe en material permanente, sobre terreno consolidado y previa presentación de la licencia ambiental;
- j) Autorizar o resolver las solicitudes de permiso y/o autorizaciones para la relimpia de canales siempre y cuando se den las condiciones iniciales de dragado;
- k) Autorizar o resolver las solicitudes de permiso y/o autorizaciones para la construcción temporal de kioscos, instalación de carpas, ventas y, en general de construcciones no permanentes en bienes de uso público.

<sup>20</sup> Decreto No. 2150. Regímenes especiales.

## ANEXO "B" DEFINICIONES<sup>21</sup>

### 1. Capitán

Oficial al mando de una nave mayor, en posesión de una licencia de navegación bajo tal denominación, quien además de ser delegado de la Autoridad Pública es representante del Armador, con las facultades que le confieren el Código de Comercio, Libro Quinto, y además normas de la Marina Mercante Colombiana.

### 2. Oficial Mercante

Auxiliar del Capitán para la administración y operación de la nave, como también para el control de la marinería de la cual es superior directo.

### 3. Oficial de Puente

Oficial de cubierta, apto para desempeñarse como Oficial de Guardia en el puente, en navegación oceánica o regional, según su categoría.

### 4. Oficial de Puente de Primera Clase

Oficial de Puente facultado para desempeñarse como Primer Oficial en la categoría respectiva, siendo apto para sustituir al Capitán de la nave si éste se inhabilita para el servicio durante la navegación.

### 5. Primer Oficial

Cargo desempeñado a bordo por un Oficial de Puente de Primera Clase, en su respectiva categoría.

### 6. Segundo y Tercer Oficiales

Cargos desempeñados por Oficiales de Puente, en sus respectivas categorías.

### 7. Oficial Maquinista

Oficial de Máquinas, apto para prestar guardia en la Cámara de Máquinas.

### 8. Oficial Maquinista de Primera Clase

Oficial de Máquinas, facultado para desempeñarse como Primer Maquinista, en la categoría respectiva, siendo apto para sustituir al Maquinista Jefe si éste se inhabilita para el servicio durante la navegación.

### 9. Oficial Maquinista Jefe

<sup>21</sup> Decreto No. 1597 de 1988. Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984.

Oficial Jefe del Departamento de Máquinas del buque.

#### **10. Primer Maquinista**

Cargo a bordo desempeñado por un Oficial de Máquinas en posesión de la licencia de Maquinista de Primera Clase, en su respectiva categoría.

#### **11. Segundo y Tercer Maquinista**

Cargos desempeñados a bordo por Oficiales Maquinistas, en sus respectivas especializaciones y categorías.

#### **12. Oficiales Electricista, de Refrigeración y demás Especialidades de Ingeniería con Aplicación a Bordo**

Profesionales en posesión de una licencia de navegación bajo una de dichas denominaciones, quienes dependen del Maquinista Jefe y son responsables inmediatos por el mantenimiento y operación de los equipos y sistemas propios de las respectivas especialidades.

#### **13. Operador de Radiocomunicaciones**

Oficial, apto para desempeñarse como Oficial de Comunicaciones a bordo de buques con equipos modernos de radiocomunicaciones y radionavegación.

#### **14. Oficial Radiotelegrafista**

Oficial, apto para desempeñarse como Oficial Radiotelegrafista y Radiotelefonista, exclusivamente.

#### **15. Marinería**

Tripulante con aptitud para realizar trabajos generales de mantenimiento y conservación del material, en sus respectivos departamentos, a bordo de cualquier buque.

#### **16. Marinero Costanero**

Marinero de Cubierta apto para desempeñar tales funciones a bordo de naves menores que efectúen navegación costanera, exclusivamente.

#### **17. Marinero Timonel, y Mecánico de Propulsión**

Marineros aptos para desempeñar los deberes de guardia en el puente y en la sala de máquinas, respectivamente.

#### **18. Marinero de Primera Clase – Mecánico de Propulsión de Primera Clase**

Marineros experimentados, de comprobada competencia en su especialidad, aptos para desempeñar cargos de control y supervisión de marinería, tales como los de contramaestre y mecánico supervisor, quienes deben ser titulados para operación de embarcaciones de supervivencia.

#### **19. Marinero Motorista**

Marinero apto para desempeñarse como motorista en navegación regional.

#### **20. Motorista Costanero**

Motorista autorizado para desempeñarse como Patrón de bote, en navegación costanera.

#### **21. Potencia Propulsora**

La potencia en kilovatios consignada en el certificado de Registro ( matrícula ) .

#### **22. Navegación Marítima o de Altura**

La efectuada en aguas oceánicas en donde la posición de la nave solamente puede determinarse mediante la observación astronómica o por medios sustitutivos de la misma.

#### **23. Navegación Próxima a la Costa o Navegación Regional**

La efectuada a lo largo de la costa, sin encontrarse en ningún momento a más de 12 millas del punto más cercano de la misma.

#### **24. Navegación Costanera**

Es la navegación regional efectuada siguiendo la costa, sin apartarse en ningún momento más de 6 millas de la misma.

#### **25. Cabotaje**

Tráfico comercial de personas o mercancías, entre puertos marítimos de la República.

#### **26. Tripulación**

El conjunto de personas que tripulan una nave, quienes están bajo el mando del Capitán o Patrón.

#### **27. Tripulante en Entrenamiento**

Persona embarcada con fines de entrenamiento, en posesión de una licencia de navegación clase tres (3) , y quien únicamente puede desempeñarse a bode como supernumerario.

#### **28. Faena Marítima Restringida**

Actividad desarrollada por una nave costanera, dentro de un área limitada por una distancia máxima de 6 millas del puerto hacia ambos lados de la costa, y 3 millas mar afuera.

#### **29. Faena de Pesca**

Actividad que comienza cuando la nave pesquera zarpa de puerto para pescar, y termina cuando de regreso amarra o fondea en el puerto para descargar el producto.

#### **30. Auxiliar de Marinería**

Persona autorizada para tripular como marinero una embarcación que efectúe faenas marítimas restringidas, exclusivamente.

**31. Certificación de Licencia**

Documento expedido por el Capitán de Puerto, el cual sustituye a la licencia de navegación por un periodo máximo de 90 días, cuando ésta es entregada por el titular para su revalidación o cambio.

**32. Nave Menor**

Nave cuyo tonelaje de registro neto sea inferior a 25 toneladas.

**33. Pilotín**

Alumno de último año de Escuela Náutica de Oficiales de Cubierta o Máquinas, reconocida por la Autoridad Marítima, embarcado para prácticas y entrenamiento profesional.

**34. Operador de Embarcaciones de Supervivencia**

Los Oficiales de Cubierta y Propulsión como también la marinería de Primera Clase, y otros tripulantes en posesión de Licencia para operar embarcaciones de supervivencia.

**35. Título**

Sinónimo de licencia de Navegación.

**36. Convenio**

El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardias de la Gente de Mar, 1978.

**37. Autoridad Marítima**

El Director General Marítimo y Portuario.

**38. Autoridad Marítima Local**

El Capitán de Puerto respectivo.

**39. Tonelaje de Arqueo (T.A.B.)**

Capacidad transportadora de un buque en unidades convencionales obtenidas mediante fórmula matemática utilizada principalmente para efectos del registro (matrícula).

**40. Nave de Pesca**

La dedicada a la captura de los recursos renovables del mar.

**41. Nave de Recreo ( Yate)**

Nave por lo regular del tipo marítimo convencional, propulsada a motor o a vela, o una combinación de las dos, y destinada a efectuar viajes de placer de carácter "no comercial".

**42. Nave o Embarcación Deportiva**

Nave, comúnmente menor, destinada a la práctica de deportes náuticos especiales, tales como la navegación a vela o a remo, y la práctica de actividades varias, siendo por lo regular de

construcción simple, sin cubierta ni superestructura; algunas para uso individual y todas ellas destinadas a la práctica deportiva.

#### **43. Capitán de Pesca**

Persona facultada para el mando de embarcaciones mayores de pesca.

#### **44. Oficial de Pesca de 1ª. Clase**

Persona facultada para sustituir al Capitán de Pesca, si este se inhabilita durante la navegación.

#### **45. Oficial de Pesca**

Persona facultada para desempeñarse como Oficial de guardia en el puente, en buque de pesca.

#### **46. Oficial Jefe de Cubierta**

Oficial de Pesca, apto para dirigir las faenas de pesca especializadas ( por ejemplo las faenas de cerco) , en buques de pesca que lo requieran.

#### **47. Patrón de Pesca**

Oficial de Pesca, expresamente habilitado para mando de naves menores de pesca comercial en navegación regional.

#### **48. Maquinista Jefe de Pesca**

Oficial de máquinas facultado para desempeñarse como Jefe de Máquinas en buques mayores de pesca, dentro de su categoría.

#### **49. Maquinista de Pesca de 1ª. Clase**

Persona facultada para sustituir al Maquinista Jefe de Pesca, si este se inhabilita durante la navegación.

#### **50. Maquinista de Pesca**

Oficial apto para desempeñarse como Oficial de guardia de máquinas en buques de pesca, de conformidad con su categoría.

#### **51. Marinero de Pesca de 1ª. Clase**

Marinero de Pesca, apto para dirigir la marinería en las labores relacionadas con la pesca y el mantenimiento y conservación de los equipos y material de cubierta, como también para prestar guardia en el puente y desempeñarse como timonel.

#### **52. Motorista de Pesca Regional**

Marinero de Máquinas de 1ª. Clase, apto para desempeñarse como motorista en buques de pesca con potencia propulsora hasta de 350 K.W. indicados.

#### **53. Marinero de Pesca**

Marinero apto para desempeñar las labores ordinarias subalternas, tanto en cubierta como en máquinas.

#### **54. Marinero Motorista de Pesca Costanera**

Marinero de máquinas, apto para desempeñarse como motorista en buques de pesca con motores propulsores hasta de 75 K.W. indicados.

#### **55. Pesca Comercial**

Las labores de pesca, tanto industrial como artesanal.

#### **56. Pesca Industrial**

La realizada por personas naturales o jurídicas, con medios y sistemas propios a una industria de mediana o gran escala.

#### **57. Pesca Artesanal**

La realizada por personas naturales, que incorporan a esta actividad su trabajo, o por cooperativas u otras asociaciones integradas por pescadores, cuando utilicen sistemas y aparejos, propios de una actividad productiva de pequeña escala.

#### **58. Pesca de Subsistencia**

La realizada sin ánimo de lucro para proporcionar alimento a quien la ejecute o a su familia.

#### **59. Pesca Científica**

La que se realiza únicamente para fines de investigación y estudio.

#### **60. Pesca Deportiva**

La realizada como recreación o deporte, sin otra finalidad que su realización misma.

## ANEXO "C" CLASIFICACIÓN DE LA GENTE DE MAR<sup>22</sup>

ARTICULO 7º.- La gente de mar está constituida por tres categorías, así:

1. Capitán
2. Oficiales.
3. Marinería.

ARTICULO 8º.- Así mismo, por la actividad desempeñada a bordo se clasifica como sigue:

1. Personal de Cubierta y Navegación
2. Personal de Máquinas.
3. Personal de los Servicios.

ARTICULO 9º.- Por la actividad marítima a la cual se dedique el buque, se clasifica en:

1. Tripulantes de naves de transporte marítimo.
2. Tripulantes de naves de transporte marítimo especializado. (Buques , tanques y similares).
3. Tripulantes de naves de pesca comercial.
4. Tripulantes de naves de recreo.

ARTICULO 10.- El personal de cubierta está constituido por las personas que desempeñen a bordo actividades relacionadas con la nave, navegación propiamente dicha y las labores de cubierta. Este personal depende directamente del Primer Oficial, salvo las excepciones expresamente señaladas en el presente Decreto. Los Oficiales de Radiocomunicaciones (Oficiales Radiotelegrafistas y Operadores de Radiocomunicaciones), dependen, para lo de su cargo, directamente del Capitán.

ARTICULO 11.- El personal de Máquinas está constituido por los tripulantes cuyas actividades están directamente relacionadas con la operación mantenimiento y conservación de la maquinaria propulsora y auxiliar, encuéntrase instalada dentro de la sala principal de máquinas, o fuera de ella. Este personal depende directamente del Maquinista Jefe y comprende, tanto al personal de propulsión como al personal auxiliar de ingeniería (electricistas, mecánicos de refrigeración, ect.) y los mecánicos de cubierta.

ARTICULO 12.- El personal de los servicios está compuesto por aquellos tripulantes que se desempeñan en actividades administrativas y de servicios de a bordo, tales como sanidad,

<sup>22</sup> Decreto No. 1597 de 1988. Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984. Primera Parte, Título Segundo.

cocina. Mayordomía y similares. Esta personal depende del Oficial de los Servicios, cuando exista este cargo a bordo, o en su defecto del Oficial que designe el Capitán, salvo las excepciones señaladas en el artículo siguiente.

ARTICULO 13.- Cuando haya Médico a bordo, éste dependerá del Primer Oficial, salvo en los casos en que haya epidemia a bordo, en los cuales su conducto será directamente con el Capitán

ARTICULO 14.- Las naves dedicadas a labores de investigación científica, la exploración y la exploración de los recursos del mar. Con excepción de los recursos vivos, serán tripuladas por personal en posesión de la licencia de navegación correspondiente a la actividad de transporte marítimo, detalladas en la presente Parte.

## ANEXO "D"

### LICENCIAS DE NAVEGACIÓN Y LIBRETAS DE EMBARCO<sup>23</sup>

#### CAPITULO I

##### Generalidades

ARTICULO 15.- La Licencia de Navegación es el documento que acredita la idoneidad del tripulante, para su desempeño a bordo, siendo obligatoria para todos y cada uno de ellos. Dicha Licencia de Navegación expedida en virtud de la Ley 35/81, reglamentada por el presente Decreto, será obligatoria para todos los tripulantes de naves dedicadas al transporte marítimo, a partir del 28 de abril de 1989. Su expedición, sin embargo, podrá ser iniciada por la Autoridad Marítima, a partir del 27 de enero de 1989, en la medida que corresponda con lo dispuesto en el Parágrafo 2), del Artículo VII, del Convenio.

Las licencias de Navegación para tripulantes cobijados por la Ley 35/81, cuya formación o práctica a bordo se haya iniciado con anterioridad al 28 de abril de 1984, serán reconocidas como válidas, para el desempeño de dicho cargo, y para ascenso, debiendo ser "certificadas" expresamente por la Autoridad Marítima. Para este efecto, los poseedores de dichas licencias tendrán plazo hasta el 30 de junio de 1989 para obtener dicha certificación, reservándose la Autoridad Marítima la facultad de exigir las comprobaciones de idoneidad necesarias, a satisfacción de la misma, absteniéndose, en caso contrario, de expedir dicha Certificación hasta tanto no se satisfagan dichos requisitos, pudiendo expedirse, sin embargo, Licencia en el grado inmediatamente inferior, si así lo solicita el interesado.

ARTICULO 16.- La Libreta de Embarco por su parte, acredita, además de los períodos de embarco del tripulante y los cargos desempeñados a bordo, la aptitud física del titular en los términos señalados por la Ley 35/81, y / o el presente Decreto, en particular en lo referente a la vista y el oído y en algunos casos el habla, siendo a su vez obligatoria para toda la gente de mar de transporte marítimo a que se refiere la presente Parte, con excepción de quienes efectúen embarco de entrenamiento bajo cualquier condición, como supernumerario a bordo y de los auxiliares de marinería a que se refiere el Artículo 6 numeral 31.

