

1. **¿Cuál es el tiempo de servicio que debe desempeñar un marino en una empresa para obtener una pensión del Estado? ¿Por qué al marino Colombiano le pagan menos salario que a los marineros extranjeros en los mismos barcos y en aguas territoriales de Colombia?**

Conforme a la estructura y funciones dentro del Estado colombiano, la formulación y adopción de políticas públicas en materia laboral como los asuntos salariales y de pensiones están a cargo del Ministerio de Trabajo, escapando del ámbito de competencias de la Dirección General Marítima.

2. **¿Por qué cuesta demasiado dinero el examen médico para diligenciar el título de marinería (muy caro)? ¿Los cursos básicos (OMI) por cuenta del SENA, son muy demorados, porque según no hay contrato? El salario de todos los empleados hacia los empleadores es muy bajo en todos los cargos, y nadie que nos respalda.**

En cuanto al tema de los exámenes médicos, el costo del examen es proporcional a la cantidad de reconocimientos clínicos y para clínicos que es necesario adelantar para construir la historia médica de la Gente de mar.

En cuanto a los cursos del SENA, esta institución en las localidades de Cartagena, Buenaventura y San Andrés está autorizada para dictar Formación y Capacitación en los niveles para los cuales lo han solicitado y la DIMAR ha confirmado que cuentan con las capacidades para hacerlo.

Sobre el tema de salarios la respuesta a este tema no es competencia de la Autoridad Marítima.

3. **¿Por qué los cursos OMIS, después de 5 años o más se tiene que repetir o se tienen que vencer, siendo siempre las mismas preguntas?**

Los Cursos Modelo OMI, por disposición internacional tienen una vigencia de cinco (5) años. Vencidos los anteriores se deben renovar.

4. **¿Por qué cobran tanto dinero por examen médico siendo que con un especialista es de \$50.000 cincuenta mil pesos y el médico de la DIMAR cobra \$350.000 trescientos cincuenta mil pesos? ¿Por qué en Colombia es tan costoso refrendar los cursos OMI viendo que en Panamá se refrenda todos por 100 dólares?**

El costo del examen es proporcional a la cantidad de reconocimientos clínicos y paraclínicos que es necesario adelantar para construir la historia médica de la Gente de mar

La Dirección General Marítima, por jurisdicción, no interviene en la fijación de los costos. Estos deben obedecer a la ley universal de la oferta y la demanda, así como el de la libre competencia.

**5. ¿Por qué no se autoriza al Sena para que siga dictando los cursos OMI básicos y avanzados, ya que el Sena tiene los equipos y el personal idóneo para hacerlo?**

Actualmente, el SENA de las localidades de Cartagena, Buenaventura y San Andrés está autorizado para dictar Formación y Capacitación en los niveles para los cuales lo han solicitado y la DIMAR ha confirmado que cuentan con las capacidades para hacerlo

**6. ¿Por qué motivo o razón no se ha dado la ratificación del convenio internacional OMI Como está funcionando en otros países latinos y a nivel mundial?**

La Dirección General Marítima no es la entidad responsable de la ratificación de los Convenios Internacionales, pero sí de hacer cumplir los 13 Convenios de carácter marítimo suscritos y ratificados por el Estado Colombiano.

1. Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, enmendado.
2. Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar
3. Convenio Internacional para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965
4. Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Derrames de Hidrocarburos
5. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Derrames de Hidrocarburos
6. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques 1973 y su Protocolo de 1978
7. Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación
8. Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979
9. Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar
10. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969
11. Convenio sobre Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes
12. Convenio Constitutivo y Acuerdo de Explotación de la Organización
13. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga

**7. Se me está vulnerando el derecho al trabajo y al buen nombre, porque si me niegan el título de navegación**

Los requisitos para la expedición de Títulos de Navegación en Colombia están establecidos en la Ley 35 de 1981, aprobatoria del Convenio STCW de la Organización Marítima Internacional –OMI-, así como en el Decreto 1597 de 1988, por lo que la Dirección General Marítima debe verificar el cumplimiento de dichos requerimiento para emitir el correspondiente acto administrativo por el cual se expiden los Títulos de Navegación en nuestro país.

En el evento que exista alguna queja en particular en un trámite presentado ante esta Autoridad, se sugiere presentarla ante la sede central de DIMAR con el objeto de dar una respuesta específica.