ARTICULO 17.- Los exámenes médicos reglamentarios, tanto iniciales como periódicos que debe acreditar toda gente de mar, serán practicados por médicos de la Sanidad Portuaria o en su defecto por médico al servicio del armador que previamente haya sido inscrito y autorizado como tal por la Dirección General Marítima y Portuaria, quienes verificarán en particular la agudeza visual y la capacidad de distinguir los colores, la capacidad auditiva, y en los casos correspondientes, el habla, además del estado general de salud, en la forma establecida en el Reglamento Nacional de Requisitos de Aptitud Psicofísica e Inhabilidades para la Carrera de Mar vigente.

<sup>23</sup> Decreto No. 1597 de 1988. Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981 y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984. Primera Parte, Título Tercero.

ARTICULO 18.- El Director General Marítimo y Portuario, en consulta y coordinación con el Ministerio de Salud y teniendo en cuenta lo establecido en la Ley 35/81, sobre los requisitos de aptitud física para la Carrera del Mar, y la práctica internacional corriente, prepara para aprobación del Gobierno Nacional el "Reglamento de Requisitos Mínimos de Aptitud Psicofísica e Inhabilitaciones para la Carrera del Mar". Hasta tanto no sea expedido dicho reglamento por el Gobierno Nacional, la Autoridad Marítima, conjuntamente con la Sanidad de la Armada Nacional, fijará unos requisitos mínimos de aptitud física que deberá satisfacer la gente de mar para su ingreso y ejercicio profesional, teniendo en cuenta, además de la buena salud para vivir en comunidad, unos mínimos de capacidad visual, color de la visión, capacidad auditiva y facultad de habla, de conformidad con lo prescrito en la Ley 35/81, y en el presente Decreto sobre estos aspectos, y la buena práctica marítima internacional.

ARTICULO 19.- El embarco transitorio de personas que no formen parte de la tripulación regular de una nave, el cual sea solicitado por escrito por el Armador para efectuar a bordo labores especiales durante un determinado período de navegación, por ejemplo, el embarco de obreros pintores, o de veterinario cuando se transporte ganado, será autorizado por el Capitán del Puerto. En la solicitud que presente el Armador deberá indicarse el número de personas, su nombre e identificación, la clase de trabajo especial a realizar a bordo, la razón del mismo, el tiempo solicitado y cualquier otra circunstancia especial. El Capitán de Puerto, si a su juicio considera justificada la solicitud, y el alojamiento de dichas personas a bordo es adecuado, lo autorizará mediante una "**Autorización Especial de Embarco**", en la cual figurarán los datos específicos enunciados anteriormente. Esta autorización será presentada por el Capitán del buque al Capitán de Puerto en los puertos colombianos donde arribe, y a las autoridades extranjeras, cuando fuese del caso y lo solicitaren.

## CAPITULO II

### Clases, Grados y Categorías de las Licencias de Navegación

ARTICULO 20.- Las Licencias de Navegación se expedirán en tres (3) clases así:

1.- **Licencia de la Clase 1, o Licencia Regular de Navegación:** Es el título que faculta a un tripulante para desempeñarse a bordo en un cargo específico para el cual es idóneo. Podrá expedirse "Restringida", o "No restringida", de conformidad con lo dispuesto en este Decreto.

2.- **Licencia de la Clase 2, o Dispensa:** Es un título de carácter especial, mediante la cual se autoriza a un determinado tripulante para desempeñarse en la categoría inmediatamente superior (distinto de los cargos de Oficial radiotelegrafista y operador de radiocomunicaciones, salvo que concurren las circunstancias prescritas en los Requisitos de Radiocomunicaciones), en un buque específico, para el cual el beneficiario no tenga título idóneo, a condición de que posea licencia de navegación **No restringida** en el grado inmediatamente inferior, y su competencia sea suficientemente comprobada para ocupar sin riesgo dicho cargo, a satisfacción de la Autoridad Marítima.

Esta licencia sólo será expedida por la Autoridad Marítima en casos excepcionales de comprobada urgencia, y por el menor tiempo posible, sin exceder de seis (6) meses. Solamente se expedirá a solicitud del Armador respectivo.

Las Dispensas para Capitanes y Maquinista Jefes, y para Oficiales de Primera Clase de Puente y de Máquinas (propulsión), para desempeñarse en buques de mayor tonelaje o potencia propulsora, o de servicio especializado, o de tipo distinto, solamente se concederán en casos de fuerza mayor, y por período que por ningún motivo exceda de sesenta (60) días.

**3. Licencia de Clase 3, para Entrenamiento:** Será expedida por la Autoridad Marítima a solicitud de la Dirección de la Escuela Náutica, para respaldar el entrenamiento a bordo de los alumnos de último año, o que hayan terminado un curso de complementación, con categoría de Oficial. Cuando se trate de personal de Marinería, la solicitud se presentará al Capitán de Puerto, quien expedirá la respectiva Licencia para Entrenamiento.

ARTICULO 21.- Los grados de las licencias regulares de la gente de mar del transporte marítimo, son los siguientes:

#### 1. Capitanes

Capitán de Altura, Categoría "A".  
 Capitán de Altura, Categoría "B".  
 Capitán Regional, Categoría "B" Restringida.  
 Capitán Regional, Categoría "C".  
 Capitán de Remolcador Oceánico.  
 Capitán de Remolcador Costanero o de Bahía.

#### 2. Oficiales de Cubierta

Oficial de Puesto de Primera Clase, Categoría "A".  
 Oficial de Puesto de Primera Clase, Categoría "B".  
 Oficial de Puesto de Primera Clase, Categoría "B" Restringida.  
 Oficial de Puesto de Altura.  
 Oficial de Puesto Regional.  
 Operador de Radiocomunicaciones.  
 Oficial Radiotelegrafista de Primera Clase.  
 Oficial Radiotelegrafista de Segunda Clase.  
 Patrón Regional.  
 Patrón de Bahía.

#### 3. Oficiales de Máquinas

Oficial Maquinista Jefe de Altura, Categoría "A".  
 Oficial Maquinista Jefe de Altura, Categoría "B".  
 Oficial Maquinista Jefe Regional, Categoría "B" Restringida.  
 Oficial Maquinista Jefe Regional, Categoría "C".  
 Oficial Maquinista de 1ª. Clase, Categoría "A".  
 Oficial Maquinista de 1ª. Clase, Categoría "B".  
 Oficial Maquinista Regional de 1ª. Clase, Categoría "B" Restringida.  
 Oficial Maquinista de Altura.  
 Oficial Maquinista Regional.  
 Oficial Electricista, Categoría "A".  
 Oficial Electricista, Categoría "B".  
 Oficial de Refrigeración, Categoría "A".  
 Oficial de Refrigeración, Categoría "B".  
 Oficial de Electrónica, Categoría "A".  
 Oficial de Electrónica, Categoría "B".  
 Oficial Maquinista Jefe Regional, Categoría "B" Restringida.

#### 4. Oficiales de los Servicios

Oficial de los Servicios, Categoría "A".  
 Oficial de los Servicios, Categoría "B".  
 Oficial Médico, Categoría "A".

Oficial Médico, Categoría "B".

### 5. Pilotines

Pilotines de Cubierta ( de altura y regional).  
Pilotines de Máquinas (de altura y regional).

### 6. Marinería de Cubierta

Marinería de Primera Clase.  
Marinero Timonel.  
Marinero de Cubierta.  
Marinero Costanero.  
Marinero Bombero de Primera Clase.  
Marinero Bombero.

### 7. Marinería de Máquinas

Mecánico de Propulsión de Primera Clase.  
Mecánico de Propulsión  
Marinero de Máquinas.  
Motorista Regional.  
Motorista Costanero.  
Marinero Operador de Calderas, Clase "A".  
Marinero Operador de Calderas, Clase "B".  
Auxiliar de Calderas.  
Mecánico Electricista, Categoría "A".  
Mecánico Electricista, Categoría "B".  
Mecánico de Refrigeración, Categoría "A".  
Mecánico de Refrigeración, Categoría "B".  
Mecánico Electrónico, Categoría "A".  
Mecánico Electrónico, Categoría "B".  
Mecánico Ajustador, Categoría "A".  
Mecánico Ajustador, Categoría "B".  
Mecánico Tornero, Categoría "A".  
Mecánico Tornero, Categoría "B".

### 8. Marinería de los Servicios

#### Mayordomo, Categoría "A".

Mayordomo, Categoría "B".  
Camarero.  
Cocinero, Panadero, Categoría "A".  
Cocinero, Panadero, Categoría "B".  
Ayudante de Cocina.  
Enfermero, Categoría "A".  
Enfermero, Categoría "B".

ARTICULO 22.- Cuando la operación de las naves, o la tecnificación de los medios de navegación o propulsión así lo requieran, la Autoridad Marítima podrá expedir licencias de navegación en especialidades diferentes a las relacionadas anteriormente, indicándose claramente en ellas la idoneidad del titular. La expedición de estas licencias será autorizada mediante Resolución motivada de la Autoridad Marítima.

## CAPITULO III

## De la Expedición y Validez de las Licencias de Navegación

ARTICULO 23.- Para obtener licencia de navegación para el transporte marítimo por primera vez, los aspirantes deben llenar los siguientes requisitos:

1. Acreditar ser ciudadano colombiano.
2. Haber cumplido los 18 años de edad, y tener menos de 50 años.
3. Ser bachiller, para las licencias de categoría de Oficial de las Clases "A" y "B" y Operadores de Radiocomunicaciones. Haber aprobado 5º. Año de bachillerato para los Oficiales de Categoría "B" Restringida y "C", y Oficiales Radiotelegrafistas, y 4º. De bachillerato para las licencias de Patrón Regional y Marinería de cubierta y máquinas de Primera Clase. Para las licencias de Marineros de Cubierta y Máquinas (Licencia no restringida) y Licencia de Patrón de Bahía, se acreditará 2º. De bachillerato. La Autoridad Marítima determinará el grado de educación secundaria o primaria que debe acreditarse para las demás licencias de navegación.
4. Presentar certificado de Policía o Judicial, expedido por el Departamento Administrativo de Seguridad. (D.A.S.)
5. Tener definida su situación militar.
6. Ser físicamente apto para la carrera del mar, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Requisitos Mínimos de Aptitud Psicofísica para la Carrera del Mar, que esté vigente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18.
7. Presentar recibo de pago de los Derechos de Licencia
8. Acreditar debidamente la idoneidad profesional correspondiente.
9. Los demás requisitos generales que fije la Autoridad Marítima.

ARTICULO 24.- La idoneidad a que se refiere el numeral 8 del Artículo anterior, se acreditará ante la Autoridad Marítima de la siguiente forma:

1. Oficiales de Puente y Maquinistas de Altura

Ser egresados de las Escuelas de Oficiales Mercantes de Altura (Escuela Naval Almirante Padilla).

2. Oficiales de Cubierta y Máquinas de Navegación Regional y Marinería

a. Presentar certificación expedida por la Dirección de la Escuela Náutica, en la que debe constar expresamente

1) La clase de curso y duración en meses.

2) Los embarcos de práctica efectuados, incluyendo el nombre de la nave o naves en las cuales se llevó a cabo, y el del instructor (es) o supervisor (es) de los mismos.

3) Las calificaciones obtenidas

b. Acreditar debidamente el requisito de educación primaria o secundaria exigidos.

c. Presentar certificado médico de aptitud física para la carrera del mar, con no más de treinta (30) días de haber sido expedido.

3. Profesionales o Técnicos en Ramas de Ingeniería o de los Servicios con Aplicación a Bordo.

a. Presentar título o certificación autenticada de haber efectuado estudios a nivel superior, intermedio o técnico, o nivel de aprendizaje, en una rama de ingeniería o los servicios con aplicación a bordo ( electricidad, electrónica, refrigeración mayordomía, cocina, etc )

Los títulos de educación intermedia y superior deben estar debidamente registrados en el Ministerio de Educación Nacional.

b. Presentar certificación expedida por la Escuela Náutica respectiva de haber aprobado el Curso de Complementación Profesional correspondiente, establecido por la Autoridad Marítima y efectuado el embarco de prácticas respectivo.

c. Presentar certificado médico de aptitud física, con no más de treinta (30) días de haber sido expedido.

#### 4. Auxiliares de Marinería ( Licencia Restringida)

a. Solicitud del Armador interesado, dirigida al Capitán de Puerto, en la que manifieste su intención de contratarlo para dichos servicios, indicando el nombre completo del candidato, la navegación que efectuará la nave, el grado numero y fecha de expedición de la licencia del Patrón al mando de la embarcación en donde debe embarcarse dicho marinerero, y dejando constancia de que conoce la habilidad del candidato y lo considera apto para dicho desempeño.

b. Presentar el respectivo certificado de aptitud médica, en la forma dispuesta en el presente Decreto.

ARTICULO 25.- Los cursos de formación especial y los de complementación, que dan derecho a la Licencia de Navegación, Clase 1, satisfarán los siguientes requisitos:

##### 1. Para Oficiales de Puente y Maquinaria de Altura

Cinco (5) semestres lectivos, como mínimo de conformidad con el pènsum y programas que establezca la Autoridad Marítima, quien al promulgarlos se ceñirá en todas sus partes a lo establecido en la Ley 35/81, para estas categorías, adicionando los requisitos académicos que garanticen la capacitación del Oficial acorde con el desarrollo de la Marina Mercante Colombiana.

##### 2. Para Oficiales de Puente y Maquinistas de Navegación Regional

Cuatro (4) semestres lectivos, como mínimo de conformidad con pènsum y programas que establezca la Autoridad Marítima quien al promulgarlos se ceñirá en todas sus partes a lo establecido en la Ley 35/81, para estas categorías, en particular sobre la no presentación de exámenes completos sobre navegación astronómica y sistemas electrónicos de determinación de la situación significando por ende la reducción de los respectivos programas en la forma correspondiente, por tratarse una Licencia de navegación de carácter restringido.

##### 3. Para Marineros de Cubierta y Máquinas

- a. Aprobar curso técnico en tierra, de conformidad con el pènsum y programas que establezca la Autoridad Marítima.
- b. Acreditar un embarco mínimo de prácticas, fijado por la Autoridad Marítima pero en ningún caso inferior a dos (2) meses

#### 4. Para Marineros Costaneros de Cubierta y Máquinas

- a. Aprobar el curso técnico en tierra, de conformidad con el pênsum y programas que establezca la Autoridad Marítima
- b. Acreditar un embarco mínimo de práctica, fijado por la Autoridad Marítima, en ningún caso inferior a 80 horas.

#### 5. Para Motorista Costanero

- a. Aprobar el correspondiente curso técnico en tierra de conformidad con el pênsum y programas que establezca la Autoridad Marítima.
- b. Acreditar un embarco mínimo de prácticas, fijado por la Autoridad Marítima, en ningún caso inferior a 80 horas; o
  - 1) Poseer Licencia de Navegación de motorista de bahía.
  - 2) Acreditar un mínimo de embarco de 36 meses desempeñándose como tal.
  - 3) Aprobar exámenes profesionales.

#### 6. Curso de Complementación para Personal Auxiliar de Máquinas y Personal de los Servicios, de Categoría de Marinero.

- a. Aprobar curso de orientación marinera y profesional de conformidad con pênsum y programas que establezca la Autoridad Marítima.
- b. Acreditar un embarco mínimo de prácticas, fijado por la Autoridad Marítima, pero en ningún caso inferior a veinte (20) días.

#### 7. Curso de Complementación para Personal Auxiliar de Máquinas, y Personal de los Servicios con Categoría de Oficial

- a. Aprobar el curso de orientación marinera y profesional, de conformidad con el pênsum de programas que establezca la Autoridad Marítima.
- b. Acreditar un embarco mínimo de prácticas, fijado por la Autoridad Marítima, pero en ningún caso inferior a seis (6) semanas.

#### 8. Curso de Orientación Marinera y Profesional para Licencia de Oficial Radiotelegrafista Marítimo.

- a. Presentar Licencia de radiotelegrafista, expedida por el Ministerio de Comunicaciones.
- b. Acreditar haber aprobado el curso de orientación marinera y profesional que incluya, además de los requisitos exigidos por el Reglamento Internacional de Radiocomunicaciones ( Servicio Móvil Marítimo), las prescripciones correspondientes a la Regla IV/1 y su Apéndice, Regla IV /2 del Convenio, como también las Partes I y II de la Resolución 14, adjunta al Convenio, y los cursos que ésta determine.

ARTICULO 26.- Mientras no se constituyen algunos de los cursos de orientación marinera y profesional (excluidos los cursos para operadores de Radiocomunicaciones), el entrenamiento del aspirante en tierra podrá ser autorizado por la Autoridad Marítima para efectuarlo a bordo, con licencia de navegación de la Clase 3, previa solicitud del Armador quien deberá comprometerse a entrenarlo sobre los deberes a bordo, siempre y cuando la Autoridad Marítima considere que los medios y equipos de a bordo garantizan los objetivos del entrenamiento. Dicho entrenamiento no será inferior a seis (6) meses.

La Autoridad Marítima establecerá los mecanismos de control adecuados para garantizar el normal desarrollo de dichos entrenamientos.

ARTICULO 27.- **Validez de las Licencias de Navegación** : Las Licencias de Navegación que expida la Autoridad Marítima, tendrá la siguiente validez:

De Clase 1 (Regulares), cinco (5) años ; Clase 2 (Dispensas), seis (6) meses como máximo; y Clase 3 (Entrenamiento), doce (12) meses como máximo. Cuando se trate de Licencias Colectivas para los embarcos de prácticas correspondiente a los cursos de formación de marinería, aquellas tendrán validez por todo el tiempo que dure el curso respectivo.

ARTICULO 28.- **De los Requisitos para Ascenso:** Para las Licencias de Navegación posteriores, se deben llenar los siguientes requisitos generales:

1. Tener más de 20 años, y menor de 60, ( Para licencia de Capitán o Patrón, la edad mínima será de 24 años).
2. Acreditar debidamente la idoneidad correspondiente mediante exámenes o curso especial.
3. Haber aprobado el curso o cursos de seguridad o actualización que determine la Autoridad Marítima para dicho ascenso.

ARTICULO 29.- Los requisitos especiales para la obtención de las Licencias de Navegación de gente de mar, son los siguientes:

Para Licencia de Marinero Costanero de Cubierta ( facultado para desempeñarse como tal en buques que efectúen navegación costanera, exclusivamente)

Acreditar un mínimo de embarco de veinticuatro (24) meses desempeñándose como Motorista Costanero o como motorista de embarcación con motor fuera de borda.

Haber aprobado 5°. De primaria.

Aprobar exámenes correspondientes, o curso especial para ascensos.

1. **Para Licencia de Marinero de Cubierta ( facultado para desempeñarse como tal a bordo de cualquier buque y navegación, con excepción de buque-tanque)**
  - a. Ser regresado de una Escuela de Marinería, reconocida por la Autoridad Marítima; o
  - b. Acreditar un mínimo de veinticuatro (24) meses de embarco desempeñándose como Marinero Costanero.
  - c. Haber aprobado 2°. año de bachillerato.

- d. Aprobar los exámenes profesionales que determine la Autoridad Marítima.

## 2. Para Licencia de Marinero Timonel

- a. Acreditar debidamente haber navegado un mínimo de veinticuatro (24) meses como Marinero de Cubierta, diez (10) de los cuales en práctica sobre los deberes del Marinero de Guardia en el puente, supervisados por un Oficial o un marinero de cubierta de 1ª. Clase.
- b. Aprobar exámenes sobre las materias a que se refieren los incisos i) a ix), del apartado d), numeral 2, de la Regla II/6 del Convenio y los requisitos complementarios contenidos en los apartados a) y b) de la Resolución 87 del Convenio, como también las materias adicionales que exija la Autoridad Marítima para esta Licencia de Navegación.
- c. Conocer a cabalidad las recomendaciones sobre técnicas de supervivencia de que trata la Resolución 19 del Convenio y su anexo.

## 3. Para Licencia de Marinero de Primera Clase ( facultado para desempeñarse como Contramaestre a bordo, siendo el jefe directo de la Marinería de Cubierta)

- a. Acreditar debidamente haber navegado un mínimo de 24 meses desempeñándose como Marinero Timones con Licencia expedida en virtud del Convenio, 12 de los cuales, como mínimo, desempeñando los deberes de guardia en el puente ( timonel, en buques de más de 1.200 toneladas de arqueado bruto, de servicio internacional de cabotaje).
- b. Haber obtenido la Licencia de Patrón de embarcaciones de supervivencia previo el lleno de los requisitos y conocimientos a que hace referencia la Regla IV/1 del Convenio y su Apéndice, como también la Resolución 19 adjunta al mismo Convenio.
- c. Haber aprobado un curso de seguridad de las personas de acuerdo al programa que establezca la Autoridad Marítima.
- d. Haber aprobado 4º, de bachillerato.
- e. Aprobar los exámenes profesionales que establezca la Autoridad Marítima.
- f. Los demás requisitos complementarios que establezca dicha Autoridad.

## 4. Para Licencia de Bombero, Categoría "B" ( facultado para desempeñarse como tal a bordo de buques petroleros hasta de 1.200 toneladas de peso muerto)

- a. Acreditar haber navegado un mínimo de veinticuatro (24) meses como bombero auxiliar, en posesión de licencia de marinero de máquinas o de cubierta.



- b. Acreditar debidamente un mínimo de embarco de veinticuatro (24) meses desempeñándose como Marinero de Cubierta de 1ª. Clase o Patrón Regional.
- c. Haber aprobado 5º. Año de bachillerato.
- d. Aprobar exámenes sobre las materias a que se refiere la Regla II/4 del Convenio, con las excepciones de que trata el numeral de la misma Regla.
- e. Haber efectuado un curso práctico de combate de incendios.
- f. Haber aprobado las materias adicionales al Convenio, que establezca la Autoridad Marítima.

9. **Para Licencias de Capitán, Categoría "C" ( facultado para mando de nave de menos de 200 toneladas de arqueo bruto, que haga exclusivamente navegación regional)**

- a. Haber navegado un mínimo de treinta y seis (36) meses desempeñándose como Oficial de Puente Regional.
- b. Acreditar debidamente:
  - Haber aprobado los exámenes sobre las materias a que hace referencia la Regla II/4 del Convenio con las excepciones de que trata el numeral 4 de la misma Regla.
  - Tener conocimientos adecuados sobre los principios fundamentales para observar en las guardias de navegación de que trata la Regla II/1 del Convenio.
  - Haber aprobado los exámenes sobre las materias adicionales a las del Convenio que figuren en los programas respectivos establecidos por la Autoridad Marítima.
  - Haber efectuado curso práctico contra incendios, en los últimos dos (2) años.

10. **Para Licencia de Oficial de Puente Regional de Primera Clase (Categoría "B" Restringida)**

- a. Acreditar debidamente:
  - Un mínimo de embarco de treinta y seis (36) meses desempeñándose como Oficial de Guardia en buque de navegación regional, dieciocho (18) de los cuales como mínimo, en buque de más de 800 T.A.B.
  - Haber aprobado exámenes sobre las materias a que hace referencia la Regla II/4 del Convenio y su Apéndice, con las excepciones de que trata el numeral 4 de la misma Regla.
  - Tener conocimientos adecuados sobre los principios fundamentales a observar en las guardias de navegación, de que trata la Regla II/1 del Convenio, como también sobre los relacionados en el Apéndice de la Regla II/3 y en la Regla II/8 del mismo Convenio.
  - Los demás conocimientos adicionales que para este grado establezca la Autoridad Marítima.

11. Para Licencia de Capitán Regional, Categoría "B" Restringida ( facultado para mando de nave de navegación regional, de tonelaje arqueado bruto menor de 2.600 toneladas)

- a. Haber navegado un mínimo de cuarenta y ocho (48) meses como Oficial de Puente Regional de Primera Clase, veinticuatro (24) de ellos, como mínimo, en buques de más de 800 T.A.B.
- b. Acreditar debidamente:
  - \_ Haber aprobado exámenes sobre las materias a que hacen referencia las Reglas II/1, II/2, II/3, y II/4, de ésta última Regla.
  - \_ Tener conocimientos adecuados sobre: técnicas de supervivencia de que trata la Resolución 19 del Convenio.
  - \_ Conocimientos adecuados sobre las materias de que trata la Regla II/8 del Convenio.
  - \_ Los requisitos adicionales que establezca la Autoridad Marítima.

12. Para Licencia de Oficial de Puente de Altura (apto para prestar guardia en el puente en buque de navegación oceánica de cualquier tonelaje)

- a. Acreditar un mínimo de treinta y seis (36) meses desempeñándose como Oficial de Puente de Altura, en buque de navegación marítima.
- b. Acreditar debidamente:

- Haber aprobado exámenes sobre las materias a que hace referencia la Regla II/4, del Convenio y su Apéndice.
- Tener conocimientos adecuados sobre:

Los principios fundamentales para la realización de las guardias de navegación a que hace referencia la Regla II/1 del Convenio.

Los requisitos mínimos a que hace referencia la Regla II/2 del Convenio y su Apéndice, para Capitanes y Oficiales de Primera Clase de buques de arqueado bruto superior a 200 toneladas.

Los requisitos mínimos aplicables a los oficiales que prestan guardia de navegación en buques de arqueado bruto igual o mayores de 200 toneladas, a que se refiere la Regla II/4 del Convenio y su Apéndice.

Los principios fundamentales que deben observarse en las guardias de puerto, a que hace referencia la Regla II/7 del Convenio.

Los requisitos mínimos aplicables a la realización de las guardias de puerto, a bordo de buques que transporten carga peligrosa, de que trata la Regla II/8 del Convenio, conjuntamente con lo establecido en la Resolución 17 del mismo Convenio.

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia, de que trata la Regla IV/1 y su Apéndice, conjuntamente con las recomendaciones de que trata la Resolución 19 del Convenio.

c. Haber efectuado los cursos de seguridad de las personas , y el de actualización a que se refiere la Regla II/5 del Convenio.

- a. Haber aprobado exámenes sobre las materias adicionales que establezca la Autoridad Marítima.
- b. Los demás requisitos complementarios reglamentarios.

**13. Para Licencia de Navegación de Capitán de Altura, Categoría "B" ( facultado para mando de nave de menos de 1.600 T.A.B.)**

- a. Acreditar debidamente un mínimo de embarco de cuarenta y ocho (48) meses, veinticuatro (24) de los cuales, como mínimo, a bordo de buques de más de 1.200 T.A.B.
- b. Acreditar debidamente:
  - \_ Haber aprobado curso de actualización para Capitanes de Altura.
  - \_ Tener conocimientos sobre las materias adicionales que para esta licencia establezca la Autoridad Marítima.
- c. Los demás requisitos complementarios reglamentarios.

**14. Para Licencia de Navegación Oficial de Puente de Altura de Primera Clase, Categoría "A" (idóneo para sustituir al Capitán de buque de cualquier tonelaje, si éste se inhabilita durante la navegación)**

- a. Acreditar un mínimo de embarco de cuarenta y ocho (48) meses desempeñándose como Oficial de Puente, a bordo de buques de navegación marítima (oceánica) , veinticuatro (24) de los cuales a bordo de buques de más de 4.000 T.A.B. en posesión de licencia de Oficial de Puente de Altura.
- b. Acreditar debidamente:
  - \_ Haber aprobado exámenes sobre las materias y principios del Convenio, exigidos para licencia de Oficial de Puente de Altura de Primera Clase, Categoría "B" indicados en el numeral 13, del presente Artículo, Literal b.
  - \_ Haber aprobado exámenes sobre las materias adicionales que para este grado establezca la Autoridad Marítima
  - \_ Haber efectuado un curso de seguridad de las personas, establecido por el Convenio, y reconocido por la Autoridad Marítima.
- c. Los demás requisitos complementarios reglamentarios.

**15. Para Licencia de Capitán de Altura, Categoría "A" ( facultado para mando de nave de cualquier tonelaje, en navegación marítima)**

- a. Acreditar un mínimo de embarco de sesenta (60) meses desempeñándose como Primer Oficial en navegación marítima ( altura) en posesión de licencia de Oficial de Puesto de Altura de Primera Clase en buques de más de 1.600 T.A.B.
- b. Acreditar debidamente:
  - \_ Haber aprobado curso de actualización para Capitanes de Altura.
  - \_ Haber aprobado exámenes sobre las materias adicionales que para ese grado establezca la Autoridad Marítima.
  - \_ Haber efectuado y aprobado un curso contra incendio reconocido por la Autoridad Marítima, en los dos (2) últimos años.
- c. Los demás requisitos generales reglamentarios.

**16. Para Tripulantes de Buques-Tanques**

Todo Oficial y marinero de buque-tanque que tenga deberes concretos a bordo concernientes con la carga y el equipo de cargue, para poder desempeñarse a bordo de dichos buques deberá haber previamente efectuado los cursos especiales a que hacen referencia las Reglas V/1, V/2, y V/3, del Convenio, según la clase de tanquero y de los deberes que le correspondan a bordo. A demás deberá acreditar tener conocimientos adecuados respecto a los aspectos señalados en las resoluciones 10, 11 y 12 del Convenio, según la clase de buque-tanque.

**17. Para capitán de Remolcador Costanero o de Bahía**

- a. Acreditar debidamente:
  - \_ Un mínimo de un (1) año, desempeñándose como Capitán Regional, Categoría "B" Restringida, en posesión de la respectiva licencia de navegación.
  - \_ Haber efectuado a satisfacción un curso de remolque costanero, reconocido por la Autoridad Marítima.
- b. Haber aprobado exámenes sobre maniobras y operaciones de remolque, en una Escuela Náutica autorizada para ello por la Autoridad Marítima.

**18. Para Capitán de Remolcador Oceánico**

- a. Acreditar debidamente:
  - \_ Haber navegado un mínimo de veinticuatro (24) meses desempeñándose como Oficial de Puesto de Altura de Primera Clase, Categoría "A" o "B", en buque de navegación oceánica.
  - \_ Haber efectuado a satisfacción un curso de remolque oceánico, reconocido como tal por la Autoridad Marítima; o es su defecto acreditar experiencia adecuada en esta clase de remolque.

- b. Haber efectuado un curso contra incendio en los últimos dos (2) años.

**19. Para Licencia de Radiotelegrafista Marítimo de Segunda Clase**

- Poseer licencia de radiotelegrafista, expedida por el Ministerio de Comunicaciones.
- Haber aprobado 6º, de Bachillerato.
- Haber aprobado el curso de complementación para Oficiales Radiotelegrafistas, reconocido por la Autoridad Marítima.
- Presentar certificado de aptitud física, para la Carrera del Mar, de conformidad con el Reglamento de Aptitud Física vigente.

**20. Para Licencia de Oficial Radiotelegrafista Marítimo de Primera Clase**

- a. Acreditar un mínimo de embarco de treinta y seis (36) meses desempeñándose como Radiotelegrafista Marítimo de Segunda Clase.
- b. Acreditar debidamente:
- Tener conocimientos sobre las disposiciones del Capítulo IV del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974/78 (Ley 8º, de 1980), Reglas 1 al 19; los conocimientos y requisitos mínimos exigidos por el Convenio y descritos en las Resoluciones 5 y su Anexo 7, sus Anexos y Apéndices y 14 y 15 o Anexos y Apéndices.
  - Demostrar conocimientos sobre la reglamentación nacional de radiocomunicaciones marítimas y el Reglamento Internacional de Radiocomunicaciones (servicio móvil marítimo).