- 8. Solicito información sobre: astilleros, abanderamiento, ayudas a la navegación-  
cartas, centro de entrenamiento en Barranquilla, violación normas marítimas  
mercante, negligencia, seguridad marítima, siniestros, certificado de  
estupefacientes, tsunami pacifico, marea del siglo, fondeos BUN.**

La Autoridad Marítima es una entidad que está presta a suministrar información, por ello cuenta con el Portal Marítimo Colombiano [www.dimar.mil.co](http://www.dimar.mil.co) y un sistema de atención al ciudadano para responder las inquietudes o preguntas que los usuarios tengan sobre las actividades de DIMAR. Estos medios pueden ser utilizados para consultar la información requerida en la pregunta.

- 9. ¿Cuándo se va n a definir las tarifas de los peritos? Las tarifas de los peritazgos no están definidas de acuerdo a la labor del inspector. Las actuales son “MINIMAS”**

Se está definiendo el marco en el que se desarrollaría el proyecto de resolución sobre tarifas para inspecciones a naves y artefactos navales.

- 10. ¿Por qué se permite el ingreso de marinos extranjeros a territorio de aguas colombianas siendo que en Colombia habemos muchos marinos colombianos desempleados, violando el convenio que dice que debe ser el 80% de colombianos?**

Si el barco es de bandera extranjera, y solo si va a operar por un término mayor a seis meses continuos o discontinuos (artículo 101 del Decreto 2324/84) el Capitán, los Oficiales y como mínimo el ochenta por ciento (80%) del resto de la tripulación, deberán ser colombianos

- 11. ¿Capitanía de Puerto en realidad está apoyando al marino en Colombia?**

Esta pregunta no es clara, pues no se indica en el apoyo en qué sentido. El licenciamiento y demás trámites para la gente de mar se realizan en la Sede Central. Si es referente al embarque de los marinos en buques internacionales, se cumple lo establecido en las normas que debe haber un porcentaje de tripulación colombiana, lo cual se está exigiendo y cumpliendo por los capitanes de puerto.

- 12. Carta para homologar los cursos OMI no es creíble en formación Sena náutico exige libreta de embarque y tiempo de embarque.**

Actualmente, el SENA de las localidades de Cartagena, Buenaventura y San Andrés está autorizado para dictar Formación y Capacitación en los niveles para los cuales lo han solicitado y la DIMAR ha confirmado que cuentan con las capacidades para hacerlo

- 13. El gremio de pescadores industriales en Colombia, se ha fundado sin oportunidad laboral. No hay donde pescar, se acabó el tratado Barcenas-Esguerra y hay zonas protegidas por el estado.**

La respuesta a este tema no es competencia de la Autoridad Marítima.

- 14. ¿Por qué el examen médico que se le exige a los hombres de mar, no se le hace una rebaja considerable al precio y que este lo practique cualquier médico que tenga tarjeta profesional? Que se nos facilite la renovación del título y que sea en el menor tiempo posible y se nos agilice la renovación de los cursos OMI.**

La expedición de las Certificaciones Médicas de Aptitud Física para la Gente de mar trae consigo muchos compromisos administrativos que, por ahora, es imposible cumplir desde consultorios médicos particulares. A mediano plazo, cuando se tenga más experiencia y mayor conocimiento de la Gente de mar por el gremio de Médicos, se buscarán nuevas oportunidades para ampliar su cubrimiento.

- 15. ¿Por qué el personal de oficial y marino tiene obstáculos para realizar su ascenso? ¿No informaron sobre los exámenes médicos?**

La Resolución No. 140 DIMAR/2013 por medio de la cual se adoptan las directrices para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar fue publicada en el Diario Oficial de la República de Colombia. Adicionalmente, se emitieron Circulares informativas al respecto como la No. 29201306051 MD-DIMAR-SUBMERC del 09/10/2013.