**21. Para Licencia de Operador de Radiocomunicaciones Marítimas**

- a. Acreditar debidamente:
- Un embarco mínimo de treinta y seis (36) meses desempeñándose como Oficial Radiotelegrafista Marítimo de Primera Clase.
  - Tener conocimientos adicionales sobre el contenido de la Resolución MAR.16 de la Conferencia Administrativa Mundial y Radiocomunicaciones, Ginebra, 1987, y sus Anexos, y las enmiendas y/o adiciones vigentes, para el Certificado General de Operador de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo.

ARTICULO 30.- Los requisitos especiales para las licencias del personal de máquinas, son los siguientes:

**1. Para Licencia de Motorista Regional**

- a. Acreditar debidamente:
- Un mínimo de embarco de treinta y seis (36) meses desempeñándose como Motorista Costanero; o
  - Haber aprobado 5º, de primaria.

## 2. Para Marineros Costanero de Máquinas

- Ser egresado de una Escuela de Marinería de Máquinas, debidamente reconocida por la Autoridad Marítima; o
- Tener licencia de motorista costanero y acreditar un embarco mínimo de veinticuatro (24) meses desempeñándose como tal.
- Haber aprobado un curso contra incendios.
- Haber aprobado 5º. De primaria y aprobar exámenes.

## 3. Para Marinero de Máquinas

- Ser egresado de un Escuela Náutica de Marinería de Máquinas reconocida por la Autoridad Marítima; o
- Tener licencia de marinero costanero de máquinas y acreditar un embarco mínimo de veinticuatro (24) meses desempeñándose como tal.
- Haber aprobado los exámenes profesionales que establezca la Autoridad Marítima.
- Acreditar haber aprobado 2º, de bachillerato.

## 4. Para Mecánico de Propulsión

- a. Acreditar debidamente:
  - Haber navegado un mínimo de veinticuatro (24) meses desempeñándose como marinero de máquinas, diez (10) de los cuales como mínimo, en prácticas supervisadas por un Oficial de Máquinas de guardia.
  - Tener conocimientos adecuados sobre las materias y recomendaciones contenidas en la Regla III/6 del Convenio conjuntamente con el contenido de la Resolución 9 del mismo, y su Anexo.
  - Conocer a cabalidad las recomendaciones sobre técnicas de supervivencia de que trata la Resolución 19 del Convenio y su Anexo.
- b. Haber efectuado un curso práctico contra incendios en los dos (2) últimos años.

## 5. Para Licencia de Mecánico de Propulsión de Primera Clase

- a. Acreditar debidamente:
  - Un mínimo de embarco de treinta y seis (36) meses desempeñándose como Mecánico de Propulsión, doce (12) de los cuales, por lo menos, desempeñando los deberes de marinero de guardia de máquinas en buques de potencia propulsora total de más de 1.00 K.W.

Demostrar conocimientos adecuados sobre las materias y recomendaciones de la Regla III/6 del Convenio, conjuntamente con el contenido de las Resoluciones 9 y 19 del mismo y sus anexos.

Haber aprobado exámenes sobre las materias adicionales que para este grado establezca la Autoridad Marítima.

Acreditar previamente la licencia de Operador de Embarcaciones de Supervivencia.

b. Haber aprobado 4º, de bachillerato.

**6. Para Oficial Maquinista Regional ( apto para desempeñar los deberes del Oficial de guardia de máquinas en buques con potencia propulsora continua hasta de 1.200 K.W. en navegación regional)**

a.  Ser egresado de una Escuela Náutica de Oficiales Regionales de máquina; o

b.  Acreditar debidamente:

Un mínimo de embarco de veinticuatro (24) meses desempeñándose como Mecánico de Propulsión de Primera Clase.

Haber aprobado un curso especial de máquinas de duración mínima de dos (2) años, reconocido como tal por la Autoridad Marítima.

Haber aprobado 5º, de bachillerato.

**1. Para Licencia de Oficial Maquinista Jefe Regional, Categoría "C" (idóneo para desempeñar el cargo de maquinista jefe de buques con planta propulsora hasta de 75 K.W. continuos, de la misma clase, diesel, vapor o turbina de gas en navegación regional)**

a. Acreditar debidamente:

Un mínimo de embarco de treinta y seis (36) meses desempeñándose como maquinista regional.

Haber efectuado en los dos (2) últimos años un curso contra incendios, reconocido por la Autoridad Marítima.

b. Aprobar exámenes profesionales de conformidad con programa que establezca la Autoridad Marítima.

**2. Para Licencia de Maquinista Regional de Primera Clase, Categoría "B" Restringida ( idóneo para sustituir al Maquinista Jefe Regional si éste se inhabilita durante la navegación)**

a. Acreditar un mínimo de embarco de treinta y seis (36) meses desempeñándose como Maquinista Regional, en buques con potencia continua principal de más de 750 K.W. y máquina propulsora de la misma clase.

b. Acreditar debidamente:

Haber aprobado exámenes sobre las materias de las Reglas III/3 y su Apéndice; III/4 y VI/1 y su Apéndice del Convenio.

Demostrar conocimientos adecuados sobre los contenidos de las Resoluciones 2, 4 y 19 del Convenio y sus Anexos.

c. Haber efectuado el curso de seguridad de las personas establecido en el Convenio y aprobado por la Autoridad Marítima.

**3. Para Licencia de Maquinista Jefe Regional, Categoría "B" Restringida ( idóneo para desempeñar el cargo de Maquinista Jefe en buques con planta propulsora hasta de 1.200 K.W. continuos, de la misma clase, en navegación regional)**

a. Acreditar un mínimo de embarco de cuarenta y ocho (48) meses desempeñándose como Primer Maquinista, en buques con planta propulsora de la misma clase, veinticuatro (214) de los cuales, como mínimo, con planta propulsora de más de 750 K.W. continuos.

b. Acreditar debidamente:

Haber efectuado el curso de seguridad de las personas establecido por el Convenio, en los dos (2) últimos años.

Haber aprobado exámenes sobre ingeniería y demostrar conocimientos adecuados respecto a las materias a que se refieren las Reglas III/1, III/2, y su Apéndice, III/4, conjuntamente con el contenido de las Resoluciones 2, 4, 10, 11, 12, 13, 18, 19 y 20 y sus Anexos, adjuntas al Convenio.

Haber aprobado exámenes sobre las materias adicionales que la Autoridad Marítima establezca para este grado.

c. Haber efectuado un curso práctico contra incendios en los dos (2) últimos años.

**4. Para Licencia de Navegación de Oficial Maquinista de Altura de Primera Clase, Categoría "B" (apto para desempeñarse como primer maquinista en buques hasta de 3.000 K.W. de potencia continua)**

a. Acreditar un mínimo de embarco de treinta y seis (36) meses, desempeñándose como maquinista de altura.

b. Acreditar debidamente:

Haber efectuado el curso de seguridad de las personas establecido por el Convenio, en los dos (2) últimos años.

Haber aprobado exámenes sobre ingeniería y demostrar tener conocimientos adecuados respecto de las materias a que se refieren las Reglas III/1, III/2, y su Apéndice, III/3, III/4, conjuntamente con el contenido de las Resoluciones 2, 4, 10, 11, 12, 13, 18, 19 y 20 y sus Anexos, adjuntas al Convenio.

c. Haber aprobado exámenes sobre las materias adicionales que la Autoridad Marítima establezca para este grado.

**5. Para Licencia de Maquinista Jefe de Altura, Categoría "B" (apto para desempeñarse como tal en buques hasta de 3.000 K.W. continuos)**

a. Acreditar un mínimo de embarco de cuarenta y ocho (48) meses, veinticuatro (24) de los cuales con plantas de ingeniería de más de 2.000 K.W. continuos.

b. Acreditar debidamente:

\_ Haber efectuado a satisfacción el curso especial de actualización para maquinistas jefes de altura, reconocido por la Autoridad Marítima.

\_ Haber aprobado exámenes sobre ingeniería y demostrar tener conocimientos sobre las materias a que se refieren las Reglas II/1, II/2, y su Apéndice, III/3, y III/4, conjuntamente con las orientaciones, principios y directrices contenidas en las Resoluciones 2, 4, 10, 11, 12, 13, 18, 19, y 20 y sus Anexos, adjuntas al Convenio.

\_ Haber aprobado exámenes sobre las materias adicionales que establezca la Autoridad Marítima para este grado.

c. Haber efectuado un curso práctico contra incendios en los dos (2) últimos años.

**6. Para Licencia de Navegación de Oficial Maquinista de Altura de Primera Clase, Categoría "A" ( idóneo para desempeñarse como primer maquinista a bordo y sustituir al maquinista jefe si este se inhabilita durante la navegación )**

a. Acreditar debidamente:

\_ Un mínimo de embarco de cuarenta y ocho (48) meses desempeñándose como maquinista de altura, veinticuatro (24) de los cuales, como mínimo, en buques con potencia propulsora continua de más de 3.000 K.W. en navegación oceánica.

\_ Haber efectuado el curso de seguridad de las personas, establecido por el Convenio en los dos (2) últimos años.

\_ Haber aprobado exámenes sobre ingeniería y demostrar tener conocimientos adecuados respecto de las materias a que se refieren las Reglas III/1, III/2, y su Apéndice, III/3, III/4, conjuntamente con el contenido de las Resoluciones 2, 4, 10, 11, 12, 13, 18, 19 y 20 y sus anexos, adjuntas al Convenio.

b. Haber aprobado exámenes sobre las materias adicionales que la Autoridad Marítima establezca para este grado.

**7. Para Maquinista de Altura, Jefe, Categoría "A" ( apto para desempeñarse como jefe de máquinas en buques con cualquier potencia propulsora continua, en las clases de planta propulsora expresamente autorizadas)**

a. Acreditar debidamente:

\_ Un mínimo de embarco de sesenta (60) meses desempeñándose como Primer Maquinista a bordo, veinticuatro (24) de los cuales, como mínimo, con planta propulsora de más de 3.000 K.W. de potencia principal continua.

\_ Haber aprobado exámenes sobre ingeniería y demostrar tener conocimientos cabales sobre las materias a que se refieren las Reglas III/1, III/2, y su Apéndice, III/3, y III/4, conjuntamente con las orientaciones, principios y directrices contenidas en las Resoluciones 2, 4, 10, 11, 12, 13, 18, 19 y 20 y sus Anexos, adjuntas al Convenio.

\_ Haber efectuado el curso de actualización para maquinista jefe de altura.

\_ Haber aprobado exámenes sobre las materias adicionales que la Autoridad Marítima establezca para este grado.

- b. Haber efectuado un curso práctico de combate de incendios en los últimos dos (2) años, reconocido por la Autoridad Marítima.

#### **8. Para Licencia de Operador de Calderas, Categoría "B"**

- a. Haber efectuado y aprobado un curso de formación especial para operadores de calderas por lo menos de ciento treinta (130) horas lectivas, en una Escuela Náutica o Centro de Formación, reconocido por la Autoridad Marítima; o
- b. Acreditar un mínimo de embarco de veinticuatro (24) meses desempeñándose como auxiliar de calderas, en posesión de licencia de navegación de marinero de máquinas.

#### **9. Para Licencia de Operador de Calderas, Categoría "A"**

- a. Acreditar debidamente:

\_ Un mínimo de embarco de treinta y seis (36) meses desempeñándose como operador de calderas, Categoría "B".

\_ Haber efectuado el curso de seguridad de las personas, establecido por el Convenio y reconocido por la Autoridad Marítima.

- b. Acreditar mediante exámenes que tiene conocimientos adecuados sobre lo establecido en la Regla III/6, del Convenio, especialmente sobre lo referido a los párrafos 3 y 5 de dicha Regla y el contenido de la Resolución 9 del Convenio y su anexo.

#### **10. Para Licencias de Mecánicos Electricistas, de Refrigeración, Ajuste y otras Especialidades de Ingeniería con Aplicación a Bordo, Categoría "B"**

- a. Presentar certificado de estudios, o acreditar una práctica equivalente no menor de dos (2) años en la industria en tierra, en la especialidad.
- b. Acredita debidamente haber aprobado 4º, de bachillerato.
- c. Haber efectuado un curso de complementación correspondiente en una Escuela Náutica o Centro de Capacitación reconocido por la Autoridad Marítima; o
- d. Cumplir los demás requisitos reglamentarios generales señalados en el presente Decreto.

#### **11. Para Licencia de Mecánicos Electricistas, de Refrigeración, Ajuste y otras Especialidades Similares con Aplicación a Bordo, Categoría "A"**

a. Acreditar debidamente:

\_ Un mínimo de embarco de cuarenta y ocho (48) meses desempeñándose como mecánico de la rama respectiva, veinticuatro (24) de los cuales, como mínimo, a bordo de buques de tráfico internacional de más de 3.000 toneladas brutas de registro.

\_ Haber aprobado exámenes generales de conformidad con el programa que establezca la Autoridad Marítima.

b. Haber efectuado el curso de seguridad de las personas, establecido por el Convenio y reconocido por la Autoridad Marítima.

**12. Para Licencia de Oficial Electricista, de Refrigeración, Electrónico y otras Especialidades de Ingeniería con Aplicación a Bordo, Categoría "B"**

a. Presentar título universitario de facultad mayor o tecnólogo en la rama respectiva, debidamente registrado en el Ministerio de Educación Nacional.

A falta de haberse constituido el respectivo curso de complementación, el armador interesado en los servicios del profesional a bordo, podrá solicitar al Director General Marítimo y Portuario se le expida la correspondiente Licencia de entrenamiento, clase 3, comprometiéndose a entrenarlo respecto de sus deberes a bordo y la práctica marítima, por un período no inferior a seis (6) meses como supernumerario a bordo.

b. Cumplir los demás requisitos complementarios que establezca la Autoridad Marítima.

**13. Para Licencia de Oficial Electricista, de Refrigeración y Aire Acondicionado de Electrónica y otras Especialidades de Ingeniería con Aplicación a Bordo, Categoría "A"**

a. Acreditar debidamente:

\_ Un mínimo de embarco de cuarenta y ocho (48) meses desempeñándose como oficial de la especialidad respectiva.

\_ Haber efectuado el curso de seguridad de las personas, establecido por el Convenio y reconocido por la Autoridad Marítima.

b. Los demás requisitos complementarios que para este grado establezca la Autoridad Marítima.

ARTICULO 31.- Los Capitanes y Maquinistas Jefes deberán efectuar, dentro de cada período de cinco (5) años de validez de su Licencia de Navegación, un curso de actualización en una Escuela Náutica autorizada por la Autoridad Marítima para ello, o en su defecto presentar un examen que acredite dichos conocimientos.

Sin el cumplimiento de este requisito, no se revalidarán dichas licencias.

ARTICULO 32.- La Licencia de Navegación que se expida a los maquinistas de Primera Clase y maquinistas jefes, de las Categorías "A" y "B" y "B" Restringida, será válida únicamente para buques con plantas propulsoras de las clases Diesel, vapor y / o turbinas de gas, sobre las cuales

el maquinista haya acreditado que formaban parte de la instalación de máquinas donde se desempeñó como oficial maquinista, o como maquinista de Primera Clase, según corresponda, durante un mínimo de doce (12) meses. Dicha limitación, dado el caso, quedará expresamente indicada en la licencia que se expida o se revalide. La Autoridad Marítima podrá no obstante, a solicitud del interesado, eximirlo del requisito de conocimiento práctico sobre el sistema o sistemas propulsores excluidos, lo cual quedará así mismo indicado en la licencia de navegación que se le expida.

ARTICULO 33.- Los Oficiales y Marineros que vayan a tener deberes concretos y responsabilidades relacionadas con esos deberes, concernientes a la carga o al equipo de carga en buques-tanques petroleros, de productos químicos, o de gases licuados, y que no hayan prestado servicio a bordo de la respectiva clase de buque, integrados como tripulantes de dotación regular, por un período mínimo de seis (6) meses en servicio comercial corriente, deberán, antes de poder cumplir tales deberes, haber efectuado un cursillo apropiado de lucha contra incendios de acuerdo con la clase de buque-tanque.