- 16. ¿Los barcos que trabajan en maniobras offshore pueden trabajar con tripulación extranjera, quien nos defiende a la gente de mar?**

Si el barco es de bandera nacional, cumple con la exigencia que el Capitán, los Oficiales y como mínimo el ochenta por ciento (80%) del resto de la tripulación, deberán ser colombianos (Artículo 99 del Decreto 2324/84). Si el barco es de bandera extranjera, cumple con la exigencia anterior si va a operar por un término mayor a seis meses continuos o discontinuos (artículo 101 del Decreto 2324/84)

- 17. ¿Qué pasa si una persona presenta varias patologías de origen profesional, si la calificación es menor del 50% por la junta de calificación Nacional de enfermedades profesionales; si se trabaja en tierra. En el mar quien determina el porcentaje y la ARL o el fondo de pensión entra a pagar la pensión. Si la IPS dice que no es apto.**

La respuesta a este tema no es competencia de la Autoridad Marítima.

- 18. Aplicación decreto 2324 artículos 99 y 101 Ratificación Convenio Marítimo de trabajo 2006.**

El Decreto-Ley 2324 de 1984 "Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima" respecto de las naves de bandera colombiana preceptúa lo siguiente:

"ARTICULO 99.- REQUISITOS ADICIONALES PARA NAVES DE MATRICULA COLOMBIANA: En las naves de matrícula colombiana, el Capitán, los Oficiales y como

mínimo el ochenta (80%) del resto de la tripulación, deberán ser colombianos El castellano deberá usarse obligatoriamente en las órdenes de mando verbales y escritas y del servicio de la nave y en las anotaciones, libros o documentos exigidos. La Dirección General Marítima autorizará a los armadores la contratación de personal extranjero, cuando en el país no lo hubiere capacitado o idóneo en número suficiente.”

De otra parte, si se trata de naves de bandera extranjera, el artículo 101 ibídem, indica que cuando éstas lleven operando en aguas colombianas por un término mayor de seis (6) meses continuos o discontinuos a partir de la fecha de expedición del respectivo permiso, queda sometida a lo dispuesto en el artículo 99 del Decreto en cita, salvo las pesqueras.

Debe indicarse que de acuerdo a lo expuesto por la Sección Segunda del Consejo de Estado, en sentencia del 9 de julio de 1998, la obligación contenida en las citadas normas “se encuentra en cabeza de las naves” (armador) y no de la autoridad marítima.

En cuanto a la posición de la DIMAR frente al Convenio de Trabajo Marítimo de 2006, se hace necesario recordar que de conformidad con las disposiciones de la Organización Internacional del Trabajo OIT, más exactamente el Convenio 144 de 1976, corresponde a una Comisión Tripartita Nacional, integrada por representantes del Gobierno, de los empleadores y de los trabajadores opinar en lo relativo a la promoción de la aplicación de las normas internacionales del trabajo, razón por la cual no corresponde a esta entidad pronunciarse al respecto.

No obstante lo anterior, esta entidad ha estado presta a aportar su conocimiento especializado como entidad de carácter técnico que es, otorgando elementos de análisis para dicha comisión.

**19. Interesarse más DIMAR en los problemas del personal de mar, ayudar agilizar, facilitar el manejo de documentación, violación de los derechos de los marinos en contratación de compañías extranjeras en territorio Colombiano por personal extranjero OFFSHORE**

Si el barco es de bandera extranjera, y sólo si va a operar por un término mayor a seis meses continuos o discontinuos (artículo 101 del Decreto 2324/84) el Capitán, los Oficiales y como mínimo el ochenta por ciento (80%) del resto de la tripulación, deberán ser colombianos

La contratación del personal por parte de compañías es un tema que no es competencia de la Autoridad Marítima.

**20. Uno de los objetivos de Manila es erradicar el personal empírico a bordo de las embarcaciones en el mundo, así como Perú, Brasil, Chile y Estados Unidos entre otros. ¿Qué programa en concreto tiene DIMAR para la profesionalización de**

**este gremio y sus posibles aspiraciones de ascenso o aspiraciones de mayor tonelaje?**

El nuevo Decreto sobre formación de Gente de mar tendrá como columna central la formación propedéutica en los términos de los Técnicos Laborales, Técnicos Profesionales, Tecnólogos y Profesionales Universitarios.

- 21. De acuerdo con el nivel de importancia para Dimar cual es el plazo previsto para que los “títulos de Navegación” de la gente de mar nacida en Colombia sean “aceptados” por las navieras de comunidad Europea y otras que actualmente no lo hacen, limitando las posibilidades laborales a los Colombianos.**

Los títulos que expide Colombia están siendo reconocidos por diferentes países. No obstante, es necesario considerar que al igual que nuestro país, muchos otros tienen legislaciones para proteger el trabajo de sus nacionales.