Así mismo deberán:

1. Efectuar un período de embarco supervisado, de tres (3) meses como mínimo, para adquirir conocimientos adecuados sobre las prácticas operacionales de seguridad, correspondientes a la clase de buque-tanque en cuestión; o

Aprobar un cursillo destinado a familiarizar a los alumnos con la clase correspondiente de buque-tanque y en el que se estudian las precauciones y los procedimientos fundamentales de seguridad, y prevención de la contaminación, la configuración de los distintos tipos de buque-tanque de la clase respectiva, las clases de carga, los riesgos que estos entrañan, el equipo de manipulación de la carga, la secuencia general de las operaciones y la terminología relativa a la clase de buque-tanque respectiva. Además deberán demostrar tener conocimiento cabal sobre el contenido de los anexos de las Resoluciones 10, 11, y 12, de la OMI, adjuntos al Convenio, según correspondan.

2. Todo Capitán, Oficial Maquinista Jefe y Oficiales de Primera Clase de Cubierta y de Máquinas, y además de éstos, toda persona directamente responsable del embarque y desembarque de la carga, del cuidado de ésta durante la navegación, o de su manipulación, deberá, además de satisfacer lo dispuesto en el numeral anterior:
  - a. Tener experiencia adecuada para el cumplimiento de sus deberes a bordo de un buque-tanque de la clase correspondiente; y
  - b. Haber terminado un programa de formación especializada adecuada para el cumplimiento de sus deberes, el cual abarcará la seguridad de la clase de buque-tanque, las medidas y los sistemas de seguridad contra incendios, la prevención y la contención de la contaminación, las prácticas operacionales correspondientes, y las obligaciones que se deriven de las leyes y reglamentos pertinentes.
3. En cuanto a la experiencia adecuada a que se refiere el numeral 2.a., ésta será evaluada en cada caso por la Autoridad Marítima teniendo en cuenta para ello la formación del Oficial, el cargo o cargos desempeñados a bordo de buques-tanque de la clase respectiva, la duración de los mismos, las rutas servidas y si es posible y adecuado, la certificación de desempeño expedida por el Armador del buque o buques en donde el Oficial desempeñó dichos cargos.

## DEL PERSONAL DE LOS SERVICIOS

ARTICULO 34.- Los requisitos para la obtención de licencia de navegación por parte del personal de los servicios, son los siguientes:

### 1. Para Licencia de Oficial de los Servicios, Clase "A"

a. Acreditar debidamente:

\_ Un embarco mínimo de tres (3) años, desempeñándose como Oficial de los Servicios , Categoría "B" a bordo de buques de pasajeros ( o cuatro años en buque de carga ) , de tráfico internacional.

\_ Haber efectuado un curso contra incendios, en los dos (2) años anteriores.

b. Haber aprobado exámenes sobre las materias que establezca la Autoridad Marítima.

### 2. Para Licencia de Oficial de los Servicios, Clase "B"

a. Acreditar haber cursado un mínimo de cinco (5) semestres de una de las carreras administrativas, tales como Contaduría, Economía, Administración Pública, o de Empresas, Ingeniería Industrial, Administración Hotelera, etc.

b. Haber efectuado el curso de complementación para Oficiales de los Servicios, en una Escuela Náutica o Centro de Capacitación, de acuerdo con programas reconocidos por la Autoridad Marítima.

c. Tener conocimientos adecuados de inglés.

d. Los demás requisitos reglamentarios.

### 3. Para Licencia de Médico Marítimo, Clase "A"

a. Acreditar debidamente:

\_ Un embarco mínimo de cuatro (4) años desempeñándose como Médico Marítimo a bordo de buques de tráfico internacional.

\_ Haber efectuado un curso de prevención y combate de incendios, dentro de los dos (2) años anteriores.

b. Tener conocimientos cabales sobre lo tratado en las siguientes publicaciones internacionales.

\_ Procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas. Publicación OMI.

\_ Guía de primeros auxilios médicos para uso en caso de accidentes que involucren mercancías peligrosas. Publicación OMI.

\_ Recomendaciones sobre el uso seguro de pesticidas en los buques. Publicación OMI.

Documentos sanitarios utilizados en la navegación internacional.

Otras publicaciones internacionales o disposiciones nacionales sanitarias aplicables a los buques, en particular las de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

#### 4. Para Licencia de Oficial Médico, Categoría "B"

- a. Solicitud del Armador respectivo.
- b. Presentar título de médico, debidamente registrado en el Ministerio de Educación Nacional
- c. Tener conocimientos de inglés.
- d. Haber efectuado el curso de complementación para Oficiales Médicos reconocido por la Autoridad Marítima; o
- e. Presentar solicitud escrita del Armador que se proponga contratarlo en la cual deja constancia que se compromete a entrenarlo a bordo en las obligaciones y deberes marítimos, por un mínimo de seis (6) meses, con licencia de navegación de la Clase 3ª. (entrenamiento), anexando los certificados, etc., a que se refieren los literales a. Y c, anteriores. Esta alternativa solamente será efectiva cuando el curso de complementación a que hace referencia el literal d, anterior, no se haya constituido debidamente.
- f. Los demás requisitos reglamentarios.

#### 5. Para Licencia de Mayordomo o Cocinero de Buque, Clase "B"

- a. Acreditar debidamente:

Haber efectuado un curso de Mayordomía o Cocina, en Instituto Público o Privado, éste último debidamente reconocido por el Ministerio de Educación o acreditar práctica equivalente.

Haber efectuado un curso de complementación para Mayordomía o cocinero según el caso, en una Escuela Náutica o Centro de Capacitación reconocido por la Autoridad Marítima; o

Presentar solicitud escrita del Armador ( en caso de que los cursos de complementación correspondientes no se estén dictando, comprometiéndose a entrenarlo en las actividades y deberes a bordo por un mínimo de seis (6) meses, con licencia de navegación de la Clase 3ª. (entrenamiento).

- b. Los demás requisitos reglamentarios.

#### 6. Para Licencia de Mayordomo o Cocinero de Buque, Clase "A"

- a. Acreditar un mínimo de embarco de cuarenta y ocho (48) meses desempeñándose como Mayordomo o Cocinero a bordo. Categoría "B", según el caso, de los cuales veinticuatro (24) meses, como mínimo, en buques de tráfico internacional o de cabotaje, con tripulación de más de 15 hombre.

- b. Haber efectuado un curso de lucha contra incendios en los últimos dos (2) años.
- c. Los demás requisitos reglamentarios.

#### 7. Para Licencia de Camarero

- a. Haber efectuado un curso de Cámara y / o bar, en una entidad debidamente reconocida por el Ministerio de Educación, o acreditar una práctica en la actividad de más de dos (2) años, en hotel de por lo menos 3 estrellas, o restaurante de categoría similar.
- b. Haber efectuado el curso de complementación correspondiente. En caso de que dicho curso no se haya constituido debidamente, el Armador con interés en contratarlo podrá solicitarlo por escrito comprometiéndose a entrenarlo en sus obligaciones y deberes a bordo por un mínimo de seis (6) meses, con licencia de la Clase 3ª. (entrenamiento).

#### 8. Para Enfermero de Buque, Categoría "A"

- a. Acreditar debidamente:
  - \_ Un mínimo de cuarenta y ocho (48) meses desempeñándose como enfermero a bordo, Categoría "B".
  - \_ Haber efectuado un curso contra incendio, reconocido debidamente por la Autoridad Marítima.
- b. Los demás requisitos reglamentarios.

#### 9. Para Enfermero de Buque, Clase "B"

- a. Solicitud del Armador respectivo.
- b. Acreditar debidamente:
  - \_ Haber efectuado curso de enfermería, paramédico, o equivalente, debidamente reconocido por el Ministerio de Educación .
  - \_ Haber efectuado el curso de complementación para Enfermero de buque, en la forma prevista en el presente Decreto; o
  - \_ Haber efectuado el entrenamiento correspondiente a bordo, por cuenta del Armador y a solicitud expresa del mismo, por un mínimo de seis (6) meses, con licencia de navegación de entrenamiento, en igual forma que para el resto del personal de los servicios, cuando el curso de complementación respectivo no se haya constituido debidamente.
- c. Los demás requisitos reglamentarios.

#### 10. Para Licencia de Ayudante de Cocina

- a. Solicitud del Armador respectivo.
- b. Acreditar:

\_ Haber efectuado un curso básico de cocina ( aprendizaje) reconocido por la Autoridad Marítima, o práctica equivalente.

\_ Haber efectuado el curso de complementación correspondiente; o

\_ Efectuar el entrenamiento a bordo, por cuenta del Armador y a solicitud expresa del mismo, en la forma y circunstancias establecidas para el resto de tripulantes de los servicios.

c. Los demás requisitos reglamentarios.

ARTICULO 35.- La Autoridad Marítima podrá adicionar o complementar las materias o los programas respectivos, establecidos en el presente Decreto como requisitos para la formación o la capacitación y ascenso de la gente de mar o habilitar oficiales o marineros mediante cursos o módulos complementarios para desempeñar cargo superior.

ARTICULO 36.- La Autoridad Marítima queda facultada igualmente para determinar mediante Resolución motivada, en qué casos, por el porte del buque, la clase de carga transportada u otra razón especial, el Primer Oficial y / o el Primer Maquinista deben estar en posesión de Licencia de Navegación de Capitán y / o de Maquinista Jefe, según corresponda.

**ANEXO "E"**  
**CENTROS DE FORMACION Y CAPACITACION MARITIMA AVALADOS POR**  
**DIMAR AÑO 2001<sup>24</sup>**

---

<sup>24</sup> Información disponible en la División de Gentes de Mar y Naves de la Dirección General Marítima.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
ARMADA NACIONAL  
DIRECCION GENERAL MARITIMA

USUARIO

CENTROS DE FORMACION Y CAPACITACION MARITIMA AVALADOS POR DIMAR AÑO 2001

1. ESCUELA NAVAL ALMIRANTE PADILLA (ENAP)

Capitán de Navío (r) Rafael Díaz Russi  
Jefe División de Marina Mercante  
Isla de Manzanillo-Cartagena  
Teléfono 6694313-6694323  
6694205 Extensión 121 Fax: 6694315  
E-mail: [enap@guadalupe.com.co](mailto:enap@guadalupe.com.co)

2. FUNDACION NAUTICO PESQUERA "RAFAEL ESPINOSA GRAY" (FNPREG)

Director: Capitán de Fragata (r) Carlos A. Díaz Díaz  
Carretera Mamonal Km.5- Cartagena  
Teléfono: 6685549- Telefax : 6685476  
E-mail: [fnpreg@guadalupe.com.co](mailto:fnpreg@guadalupe.com.co)

3. CENTRO NAUTICO Y PESQUERO DEL CARIBE-SENA(CNPC)

Director: Dr: Luis Lascarro Galeano  
Carretera Mamonal Km.5 Cartagena  
Teléfono 6685549-6685519- 6687225  
E-mail: [cnpc@guadalupe.com.co](mailto:cnpc@guadalupe.com.co)

4. CENTRO NAUTICO Y PESQUERO DEL PACIFICO (CNPP)

Director: Doctor: Fernando Casas Vargas  
Carretera Simón Bolívar Km.5- Buenaventura  
Teléfono 2425416

5. ESCUELA NAVAL DE SUBOFICIALES BARRANQUILLA (ENSB)

Director: Capitán de Navío Alfredo Ortíz  
Base Naval de Barranquilla  
Via 40 Calle 58  
Teléfono: 3441428-Fax: 3443682

6. CENTRO DE CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO PARA LA GENTE DE MAR IBERCOLOMBIA (CCIC)

Director: Sr. Rafael Aranguren Galeano  
Carrera 69 # 62A-40 Bogotá  
Teléfono 4360240-41  
E-mail: [ccic@guadalupe.com](mailto:ccic@guadalupe.com)

Elaborado: Farid Garzón Suárez

**ANEXO "F"**  
**CURSOS DE ACTUALIZACIÓN MODELO OMI**  
**Y CENTROS AUTORIZADOS POR DIMAR<sup>25</sup>**

---

<sup>25</sup> Información disponible en la División de Gentes de Mar y Naves de la Dirección General Marítima

# CURSOS DE ACTUALIZACION MODELO OMI Y CENTROS AUTORIZADOS POR DIMAR

USUARIO

## 1. MARINERIA DE CUBIERTA Y MAQUINAS EN TODOS LOS GRADOS FNP/CNPC/CCEI/ENSB

Básico para todo tipo de buque

Previo embarque y/o formación adecuada

- 1.13 Asistencia médica - Conocimientos Básicos
- 1.19 Supervivencia Personal
- 1.20 Lucha contra incendios - Nociones básicas
- 1.21 Responsabilidad Social y Seguridad Personal
- 1.23 Competencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia

## 3. OFICIAL DE PUENTE (3° Y 2°) ENAP

Para todo tipo de buque

- 1.07 Observador Radar y Ploteo
- 1.08 Operador ARPA
- 1.14 Emergencia médica- Primeros Auxilios
- 1.19 Supervivencia Personal
- 1.21 Responsabilidad Social y Seguridad Personal
- 1.23 Competencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia
- 1.25 Operador GMDSS/ GOC
- 2.03 Lucha contra incendios avanzado

## 5. OFICIAL INGENIERO (3° Y 2°) ENAP

Para todo tipo de buque

- 1.14 Emergencias médicas-Primeros Auxilios
- 1.19 Supervivencia Personal
- 1.21 Responsabilidad Social y Seguridad Personal
- 1.23 Competencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia
- 2.03 Lucha contra incendios-Avanzado

## 7. MARINERIA Y SERVICIOS EN TODOS LOS CARGOS FNPREG/ CCEI

Para buques especializados

- 1.01 Familiarización con Petroleros
- 1.03 Familiarización con Quimiqueros
- 1.05 Familiarización con Gaseros
- 2.03 Lucha contra incendios- Avanzado

## 2. PERSONAL DE SERVICIOS CNPC/ FNPREG/ CCEI

Básico para todo tipo de buque:

- Para embarcarse por primera vez en cargos del área de servicios, debe aprobar el curso de Orientación Marinera Básica antes de recibir los siguientes cursos OMI
- 1.13 Asistencia médica Conocimientos Básicos
  - 1.19 Supervivencia Personal
  - 1.20 Lucha contra incendios nociones básicas
  - 1.21 Responsabilidad Social y Seguridad Personal

## 4. CAPITAN Y PRIMER OFICIAL ENAP

Para todo tipo de buque

- 1.07 Observador Radar y Ploteo
- 1.08 Operador ARPA
- 1.15 Cuidados médicos avanzados
- 1.19 Supervivencia Personal
- 1.21 Responsabilidad Social y Seguridad Personal
- 1.23 Competencia en el manejo de embarcaciones de Supervivencia
- 1.25 Operador GMDSS/GOC
- 2.03 Lucha contra incendios avanzado

## 6. PRIMER INGENIERO Y JEFE INGENIERO ENAP/ CCEI

Para todo tipo de buque

- 1.15 Cuidados médicos-Avanzado
- 1.19 Supervivencia Personal
- 1.21 Responsabilidad Social y Seguridad Personal
- 1.23 Competencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia
- 2.03 Lucha contra incendios-Avanzado

## 8. OFICIAL DE PUENTE, OFICIAL INGENIERO PRIMER OFICIAL, PRIMER INGENIERO JEFE INGENIERO Y CAPITAN ENAP/ CCEI

Para buques especializados

- 1.02 Entrenamiento avanzado en Petroleros
- 1.04 Entrenamiento avanzado en quimiqueros
- 1.06 Entrenamiento avanzado en gaseros
- 2.03 Lucha contra incendios- Avanzado