En principio, es necesario tener en cuenta que tal como lo establece el Convenio Internacional STCW/78 enmendado, cada Administración debe adelantar acuerdos de entendimiento para aceptar la titulación de la Gente de mar. Así las cosas, recientemente, el País se sometió a una evaluación independiente de la Regla I/8 del Convenio ya citado y a una Auditoría de la Organización Marítima Internacional. Con estos resultados, se invitará a la Agencia de Seguridad de la Comunidad Económica Europea a una nueva Auditoría y abrir las puertas de los países de Europa.

- 22. Si bien es un hecho que el litoral Colombiano se está abriendo a la exploración y a la industria OFFSHORE, ¿se le exige a estas empresas que contraten embarcaciones con banderas que acepten el título de navegación Colombiano? ¿Cumplen estas personas con una cuota de gente de mar competente para la labor abordo?**

Para las actividades de exploración y la industria OFFSHORE aplica la implementación del artículo 101 del Decreto 2324/84, si el barco es de bandera extranjera, y sólo si va a operar por un término mayor a seis meses continuos o discontinuos el Capitán, los Oficiales y como mínimo el ochenta por ciento (80%) del resto de la tripulación, deberán ser colombianos

- 23. Apoyo de DIMAR - Capitanías para las visitas a motonaves, tenemos dificultad para el ingreso en agencias y puertos. ¿Cómo pueden ayudarnos y que ordenes hay dadas?**

La pregunta no es clara, se solicita mayor información sobre los casos particulares en donde se evidencia esta novedad con el fin de verificar la normatividad aplicable.

- 24. Según ley de Manila, los trabajadores área remolcadores (capitán y tripulantes) los tiempos de trabajo serian acordes tanto en remuneración, dinero y horarios de descanso. Seguimos laborando 14 días en los cuales en muchas ocasiones laboramos aproximadamente 18-20 horas diarias. Los prácticos o pilotos de la**

**Bahía de Cartagena laboran por maniobras. ¿Los Capitanes de remolcadores no se afectarían por horas extenuantes?**

El STCW no se refiere, en específico, a las tripulaciones de los Remolcadores. El Capítulo VIII del Convenio STCW Guardias, establece que a objeto de prevenir la fatiga, cada Administración establecerá y hará cumplir los periodos de descanso para el personal encargado de la guardia y para el personal que tenga asignados determinados cometidos de seguridad, protección y prevención de la contaminación con arreglo a lo dispuesto en la sección A-VIII/1 del Código de Formación; y exigirá que los sistemas de guardia estén organizados de manera que la eficiencia del personal encargado de la guardia no se vea afectada por la fatiga, y que los cometidos se dispongan de modo tal que el personal encargado de la primera guardia al comenzar el viaje y el encargado de las subsiguientes guardias de relevo haya descansado suficientemente y se encuentre apto para el servicio. Adicionalmente, a objeto de prevenir el uso indebido de drogas y alcohol, las Administraciones se asegurarán de que se han adoptado medidas adecuadas de conformidad con las disposiciones de la sección A-VIII/1, teniendo también en cuenta las orientaciones facilitadas en la sección B-VIII/1 del Código de Formación.

En este sentido, la Autoridad Marítima Nacional emitió la Circular No. 29201407328 MD-DIMAR-SUBMERC de fecha 20/11/ 2014 que trata precisamente sobre la prevención de la fatiga en la gente de mar, relativa a los periodos de descanso para el personal encargado de la guardia y para el personal con funciones de seguridad, prevención de la contaminación y tareas de protección.

**25. ¿Qué hace la Dimar para proteger el marino colombiano de compañías extranjeras que tienen contrato en Colombia por trabajar con personal extranjero?**

Si un buque es de bandera extranjera, y sólo si va a operar por un término mayor a seis meses continuos o discontinuos en aguas nacionales (artículo 101 del Decreto 2324/84), DIMAR verifica que el Capitán, los Oficiales y como mínimo el ochenta por ciento (80%) del resto de la tripulación sean colombianos

**26. Quisiera saber que se va a hacer con las contrataciones de los marinos colombianos en las naves que están sirviendo de apoyo tipo OFFSHORE, ya que están siendo dadas estas labores a tripulación extranjera.**

Si el barco es de bandera extranjera, y sólo si va a operar por un término mayor a seis meses continuos o discontinuos (artículo 101 del Decreto 2324/84) el Capitán, los Oficiales y como mínimo el ochenta por ciento (80%) del resto de la tripulación, deberán ser colombianos

**27. ¿Cuál es el estado actual de la implementación del STCW 2010 Manila y lo allí contemplado en las modificaciones del 1597? Teniendo en cuenta las estadísticas proporcionadas ¿por qué se han dejado de tramitar aproximadamente el 45,3% de los títulos marítimos?**

Las enmiendas de Manila al Convenio Internacional STCW/78 han sido ya implementadas en su totalidad. Lo que la Gente de mar debe conocer es que a partir del 31 de diciembre/2016, no serán válidos los títulos de navegación que tengan como referencia el STCW/95.

Es necesario tener en cuenta que los títulos expedidos por la autoridad marítima tienen una vigencia de 5 años, mientras que los exámenes médicos de dos años, y se requiere que ambos se encuentren siempre vigentes, lo que quiere decir que durante la vigencia de un título, en promedio se debe presentar el examen médico dos veces.

Por otra parte hay que analizar que no todos los usuarios que se toman los exámenes médicos presentan un trámite ante Dimar y no todos cumplen con los requisitos.

**28. El dec 1597 reglamenta la ley que acoge el convenio STCW/78, pero dicho convenio fue enmendado en 1995, evolucionando hacia las competencias laborales. ¿El dec 1597 se alineará o armonizará con el espíritu de las competencias laborales o continúa con los parámetros del pasado?**

En Colombia más de 20.000 compatriotas han hecho del mar su forma de vida. Colombia, a través de la Ley 35 de 1981, es signataria del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar – STCW, por sus siglas en inglés. Este Convenio ha sido implementado y liderado por la Dirección General Marítima. Desde su emisión en el año 1978 ha tenido dos enmiendas significativas. La primera en el año 1995 y la última en el 2010. En este contexto, se está trabajando en la actualización de la norma nacional para el desarrollo y ejercicio profesional de la Gente de mar colombiana.

De otra parte, el pasado 22 de agosto/2013 entró en vigencia el Convenio sobre trabajo marítimo, 2006. Hoy, la industria naviera se ha constituido en la primera del mundo y sus tripulaciones en mano de categoría mundial, donde las etnias y las culturas se entremezclan sin distinciones. Ello hace muy necesario que se emitan documentos para dotar y proporcionar reglas de juego equitativas para todos.

El oficio del marino es arduo, exigente y riesgoso. Existe una preocupación internacional en buscar hacer más atractivas las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques. Inclusive, se hacen campañas para fomentar la participación de la mujer en el sector marítimo. Las Autoridades Marítimas, por su parte, deben garantizar el cumplimiento de las normas acogidas por todos los países miembros para que la Gente de Mar trabaje con seguridad y protección.

Colombia, tradicionalmente se ha enorgullecido por tener una ubicación privilegiada en la geografía de América. El acceso a dos mares es una de las mayores riquezas con las que cuenta nuestro país. Tradicionalmente también, nos hemos conformado con reconocer que somos un país andino que no mira hacia sus océanos. Sin embargo, este concepto está cambiando. En los últimos tiempos se ha incrementado la exploración del fondo submarino, se vislumbra la posibilidad de desarrollar operaciones

costa afuera (offshore), se han construido puertos y se han modernizado los ya existentes.

Lo anterior se está dando como consecuencia del incremento del tráfico marítimo y de la confianza comercial que nuestros puertos están generando en otros países del mundo. Ello conlleva necesariamente a que las ciudades que abrigan los terminales marítimos ofrezcan nuevos y mejores servicios a la comunidad marítima. Más buques, y más grandes, requieren de naves de apoyo para su maniobra en aguas restringidas. Más naves demandan nuevas tripulaciones. La experiencia y conocimiento de los marinos experimentados es requerida en los terminales para garantizar la eficiencia de los mismos.

Marinos bien preparados es una exigencia del mundo globalizado. Al fin y al cabo, además de las responsabilidades y tareas propias de la Gente de mar, también se les ha encomendado el cuidado, protección y conservación del medio marino. Buques menos contaminantes de la atmósfera, descargas más limpias y hasta el mejoramiento y control en el manejo de las aguas de lastre. Sin duda, la capacidad portuaria del país está creciendo y con ella, un grupo de personas que han hecho del mar su modo de vida.