HORARIO DE ATENCION SECCION GENTE DE MAR  
DE 8:00 A 4:30 DE LUNES A VIERNES  
INFORMACION PBX 2200490  
EXTENSIONES: 2351-2354-2355

DIVISION GENTE Y NAVES  
AL SERVICIO DE LOS MARINOS COLOMBIANOS

Sesec - HEG/fgs

ENAP = Escuela Naval Almirante Padilla  
ENSB= Escuela Naval de Suboficiales Barranquilla  
FNPREG= Fundación Náutico Pesquera  
CNPC= Centro Náutico y Pesquero del Caribe-SENA  
CNPP= Centro Náutico y Pesquero del Pacífico-SENA  
CCEI= IBERCOLOMBIA



**Apéndice "1"**  
**FUNDACIÓN NÁUTICO PESQUERA "RAFAEL ESPINOSA GRAY"**  
**CURSOS OMI ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL<sup>26</sup>**

| CÓDIGO           | DETALLE  | VALOR     | DURACION  |
|------------------|--|-----------|-----------|
| 1.13             | EMERGENCIAS MEDICAS ENTRENAMIENTO BÁSICO.                      | \$43.000  | 1 DÍA     |
| 1.19             | TÉCNICAS DE SUPERVIVENCIA PERSONAL.                            | \$60.000  | 1 DÍA     |
| 1.20             | ENTRENAMIENTO BÁSICO LUCHA CONTRA INCENDIO.                    | \$75.000  | 2 DÍAS    |
| 1.21             | SEGURIDAD PERSONAL Y RESPONSABILIDADES SOCIALES.               | \$52.000  | 2 DIAS    |
| 1.23             | COMPETENCIA EN EL MANEJO DE EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA.    | \$65.000  | 2 DÍAS    |
| 1.01             | FAMILIARIZACIÓN CON PETROLEROS.                                | \$86.000  | 2 DÍAS    |
| 1.03             | FAMILIARIZACION CON QUIMIQUEROS.                               | \$86.000  | 2 DÍAS    |
| 1.11-1.12        | PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA – MARPOL ANEXO I Y II. | \$130.000 | 4 DÍAS    |
| 1.15             | CUIDADOS MEDICOS. ENTRENAMIENTO AVANZADO.                      | \$150.000 | 4 DÍAS    |
| 2.02             | BÚSQUEDA Y RESCATE MARÍTIMO DE SUPERFICIE – MERSAR.            | \$70.000  | 2 DÍAS    |
| 2.03             | TÉCNICAS AVANZADAS DE LUCHA CONTRA INCENDIO                    | \$150.000 | 3 DÍAS    |
| 1.07, 1.08, 1.25 | HOMOLGACION SENA: RADAR, ARPA, GMDSS - \$20.000 C/U.           | \$60.000  | _____     |
|                  | MARINERIA BASICA (A MARINEROS EMPIRICOS EXPERIMENTADOS)        | \$160.000 | 113 HORAS |
|                  | ORIENTACIÓN MARINERA (A PERSONAL DE LOS SERVICIOS)             | \$160.000 | 113 HORAS |
|                  | CAPITAN DE YATE (A PROPIETARIOS DE YATES DE LAS MARINAS)       | \$135.000 | 100 HORAS |
|                  | PATRÓN DE YATE (A PILOTOS DE YATES DE LAS MARINAS)             | \$160.000 | 100 HORAS |
|                  | PATRÓN DE BAHIA (PROPIETARIOS Y PILOTOS DE LANCHAS RAPIDAS)    | \$100.000 | 100 HORAS |

<sup>26</sup> Fuente: Folleto de información de la Fundación Náutico Pesquera "Rafael Espinosa Gray".

**ANEXO "G"**  
**CLASIFICACIÓN DE LAS EMBARCACIONES<sup>27</sup>**

| GRUPO I. EMBARCACIONES DE PASAJE                         |  |
|--|--|
| CLASE A  | Viajes largos.   |
| CLASE B  | Viajes cortos.   |
| CLASE D  | Viajes menores de 70 millas nauticas desde el puerto de salida, que no se alejen más de 18 millas de la costa.   |
| CLASE G  | Viajes con un máximo de 150 pasajeros, que no se encuentren en ningún momento a más de 15 millas de un puerto de refugio ni a más de 3 millas de la costa. |
| CLASE H  | Viajes en los que se transporte un máximo de 50 pasajeros en travesías no mayores de 6 millas y que no se alejen más de 3 millas de la costa.              |
| CLASE I  | Las dedicadas a la navegación en aguas abrigadas.  |
| CLASE J  | Las dedicadas a la navegación en aguas tranquilas.   |
| GRUPO II. EMBARCACIONES DE CARGA                         |  |
| CLASE Z  | Viajes largos de carga.  |
| CLASE Y  | Viajes cortos de carga.  |
| CLASE I  | Las que efectúen transporte de cargamentos líquidos de naturaleza inflamable.  |
| CLASE V  | Veleros y Motoveleros  |
| GRUPO III. BUQUES DE PESCA, RECREO Y SERVICIOS DE PUERTO |  |
| CLASE O  | Remolcadores, lanchas, gabarras, dragas, etc, que salen al mar.  |
| CLASE S  | Remolcadores, lanchas, gabarras, dragas, etc, que no salen al mar.   |
| CLASE R  | Embarcaciones de pesca.  |
| CLASE Q  | Embarcaciones de recreo, no dedicadas al tráfico comercial.  |

<sup>27</sup> Información disponible Dirección General Marítima, División de Gente de Mar y Naves.

ANEXO "H"  
DIRECTIVA DEL COMANDANTE DE GUARDACOSTAS DE LOS ESTADOS  
UNIDOS NUMERO 16721.1.  
ESTÁNDARES PARA LA SUPERVISIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE  
TITULACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE MARINOS

- Hubiera sido más útil en español.
- A qui obedecen estos anexos?



COMDTINST 16721.1  
7 JAN 2000

COMMANDANT INSTRUCTION 16721.1

Subj: STANDARDS FOR OVERSIGHT OF LICENSING AND SEAMAN'S  
CERTIFICATION ACTIVITIES

1. PURPOSE. The purpose of this Instruction is to formally promulgate existing policy and more clearly delineate the standards and reporting requirements for conducting oversight of Coast Guard approved courses and non-governmental parties that perform services related to the issuance of merchant marine licenses, certificates of registry, and merchant mariner's documents.
2. ACTION. Area and district commanders, and commanding officers of units with marine safety program responsibilities shall be guided by the provisions of this instruction.
3. DIRECTIVES AFFECTED. None.
4. DISCUSSION.
  - a. The Coast Guard's oversight program ensures that persons and agencies acting in lieu of the Coast Guard by performing functions related to the issuance of mariners' credentials are performing their duties in a manner that meets all regulatory and policy standards. Oversight of training programs ensures compliance with the course's approval letter and ensures that

DISTRIBUTION - SDL No. 136

|   | a | b | c   | d | e  | f | g | h | i | j | k | l | m | n | o | p | q | r | s | t | u | v | w | x | y | z |
|---|---|---|-----|---|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A |   |   |     |   |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| B |   | 8 | 10* |   | 1  |   |   |   |   |   |   |   | * | 1 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| C |   |   |     |   | 1* |   |   |   |   |   | 2 |   | 1 | 2 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| D |   |   |     |   |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| E |   |   |     |   |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| F |   |   |     |   |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| G |   |   |     |   |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| H |   |   |     |   |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |

NON-STANDARD DISTRIBUTION: (See page 2.)

seafarers are provided training that meets the requirements. Oversight audits verify that stipulations in the Coast Guard's approval letter and the requirements of 46 CFR 10.303 are followed, that only qualified instructors teach the approved course, and that only designated examiners (i.e., qualified assessors) conduct performance evaluations of skills and abilities.

b. Enclosure (1) is a detailed description of the audit program.

5. FORMS/REPORT. This Instruction requires that an annual report of oversight activities be submitted to the National Maritime Center (NMC). The report control number is RCN-16721-1 . The report shall be submitted by 31 January and contain information concerning the oversight activities of the previous calendar year. The report's format is contained in enclosure (2) and may be reproduced locally.

R. C. NORTH  
Rear Admiral, U.S. Coast Guard  
Assistant Commandant for Marine  
Safety and Environmental Protection

Encl: (1) Oversight procedures  
(2) Annual Report of Oversight

NON-STANDARD DISTRIBUTION:

B:c MLCLANT (6 extra); MLCPAC (6 extra).

C:e Boston, Baltimore, Miami, Toledo, San Francisco, Honolulu, New Orleans, Memphis, St. Louis, Hampton Roads, Charleston, San Juan, Long Beach, San Diego, Portland, Anchorage, Juneau, Puget Sound (2) (ONLY).

C:m National Maritime Center (1)(ONLY)

1. DISCUSSION.

Effective oversight is an essential element of verifying that a Coast Guard approved party is maintaining the standards that led to the original approval. While courses are the most frequently approved item requiring oversight, other parties will be approved to evaluate applications, assess professional knowledge (either through examinations or practical demonstrations), and perform other functions related to the mariner training and the issuance of mariner's credentials. Any party approved or accepted to perform these functions will be subject to Coast Guard oversight.

2. TYPES OF OVERSIGHT ACTION.

- a. ANNOUNCED ADMINISTRATIVE AUDIT. This audit is a periodic, in-depth, review of all aspects of the party being audited.
- b. UNANNOUNCED ADMINISTRATIVE AUDIT. This audit is conducted in response to complaints received or information from any source indicating that an approved/accepted entity is not performing in accordance with standards. This audit is similar to the announced administrative audit.
- c. INFORMAL VISIT. This is a routine visit of shorter duration than an announced administrative audit and may be announced or unannounced. It provides a continuing Coast Guard presence at a facility.
- d. OVER-THE-COUNTER CUSTOMER SURVEY. This survey usually consists of informal questions about a mariner's impression of, and satisfaction with, a course. This is a mechanism to determine from mariners who have attended a course their opinions and recommendations about the course. Usually, it will be conducted at an REC when a person applies for a credential. When applications are received by mail, it may also be done by telephone. If continual negative comments are received about the same specific course or about a training organization in general, enhanced oversight may be warranted.
- e. SURVEY TESTS. This oversight mechanism consists of administering a special test module(s) to an applicant during an over-the-counter transaction. Modules are prepared by NMC and will be distributed to RECs on request. The purpose of the test is to determine the course's performance. These results shall not be used to justify denial of a mariner's credential. The test answer sheet should identify the date of the test, date(s) of the course, name of course, training institution, and instructor. The RECs may provide feedback to training institutions about the results of survey testing, especially downward trends of success at meeting learning objectives; however, the name(s) of those that were tested will not be revealed.
- f. OFF-SITE INSPECTION. These inspections verify that the location where a course will be taught meets the standards for space and comfort of the students and is conducive to learning. These inspections are conducted for courses taught in locations remote from the home location of the

training institution.

- g. COVERT AUDIT. This is an audit conducted in such a manner that the entity being audited does not know of the audit. It is usually conducted to determine if discrepancies exist in the performance of a private entity.

### 3. CLASSIFICATION OF APPROVED PARTIES.

- a. LEVEL I. These entities are a course approved in lieu of a Coast Guard examination, a quality standards system administrator, a course with a history of non-compliance, and an independent assessor of a mariners' performance such as a designated examiner.
- b. LEVEL II. These are courses that grant 30 or more days sea-service credit or courses required by regulation (other than CPR and first aid).
- c. LEVEL III. This level includes first aid courses, CPR courses, locally approved courses, and courses granting 29 days or less of sea-service equivalency.
- d. OTHER. The above classifications include the types of activities known to require oversight at the time of writing. It is believed that other activities or entities will arise in the future that will also require oversight. These may include private organizations that evaluate a mariner's qualifications for issuance of a license or MMD, organizations approved to offer CG examinations, and Coast Guard approved Quality Standards Systems. Appropriate classifications of those organizations or functions will be assigned as the need develops.

### 4. FREQUENCY OF OVERSIGHT.

- a. LEVEL I. An announced administrative audit shall be held annually. Informal visits should be held quarterly.
- b. LEVEL II. An announced administrative audit shall be held biennially with semi-annual, informal visits.
- c. LEVEL III. Audits are at the discretion of the Officer in Charge, Marine Inspection (OCMI).
- d. The RECs that frequently receive applications for licenses where the applicants have attended a course approved in lieu of a test, should do survey testing on at least 10% of the applicants. Cumulative test results may be shared with the training institution in order to provide feedback on the training institution's performance. Where there are several training institutions in direct competition, the scores of applicants from one course when compared to scores from applicants from another course provide a good basis for decisions about a course's performance. The scores from one training institution or course must not be divulged to any other training institution or course.

- e. Informal visits should be randomly scheduled to preclude predictability.
- f. Over-the-counter surveys, survey tests, and the results of announced administrative audits and informal audits provide information about a course's performance. If these audits raise concerns about either a course or a training institution, more intensive oversight is appropriate. This may consist of more frequent administrative audits, informal audits, or a covert audit.
- g. Covert audits should be used by the cognizant OCMI as a last resort for positive verification that a course is not conforming to acceptable standards.

#### 5. COAST GUARD ORGANIZATION FOR OVERSIGHT.

- a. The OCMI of each field unit with an REC should assign one staff member to serve as the person in charge of oversight operations under the direction of the chief of the REC. If this is a civilian member, these duties should be reflected in the position descriptions and core competencies. These duties include maintenance of case files, scheduling oversight operations, preparation of post-oversight reports, and preparation of the annual report.
- b. Each REC shall maintain a case file on each approved course controlled from within the geographic area covered by the REC's operations. The case file should contain a copy of the course's syllabus and other details as approved by the NMC, a copy of the approval letter, designated examiners, and assessors approved for the course.
- c. Because an REC's customer base does not cover the same geographic area as the parent marine safety unit, an REC may have interests in marine personnel actions being conducted within the area of responsibility of another OCMI. Close liaison between the REC and the other marine safety unit is essential. Jurisdictional questions that cannot be resolved at the local level, should be forwarded to the District Commander for resolution. If the jurisdiction overlaps a district's boundaries, the decision may be referred to the National Maritime Center for resolution.
- d. The RECs that maintain a case file on a course actually taught in another OCMI's zone, shall coordinate oversight operations with the OCMI in whose zone the course lies. The actual oversight should be performed by a member of the OCMI in whose zone the course is given if qualified personnel are available. Otherwise, the oversight may be performed by personnel from the REC acting for the OCMI in whose zone the course is given.
- e. The REC shall develop a schedule for carrying out the oversight as directed herein.

#### 6. CONDUCT OF OVERSIGHT VISITS.

- a. ADMINISTRATIVE AUDITS.

- (1) Before conducting an administrative audit, the case file for the course must be studied to determine the requirements for the course. The auditor should be familiar with requirements for necessary training aids and simulators, the name(s) of the instructor(s), type(s) of test(s) administered, other required assessments of practical demonstrations, and class schedules.

(2) Persons performing audits of courses are not required to be experts in the field of the subject(s) being taught, though that would be of benefit. As a minimum, the auditor should have a general understanding of the subject area. Field units are encouraged to make appropriate, creative use of Team Coast Guard by using Auxiliarists, Reserve personnel, and personnel from other CG units. If Auxiliarists or Reserve personnel perform oversight, ensure that there are no conflicts of interest based on their civilian occupations or interests. Personnel who assist or work for competitive courses or training institutions may not participate in oversight activities and should not have access to the case files on courses.