El Decreto 1597 del 5 de agosto de 1988 tuvo por objeto establecer las normas y los 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. La norma marcó un hito en el ámbito marítimo nacional e internacional toda vez que además de reglamentar los diferentes grados de la Oficialidad y la Marinería también propendió por el desarrollo profesional de la Gente de mar. Lo anterior hace posible que tras el cumplimiento de estudios y la adquisición de experiencia, un Marino pueda escalar a la máxima posición.

No obstante y a pesar de las fortalezas normativas citadas, el Decreto 1597 de 1988 es anterior a la Constitución Nacional de 1991. Sus prescripciones no contemplan lo establecido en el artículo 67 donde se declara que “la educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social: con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente.

El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica.

La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos.

Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo.

La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley.

Lo anterior se tradujo en que las escolaridades exigidas en el Decreto 1597/88 son mínimas y hacen alusión a educación primaria y básica. Se hace necesario incorporar lo contemplado actualmente por el Ministerio de Educación Nacional cuando se refiere a la propedéutica y al permitir que los ciudadanos desarrollen su formación profesional siguiendo sus propios intereses y capacidades.

De otra parte, un mundo globalizado exige Gente de mar formada en el marco de las competencias referidas en las enmiendas al Convenio STCW de los años 1995 y 2010.

**29. Estoy interesado en saber: ¿cuál es el plan de implementación de la infraestructura digital necesaria para contar con área 1 y área 2 (sistema mundial de socorro y seguridad marítima – SMSSM) en cumplimiento con los convenios SAR y SOLAS (naves), a fin de garantizar la comunicación eficaz en la coordinación de las operaciones SAR en el área bajo responsabilidad de los centros coordinadores de búsqueda y salvamento colombianos?**

En las primeras fases de implementación del Sistema Integrado de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima se hizo el despliegue de equipos para las zonas A1 y A2. En los proyectos de inversión de Dimar se tiene la planeado instalar estaciones remotas que aumenten la cobertura de sistemas VHF voz, VHF llamada selectiva digital y AIS. Así mismo dentro del plan de implementación de GMDSS se encuentra la instalación de dos estaciones Navtex, una para el caribe y otra para el pacífico y una estación terrena dentro del sistema Cospas – Sarsat.

**30. ¿Acción a tomar Capitanía de puerto definitiva para controlar las construcciones en la playa?**

Las Capitanías de Puerto continúan con el ejercicio de sus funciones a través del Área de Litorales, para lo cual cuenta con inspectores de litorales en cada jurisdicción desarrollando su Plan de Inspecciones en sus áreas de playa, con el fin de registrar e informar las posibles ocupaciones indebidas a los Bienes de Uso Público costeros de acuerdo con el Decreto Ley 2324 de 1984.

**31. ¿Por qué Colombia o DIMAR coloca o pone tantas trabas para permitir el abanderamiento de naves mercantes? ¿Objetivo de la expedición Antártida?**

El abanderamiento de naves se realiza acorde a los requisitos estipulados en la norma. Si el usuario cumple con lo allí requerido, la autoridad marítima procede a dar la gestión correspondiente acorde a los tiempos estipulados.

La Dirección General Marítima planeo, dirigió, y ejecuto el componente científico y ambiental de la Expedición Científica Colombiana a la Antártica, con el objetivo de que Colombia cambie su estatus de adherente a miembro Consultivo del Sistema del Tratado Antártico a través de investigación científica continua en el continente blanco.

Las razones por las cuales se ejecutó este crucero científico obedecen a:

**GEOPOLÍTICAS**

- Cambio de estatus del país de miembro adherente a miembros consultivos
- Potencialidad de exploración y explotación de Recursos
- Compromisos en cooperación hidrografía en la comisión de hidrografía antártica de la Organización Hidrográfica internacional OHI.

**SUPERVIVENCIA NACIONAL**

- Grave Impacto del Cambio Climático sobre la Economía Nacional
- Colombia, de los países que más tienen que perder en términos de Biodiversidad por cambio climático.

**CIENTÍFICAS**

- Desarrollo de líneas de investigación en ambientes extremos
- Cooperación Internacional
- Aporte a la cartografía náutica internacional.