(3) An announced or unannounced administrative audit should include:

- (a) Review of course attendance records;
- (b) Review of written examinations. Rescoring of answer sheets has shown scoring errors by the instructors. Also the examinations should be reviewed to determine that they are current and are not being continually reused;
- (c) Testing of simulators and training aids to determine that they are in good working order and that the training aids and simulators in use correspond to those that have been approved for the course;
- (d) Attendance at all or part of a course to review the instructor's techniques and professionalism. If the auditor is an expert in the field of the course's instruction, constructive suggestions concerning course content may be offered;
- (e) Informal discussions with attendees of the course to determine their level of progress and knowledge about the subject matter as well as their evaluations of the course and the staff;
- (f) Course feedback provided by students should be reviewed to determine the extent that students were satisfied with the course. Determine that any applicable discrepancies noted by the students were corrected; and
- (g) Verification that the course was taught by approved instructors.

b. **INFORMAL VISIT.** The scope of an informal visit may include, but is not limited to, a brief records review; informal discussions with managers; audits of courses in progress; monitoring of examinations and assessments; and discussions with attendees.

c. **COVERT AUDIT.**

- (1) A covert audit is used to determine if a course is being conducted in an acceptable manner without the training institution being aware of the audit. In most cases, a Coast Guard member posing as a merchant mariner and attending the course will conduct this audit. There is the possibility of the training institution becoming aware of Coast Guard's representative attending the course with the remote, but possible, threat of harm. Consideration should be given to requesting CG Intelligence assistance for these audits.
- (2) Covert audits must be well planned and the auditor must be briefed on his/her conduct while attending the course. The person selected to attend the course should have an in-depth knowledge of the area(s) covered in the course. The auditor should not attempt to entrap the training institution or instructor(s). The auditor should pose as someone having difficulty in passing an assessment or comprehending the course material and determine the responses to such behavior by the supervising instructor.
- (3) If discrepancies are noted, the auditor should complete an in-depth report indicating the nature of the discrepancies, his/her actions during the course, and the responses by the instructors or training institution to those actions. The report may be used in court proceedings or administrative hearings.
- (4) Covert audits are expensive because the Coast Guard must pay course registration fees. The NMC has limited funds available to pay registration fees, but travel and per diem, if any, are the responsibility of the unit performing the oversight.
- (5) The NMC must be contacted before a covert audit is conducted.

7. POST AUDIT ACTION.

- a. Post audit action may consist of:

| <b>Action Type</b>     | <b>Authority for Action</b> |
|------------------------|-----------------------------|
| Letter report of audit | OCMI                        |
| Suspension             | OCMI/NMC                    |
| Withdrawal             | NMC                         |

- b. As soon as possible after an administrative or informal audit, the REC should send a letter to the organization stating the results of the oversight. Preferably the letter should be sent within two weeks of the audit. If discrepancies were noted, a date for corrective action should be specified. If no discrepancies were noted, the letter should include appropriate congratulatory language.

- c. Should an audit of an approved course reveal discrepancies of a serious nature, such as, but not limited to a failure to teach a course in accordance with approved procedures, allowing absence from class, making unauthorized changes to the course, failure to maintain records, or use of non-approved instructors the training institution may be subject to suspension or withdrawal. Such discrepancies must be well documented. Serious discrepancies that would warrant suspension or withdrawal of a course's approval should be reported to the NMC immediately upon completion of an audit.
- d. An annual report, due 31 January and covering the oversight activities of the past calendar year, shall be submitted to the NMC via the District Commander. A report's format is shown in enclosure (2).
- e. The RECs shall maintain records of all oversight activities, and copies of letter reports shall be forwarded to the NMC. If desired, RECs may batch letters and forward a batch at the end of a calendar month.

#### 8. ACTION ON MINOR DISCREPANCIES.

- a. Minor discrepancies (i.e., incomplete student course evaluation forms, information missing from student files, the inability to produce required administrative files for an inspection within a reasonable period of time, continually reusing the same written examinations) must be discussed with the administrators of the training organization. The problem(s) should be reviewed, appropriate remedial actions(s) determined, and a reasonable time frame established in which to correct the discrepancies, usually not to exceed 30 days.
- b. Failure of an instructor to professionally conduct a course is also a discrepancy and should be noted in a discrepancy letter. If an auditor evaluates an instructor as being ineffective, the auditor's evaluation should be compared to the opinions of the students attending the course. If students' critiques substantiate an auditor's appraisal, the training organization and the instructor must be provided the opportunity to modify the individual's instructional technique for re-evaluation at the next course presentation. A serious breach of an instructor's responsibility may result in the suspension or withdrawal of a course's approval until that instructor's name is removed from the list of instructors approved to teach the course.

#### 9. SUSPENSION.

- a. Suspension entails the temporary removal of the approval of a course. Because of the serious implications, the basis for imposing a suspension must be well documented. The OCMI in whose area of responsibility a course is being offered has the authority to suspend an approval if one or more major discrepancies are discovered. In the rulemaking on the issue, the Coast Guard indicated that it would allow time for correction of a discrepancy. The OCMI should notify the training organization in writing of his or her intention to suspend the approval, the reasons for the proposed suspension, and set forth an appropriate period of time to correct the deficiencies. However, in an instance of a flagrant or egregious discrepancy, the suspension may be imposed immediately even if the course is

still in progress. If the training organization fails to correct the discrepancies within the allotted time, the course's approval will be suspended and the matter referred to the NMC. The NMC will review the information presented by the OCMI and will contact the training organization about the period of suspension and corrective action on the discrepancies. The NMC may grant the training organization up to 60 days to correct the deficiency and may withdraw the course's approval if not corrected.

- b. Suspension is the appropriate response to multiple and/or frequent discrepancies that would normally warrant only a letter of notification. Suspension is also an appropriate response for the following violations:
- (1) Failure to comply with the provisions of the course's approval such as failure to provide required training aids or facilities;
  - (2) Receipt of three letters of notification of minor discrepancies during any three-year period may render the course liable for suspension for not less than 30 days or until the discrepancies are corrected, whichever is longer;
  - (3) Use of an unauthorized instructor;
  - (4) Failure to adhere to the approved class schedule or length of course;
  - (5) Presentation of the course in a manner that is not conducive to learning, such as inadequate or substandard facilities;
  - (6) Failure to give an adequate end-of-course test, i.e., continued reuse of the same test module(s), use of a test that doesn't adequately examine the applicant, use of an exam that has previously been used in the course for the final exam, or use of an exam in which the majority of the questions were used in previous exams;
  - (7) Use of an oral exam when that use has not been authorized by the OCMI; or
  - (8) Allowing a student to join a course after the course has begun.

#### 10. WITHDRAWAL.

- a. Only the Commanding Officer, National Maritime Center, may withdraw a course's approval. Withdrawal is appropriate when:
- (1) A course has been suspended for a second time during any three-year period;
  - (2) A combination of three suspensions of courses offered by one training institution has occurred during any three-year period. The approval of each of the affected courses will be withdrawn;

or,

(3) Grave discrepancies have been revealed, including, but not limited to:

(a) Actions contributing to the falsification of student documents or inappropriate issuance of a course completion certificate;

(b) Unauthorized modifications of a course;

(c) Prompting students during an examination or coaching students to correctly perform a demonstration during a performance-based assessment; or,

(d) Deceptive practices such as advertising or conducting a non-approved course as an approved course, or issuing a completion certificate stating that a non-approved course was approved may result in withdrawal of all approvals issued to the training institution.

b. A course with a withdrawn approval must be resubmitted for evaluation to consider reinstatement of the approval. Since withdrawal indicates an unacceptable managerial system, the resubmittal must include documentation establishing methods to prevent recurrence of the discrepancies that led to the withdrawal.

## ANNUAL REPORT OF OVERSIGHT

Unit \_\_\_\_\_

Date \_\_\_\_\_

### 1. WORKLOAD.

At the end of calendar year \_\_\_\_\_, this unit was responsible for oversight of:

a. \_\_\_\_\_ Level I courses      \_\_\_\_\_ Level II courses      \_\_\_\_\_ Level III courses

b. \_\_\_\_\_ other providers requiring oversight.

(For b. only – Indicate type and number of each in this space, i.e., 3 Testing facilities, 1 Quality standards system provider, or, 4 Designated examiners)

### 2. AUDITS.

The following audits were completed during the past calendar year:

a. Announced Administrative audits \_ (a) \_\_\_\_\_ Number required by policy \_ (b) \_\_\_\_\_  
Percentage of completion \_\_\_\_\_ [(a) / (b) X 100 = %]

b. Unannounced Administrative Audits \_\_\_\_\_

c. Informal Visits \_ (a) \_\_\_\_\_ Number required by policy \_ (b) \_\_\_\_\_  
Percentage of completion \_\_\_\_\_ [(a) / (b) X 100 = %]

d. Over-the-counter surveys \_\_\_\_\_

e. Survey tests administered \_\_\_\_\_

f. Off-site inspections \_\_\_\_\_

g. Covert Audits \_\_\_\_\_

### 3. RESULTS.

Actions taken as a result of the above findings:

a. Letters of congratulations issued where there were no discrepancies \_\_\_\_\_

b. Letters of notification \_\_\_\_\_

c. Immediate suspensions \_\_\_\_\_

d. Recommendations for suspension \_\_\_\_\_

e. Recommendations for revocation \_\_\_\_\_

RCN 16721-1

**ANEXO "I"**  
**EMBARCACIONES MAYORES Y MENORES REGISTRADAS EN LAS**  
**CAPITANÍAS DE PUERTO<sup>28</sup>**

---

<sup>28</sup> Fuente: Base de datos de embarcaciones matriculadas en el país, de la División de Gente de Mar y Naves de la Dirección General Marítima.

EMBARCACIONES MAYORES MATRICULADAS

| CAPITANIAS  |  | CP1 | CP2 | CP10 | CP11 | CP3 | CP4 | CP5 | CP6 | CP8 | CP9 | CP14 | CP7 | CP12 | TOTAL |
|---|--|-----|-----|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|------|-------|
| <b>Grupo 1: EMBARCACIONES DE PASAJE</b>                       |  |     |     |      |      |     |     |     |     |     |     |      |     |      |       |
| CLASE A   | Viajes largos.   | 4   |     |      | 1    |     |     | 1   |     |     |     |      |     |      | 6     |
| CLASE B   | Viajes cortos.   | 9   |     |      | 1    |     |     | 3   |     |     |     |      | 3   |      | 16    |
| CLASE D   | Viajes menores de 70 millas nauticas desde el puerto de salida, que no se alejen más de 18 millas de la costa.   |     | 1   |      |      |     | 2   | 1   |     |     |     |      | 1   |      | 5     |
| CLASE G   | Viajes con un máximo de 150 pasajeros, que no se encuentren en ningún momento a más de 15 millas de un puerto de refugio ni a más de 3 millas de la costa. | 17  |     | 1    |      |     |     | 4   |     |     |     |      | 1   |      | 23    |
| CLASE H   | Viajes en los que se transporte un máximo de 50 pasajeros en travesías no mayores de 6 millas y que no se alejen más de 3 millas de la costa.              | 1   |     |      |      |     |     |     |     |     |     |      | 1   |      | 2     |
| CLASE I   | Las dedicadas a la navegación en aguas abrigadas.  |     |     |      |      |     |     | 6   |     |     |     |      | 1   |      | 7     |
| CLASE J   | Las dedicadas a la navegación en aguas tranquilas.   |     |     |      |      |     |     |     |     |     |     |      |     |      | 0     |
| <b>TOTAL</b>  |  | 31  | 1   | 1    | 2    | 0   | 2   | 15  | 0   | 0   | 0   | 0    | 7   | 0    | 59    |
| <b>Grupo 2: EMBARCACIONES DE CARGA</b>                        |  |     |     |      |      |     |     |     |     |     |     |      |     |      |       |
| CLASE Z   | Viajes largos de carga.  | 1   |     | 1    |      | 1   | 1   | 3   |     | 4   |     |      | 19  |      | 30    |
| CLASE Y   | Viajes cortos de carga.  | 47  | 15  |      | 8    |     |     | 74  | 1   | 40  | 5   |      | 11  |      | 201   |
| CLASE I   | Las que efectúen transporte de cargamentos líquidos de naturaleza inflamable.  |     |     |      |      |     |     |     |     |     |     |      |     |      | 0     |
| CLASE V   | Veleros y Motoveleros *  |     |     |      |      |     |     | 12  |     |     | 15  |      | 1   |      | 28    |
| <b>TOTAL</b>  |  | 48  | 15  | 1    | 8    | 1   | 1   | 89  | 1   | 44  | 20  | 0    | 31  | 0    | 259   |
| <b>Grupo 3: BUQUES DE PESCA, RECREO Y SERVICIOS DE PUERTO</b> |  |     |     |      |      |     |     |     |     |     |     |      |     |      |       |
| CLASE O   | Remolcadores, lanchas, gabarras, dragas, etc, que salen al mar.  | 17  | 2   |      |      | 7   | 9   | 32  |     | 42  |     |      | 3   |      | 112   |
| CLASE S   | Remolcadores, lanchas, gabarras, dragas, etc, que no salen al mar.   | 3   |     |      |      |     | 3   | 13  |     | 3   |     |      |     |      | 22    |
| CLASE R   | Embarcaciones de pesca.  | 173 | 26  | 1    | 16   | 2   | 1   | 65  |     |     | 8   |      | 18  | 1    | 311   |
| CLASE Q   | Embarcaciones de recreo, no dedicadas al tráfico comercial.  | 4   |     | 1    |      |     | 1   | 3   |     |     | 1   |      | 19  |      | 29    |
| <b>TOTAL</b>  |  | 197 | 28  | 2    | 16   | 9   | 14  | 113 | 0   | 45  | 9   | 0    | 40  | 1    | 474   |
|   | SIN CLASIFICAR   |     |     |      |      |     |     |     |     |     |     |      |     |      | 0     |
| <b>TOTALES</b>  |  | 276 | 44  | 4    | 26   | 10  | 17  | 217 | 1   | 89  | 29  | 0    | 78  | 1    | 792   |

EMBARCACIONES MENORES MATRICULADAS

| CAPITANIAS  |  | CP1 | CP2 | CP10 | CP11 | CP3 | CP4 | CP5  | CP6 | CP8 | CP9 | CP14 | CP7 | CP12 | TOTAL |
|---|--|-----|-----|------|------|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|------|-------|
| <b>Grupo 1: EMBARCACIONES DE PASAJE</b>                       |  |     |     |      |      |     |     |      |     |     |     |      |     |      |       |
| CLASE A   | Viajes largos.   | 2   | 6   | 2    | 13   | 3   | 32  | 9    |     | 3   | 1   |      | 4   |      | 75    |
| CLASE B   | Viajes cortos.   | 35  | 12  | 2    | 1    | 2   | 108 | 13   | 1   | 56  | 36  |      | 11  |      | 277   |
| CLASE D   | Viajes menores de 70 millas nauticas desde el puerto de salida, que no se alejen más de 18 millas de la costa.   |     |     |      |      |     |     | 7    |     | 7   | 3   |      | 4   |      | 21    |
| CLASE G   | Viajes con un máximo de 150 pasajeros, que no se encuentren en ningún momento a más de 15 millas de un puerto de refugio ni a más de 3 millas de la costa. | 1   |     |      | 1    |     |     | 92   |     |     |     |      | 3   | 1    | 98    |
| CLASE H   | Viajes en los que se transporte un máximo de 50 pasajeros en travesías no mayores de 6 millas y que no se alejen más de 3 millas de la costa.              | 11  |     |      |      |     | 2   | 40   |     | 1   | 6   |      | 5   |      | 65    |
| CLASE I   | Las dedicadas a la navegación en aguas abrigadas.  | 126 | 40  |      |      | 1   | 10  | 324  |     | 3   | 1   |      | 60  | 1    | 566   |
| CLASE J   | Las dedicadas a la navegación en aguas tranquilas.   | 1   |     | 1    |      | 2   |     | 14   |     | 3   | 3   |      | 1   |      | 25    |
| <b>TOTAL</b>  |  | 176 | 58  | 5    | 14   | 9   | 152 | 499  | 1   | 73  | 50  | 0    | 88  | 2    | 1127  |
| <b>Grupo 2: EMBARCACIONES DE CARGA</b>                        |  |     |     |      |      |     |     |      |     |     |     |      |     |      |       |
| CLASE Z   | Viajes largos de carga.  | 1   | 1   | 1    |      |     |     |      |     | 1   |     |      |     |      | 4     |
| CLASE Y   | Viajes cortos de carga.  | 27  | 14  | 6    | 2    | 5   |     | 21   |     | 20  | 7   |      | 2   |      | 104   |
| CLASE I   | Las que efectúen transporte de cargamentos líquidos de naturaleza inflamable.  |     |     |      |      |     | 2   | 1    |     |     |     |      |     |      | 3     |
| CLASE V   | Veleros y Motoveleros *  |     |     |      | 1    | 1   |     | 11   |     |     | 5   |      | 50  |      | 68    |
| <b>TOTAL</b>  |  | 28  | 15  | 7    | 3    | 6   | 2   | 33   | 0   | 21  | 12  | 0    | 52  | 0    | 179   |
| <b>Grupo 3: BUQUES DE PESCA, RECREO Y SERVICIOS DE PUERTO</b> |  |     |     |      |      |     |     |      |     |     |     |      |     |      |       |
| CLASE O   | Remolcadores, lanchas, gabarras, dragas, etc. que salen al mar.  | 15  | 1   | 6    |      | 18  | 2   | 13   |     | 12  | 1   | 1    | 5   | 62   | 136   |
| CLASE S   | Remolcadores, lanchas, gabarras, dragas, etc. que no salen al mar.   | 32  | 1   | 23   |      | 2   | 7   | 9    | 1   | 2   | 1   | 2    | 6   |      | 86    |
| CLASE R   | Embarcaciones de pesca.  | 152 | 142 | 65   | 5    | 61  | 34  | 239  | 266 | 41  | 90  | 21   | 240 | 131  | 1487  |
| CLASE Q   | Embarcaciones de recreo, no dedicadas al tráfico comercial.  | 531 | 9   | 138  | 20   | 252 | 451 | 1598 | 6   | 24  | 302 | 18   | 503 | 31   | 3883  |
| <b>TOTAL</b>  |  | 730 | 153 | 232  | 25   | 333 | 494 | 1859 | 273 | 79  | 394 | 42   | 754 | 224  | 5592  |
|   | SIN CLASIFICAR   |     |     | 10   | 92   |     |     | 3    | 1   | 2   |     |      | 3   |      | 111   |
| <b>TOTALES</b>  |  | 934 | 226 | 254  | 134  | 348 | 648 | 2394 | 275 | 175 | 456 | 42   | 897 | 226  | 7009  |

**ANEXO "J"**  
**FOLLETO DE GUARDACOSTAS DE ESTADOS UNIDOS**  
**"EL STCW Y COMO LO AFECTA A USTED"**

## Basic Information

- STCW applies to all present & future mariners who wish to sail beyond the boundary lines of the United States on commercial vessels. (The boundary lines essentially separate the bays, harbors & other inland waters from the oceans. In the U.S. we have exempted mariners from STCW requirements who serve on vessels less than 200 gross tons sailing on voyages which begin & end in a U.S. port. This is known as a domestic voyage).
- STCW emphasizes "hands-on" demonstrations of your skill & ability to prove that you are qualified to serve aboard seagoing vessels. Most U.S. mariners have already done this in their careers. The biggest change with STCW is that it formalizes the documentation of your ability to perform these tasks.
- Completing a Coast Guard approved training course may be the least complicated way to meet the additional STCW qualification requirements. You may also demonstrate your knowledge & ability for STCW "covered" tasks before a Designated Examiner (DE). This is an individual qualified to observe your performance & assess your competence. (This process is in the early stages of development & may not be available to you yet.)
- If you meet the requirements of STCW you will be issued an STCW 95 Certificate. Your present license or document are separate credentials from this certificate. You may still maintain your license or document without it, however, you will be essentially limited to inland waters only employment.
- Mariners who began training or service prior to August 1, 1998 have one time gap-closing requirements to meet prior to February 1, 2002. (See this pamphlet). Existing mariners may upgrade their license or document (and STCW certificate) prior to this date under the current regulations, however, the additional requirements still apply if you want the STCW

- Persons beginning training or service employment on or after August 1, 1998 must be part of an organized training program approved by the Coast Guard in order to upgrade their STCW certification beyond entry-level qualifications.

## STCW

An international agreement providing for improved Standards of Training, Certification, & Watchkeeping for seafarers throughout the world & the United States which will:

### Ensure Safer Seas

- Safer Navigation
- Reduce seaman deaths & injuries
- Protect the public in U.S. ports from maritime disasters

### Conserve Our Marine Environment

Improve The Competitiveness Of The U.S. Maritime Industry

- Prepare mariners to utilize rapidly changing technology to benefit from the competitive advantages it can provide
- Reduce the economic advantages of "flags of convenience" employing poorly trained "crews of convenience"

STCW  
And How It  
Affects  
YOU

# Existing Mariners

- ❑ **All mariners** except those in non-qualified entry-level positions (ordinary seaman, wiper/oil, steward) must show that they are competent in four areas of basic safety. These are basic fire fighting, personal survival techniques, elementary first aid, & personal safety & social responsibility. Again, this can be most readily accomplished by attending an approved course, but demonstration of knowledge & ability before a DE may be a future option. This must be done every five years.
- ❑ **Engineers** must show knowledge, skill, and ability operating lifeboats. Again, this may be done by attending an approved course or demonstrating proficiency before a DE. Academy graduates initially examined & qualified as "Lifeboatman" have already met this requirement. This is a one time only requirement.
- ❑ **Deck officers** must demonstrate proficiency in Bridge Teamwork Procedures. This can be accomplished by taking an approved course, or if you have served on vessels practicing Bridge Resource Management, documenting your ability during that service. This is a one time only requirement.
- ❑ **Deck officers** must attend an approved training program and obtain certification as GMDSS Operator to serve on a GMDSS-equipped ship after February 1, 2002. (After February 1, 1999 there must be at least two GMDSS operators aboard every such vessel. Since all vessels above 300 gross tons must have this equipment, the GMDSS training will apply to most deck officers.) This is a one time only requirement.
- ❑ **Deck officers** must pass an approved ARPA course for service on ARPA-equipped vessels after February 1, 2002.
- ❑ **Officers** must receive training in Advanced Fire Fighting if they wish to be the "individual designated to control fire fighting operations" aboard ship.

- ❑ **Persons** wishing to serve on tank vessels, RO RO's, or to operate Fast Rescue Craft must complete additional training programs.
- ❑ **Deck Officers** are reminded that they are still required to pass an approved radar course every five years
- ❑ Keep documentation for all training you have received together in a "record of training". The Coast Guard Regional Exam Center will use this to verify your eligibility for a STCW 95 Certificate.

## For Further Information

### FIRST

Refer to the Coast Guard's STCW web site at: [www.uscg.mil/stcw](http://www.uscg.mil/stcw)

### SECOND

Contact your employer

### THIRD

Call the nearest Regional Exam Center

### FOURTH

- ❑ Call the National Maritime Center at:  
(703) 235-0002
- ❑ Call the Coast Guard's Maritime Personnel Qualifications Division at:  
(202) 267-0214



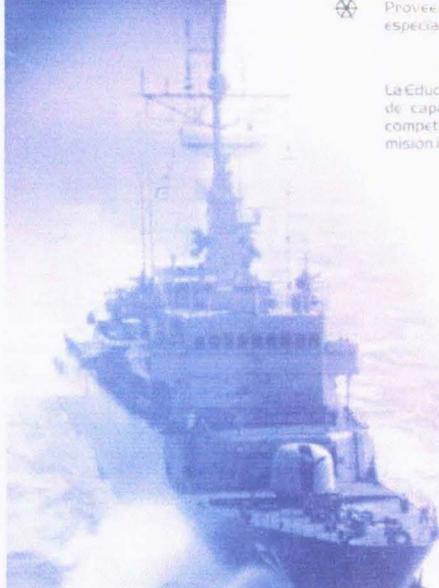
# New Mariners

- ❑ **All new mariners** who began seagoing service on or after August 1, 1998 must have completed an approved Basic Safety course (or demonstrated ability before a DE) prior to being certificated as a qualified rating or as an officer. This must be done every five years.
- ❑ **All new mariners** must be enrolled in, or be a part of, a Coast Guard approved training program in order to be issued an STCW certificate as a qualified rating or as an officer.
- ❑ Under this program new mariners must demonstrate ability to perform certain tasks in the presence of a DE. If the task is completed correctly the DE will "sign off" that item in that person's "record of training". Entry-level officers must use a CG approved Training Record Book (TRB) for this purpose. The TRB must be completed to qualify for a license or STCW certificate.
- ❑ All existing regulations still apply to obtaining an initial license or document. These include minimum age, citizenship, security & medical requirements, as well as obtaining a drug test, & recommendations attesting to your character.

ANEXO "K"<sup>29</sup>

## PROGRAMA DE EDUCACIÓN VIRTUAL DE LA ARMADA NACIONAL





## Educación Virtual

Con el propósito de hacer llegar la educación y capacitación a lo largo y ancho del país, a partir de marzo 1 de 2001 la Armada Nacional a través de la Dirección de Instrucción y Entrenamiento, implementa la Educación Virtual utilizando tecnología de punta, para mantenerse a la vanguardia de los procesos educativos en el país.

El programa de educación virtual cuenta con una infraestructura de hardware, software, humana y de soporte pedagógico, a través del cual se desarrollaran nuestros propios programas curriculares, cursos y capacitaciones para mantener actualizado doctrinaria y operativamente al talento humano de todas las unidades de la Armada Nacional.

### OBJETIVOS

- ⊗ Dar la posibilidad de estudio a cualquier miembro de la institución sin importar su ubicación geográfica, disminuyendo costos de desplazamiento, viáticos, matrículas y material de estudio.
- ⊗ Incentivar una cultura autodidacta y de investigación entre sus miembros.
- ⊗ Mayor flexibilidad en horarios de estudio, de acuerdo con las necesidades operacionales de las unidades o personales.
- ⊗ Proveer una educación de alta calidad, con contenidos multimediales especialmente diseñados para un fácil y ameno aprendizaje.

La Educación Virtual, se implementa en la Armada Nacional como una herramienta de capacitación para la actualización profesional y el mejoramiento de las competencias de su talento humano, contribuyendo al óptimo cumplimiento de la misión institucional.

### Cursos Disponibles Actualmente

|                |                      |                 |
|----------------|----------------------|-----------------|
| • Inglés       | • Java               | • Netscape      |
| • Windows      | • ActiveX            | • TCP/IP        |
| • Linux        | • Visual Interdev    | • Novell        |
| • Unix         | • Redes              | • Oracle        |
| • Office       | • LAN/WAN            | • Power Builder |
| • Lotus        | • Web                | • SQL           |
| • Project      | • Internet/Intranet  | • Access        |
| • Visual Basic | • Interdev           | • Cisco         |
| • C++          | • Information Server | • Otros         |

### SEMANA DEL MAR

Fecha: 22 al 29 de Julio  
Lugar: C.C. Unicentro



www.armada.mil.co/eva

# ARMADA NACIONAL

<sup>29</sup> Folleto informativo del programa de Educación Virtual de la Armada Nacional.

**ANEXO "L"**  
**PROGRAMA PARA CURSOS DE PATRÓN, MARINERO COSTANERO Y**  
**MOTORISTA<sup>30</sup>**

- PARA PERSONAL DE CUBIERTA:

Navegación

- Lectura de cartas y conocimientos de equipos de navegación. **24 horas.**
- Navegación costanera y ayudas a la navegación. 6 horas.
- Navegación por estima y reglas de camino. 6 horas.
- Comunicaciones, señales de auxilio y clasificación de Naves ( incluye las practicas). . 6 horas.

b) PARA EL PERSONAL DE MAQUINAS.

**Motores:**

**24 horas.**

- Conocimiento y manejo de motores f/b. 4 horas.
- Conocimiento y manejo de motores diesel. 8 horas.
- Conocimiento y manejo de motores eléctricos, Plantas generadoras e instalaciones eléctricas. 8 horas.
- Conocimiento y manejo de las plantas auxiliares Bombas, Compresores y sistemas más comunes. 4 horas.

c) PARA TODO EL PERSONAL.

**Marinería:**

**20 horas.**

- Conocimiento del buque, compartimentación y control de averías. 4 hora
- Estabilidad y precauciones con la estabilidad y el cargue. 4 horas.
- Jarcia firme y Jarcia de labor, manejo de cabos y Guayas. 2 horas.
- Maniobras.
- Atraque de zarpe, fondeo, remolque, toma de combustible. 4 horas.
- Operación de winches, cabrestantes, anclas, cadenas. 4 horas.

<sup>30</sup> Información disponible en la División de Gentes de Mar y Naves de la Dirección General Marítima

|   |                  |
|---|------------------|
| <b>Seguridad de la vida humana en el mar</b>  | <b>18 horas.</b> |
| - Equipos de salvamento -: Botes Balsas.<br>Chalecos salvavidas, luces y demás ayudas.  | 4 horas.         |
| - Procedimientos en casos de emergencia y abordajes. Ejercicios.  | 4 horas.         |
| - Comunicaciones y uso del sistema de socorro.  | 2 horas.         |
| - Manejo de Embarcaciones de Salvamento y Supervivencia<br>(Curso OMI 1.23.).   | 8 horas.         |
| <b>Primeros auxilios( incluye practicas)</b>  | <b>8 horas.</b>  |
| - Procedimiento de emergencia en caso de:<br>Asfixia, ahogamiento, hemorragias, fracturas,<br>Quemaduras, intoxicaciones, cólicos, dolores,<br>Generales, paros cardiacos, paros respiratorios. | 6 horas.         |
| - Equipos de seguridad para la prevención de accidentes<br>y accidentes de mayor ocurrencia a bordo.  | 2 horas.         |
| <b>Control de incendios.</b>  | <b>6 horas.</b>  |
| - Principios básicos: formación, causas y tipos de incendio.  | 1 hora.          |
| - Precauciones o bordo.   | 1 hora.          |
| - Manejo y cuidados especiales con los diferentes<br>tipos de carga: Papel, madera, hidrocarburos, algodón,<br>explosivos etc.  | 2 horas.         |
| - Uso y manejo de extintores y elementos para la extinción<br>de incendios.   | 2 horas.         |
| - Practicas.  | 2 horas.         |
| <b>Legislación Marítima</b>   | <b>8 horas.</b>  |
| - Organización y funciones de la Autoridad Marítima   |                  |
| - Dimar y Capitanías  | 2 horas.         |
| - Funciones y deberes de armadores y Agentes<br>Marítimos.  | 2 horas.         |
| - Normas sobre pesca en el área de equipos  |                  |
| - Especies y prohibiciones  | 2 horas.         |
| - Normas portuarias. Sanciones.   | 2 horas.         |
| <b>Prevención y control de contaminación.</b>   | <b>8 horas</b>   |
| - Normatividad que rige en la prevención del medio  |                  |
| - Ambiente marítimo.  | 1 hora.          |

- Procedimientos para evitar y controlar la c
- Contaminación por derrames de hidrocarburos 4 horas.
- Métodos de control y registro a bordo
- Derrames, basuras, alimentos etc. 2 horas.
- Contaminación con desechos biodegradables. 2 horas.

**PRACTICAS.****20 horas.****( Con facilidad de evaluaciones a cada alumno)**

- Navegación con propulsión fuera de borda. 4 horas.
- Navegación con propulsión diesel. 8 horas.
- Maniobras. 8 horas.

**TOTAL: 84 HORAS TEÓRICAS Y 20 HORAS PRÁCTICAS**

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



201005836

TMP6753