**32. ¿Cuándo se estima entre en funcionamiento la ventanilla única? ¿Zarpe digitalizado cuándo estará disponible? ¿Por qué el fondeo en la bahía de Cartagena es tan costoso? ¿Qué se está haciendo para mejorar la seguridad en la bahía para evitar el asalto a las naves?**

Se encuentra aún en desarrollo la actualización del módulo internacional con el fin de lanzar una sola aplicación para todos los trámites. A mediados del presente año se tendrán todos los desarrollos listos y por lo tanto se dará inicio a la fase de pruebas internas y modificaciones en caso de ser necesario.

A partir del año 2016 se debería estar haciendo la implementación del sistema en las capitanías de puerto y dar acceso a los usuarios externos. En el segundo semestre de 2016 se debe tener completamente implementado y en funcionamiento en todas las capitanías de puerto.

El cobro de fondeo está contemplado en la Resolución 017 de 2007 y es aplicado a nivel nacional; es decir en cualquier área de fondeo del país se aplica la misma tarifa. En el artículo séptimo, de la mencionada Resolución, se determina la forma de cálculo, que básicamente es: tiempo x eslora máxima x tarifa. Las tarifas están determinadas en el artículo octavo y dependen de la actividad (diez posibles) que se desarrolle durante el tiempo de fondeo.

Con respecto a la seguridad, la Dirección General Marítima ha realizado importantes inversiones en sistemas de última tecnología, lo cuales son operados las 24 horas del día con el propósito de monitorear todas las actividades marítimas, en caso de tener novedades como las mencionadas es deber de las naves informar inmediatamente y activar los protocolos de seguridad con Guardacostas.

Los equipos adquiridos para fortalecer los esquemas de seguridad son estaciones de AIS, botes tipos rescue, Torres de control, sistemas de comunicaciones VHF, HF y DSC. Sistemas que están al servicio de todas las actividades marítimas.

### **33. ¿Por qué demora tanto las licencias de renovación o de ascenso en la DIMAR?**

El trámite de las licencias de renovación de ascenso surte dos procesos:

- a. Las solicitudes se deben elevar ante DIMAR mediante oficio escrito, adjuntando los soportes que exige la norma para el ascenso. Una vez recibidos los documentos y verificado el cumplimiento de los requisitos, se procede a dar respuesta escrita al Usuario, autorizando o negando según sea el caso, para que efectúe el curso o examen.
- b. Después que el usuario ha efectuado el curso o examen, efectúa el respectivo trámite de su nueva licencia, adjuntando la documentación exigida para el trámite y se da inicio al proceso de expedición.

Si la documentación adjuntada es la correcta la gestión del trámite dura lo estipulado en la norma. Las demoras se presentan cuando la documentación adjuntada es incompleta o presenta inconsistencias.

### **34. ¿Que planea hacer la DIMAR para que las empresas y/o armadores cumplan con los reglamentos de la S.I.S.O?**

La norma nacional de gestión de la seguridad, Resolución 214 de 2013, es el ámbito que permite articular los reglamentos de la SISO.

### **35. Pregunta: ¿Qué está haciendo la DIMAR como autoridad Marítima para proteger al trabajador marino, en relación al desplazamiento que estamos padeciendo por parte de las empresas Navieras nacionales y extranjeras, que traen marinos extranjeros a laborar en aguas nacionales?**

Si un buque es de bandera extranjera, y únicamente si va a operar por un término mayor a seis meses continuos o discontinuos en aguas nacionales (artículo 101 del Decreto 2324/84), DIMAR verifica que el Capitán, los Oficiales y como mínimo el ochenta por ciento (80%) del resto de la tripulación sean colombianos

**36. ¿Por qué se está demorando el trámite de los documentos de navegación?**

Si el usuario presenta la documentación requerida de manera correcta la gestión del trámite dura lo estipulado en la norma.

**37. Mi pregunta es: ¿porque la documentación para el tripulante es muy costosa, y el tiempo de caducidad es muy corto? Ejemplo: un examen médico que valía \$36.000 se disparó a un costo de \$350.000. Un título de navegación que duraba 5 años ahora dura 2. La tripulación a nivel nacional se encuentra muy disgustada con la DIMAR “muchu tramitología”.**

Los costos de los trámites están estipulados en la norma. Esta norma fue producto de un estudio de costos que representan el valor operativo y administrativo de estos.