**PROYECTO DE LEY NÚMERO \_\_\_\_\_\_\_ DE 2019 SENADO**

“Por medio de la cual se establecen los criterios generales para la Formación, Certificación y Titulación, así como los niveles de responsabilidad de la Gente de Mar colombiana, en su desempeño a bordo de naves o artefactos navales.”

El Congreso de la República de Colombia

**D E C R E T A:**

**TÍTULO I**

**NORMAS Y REQUISITOS PARA LA FORMACIÓN, TITULACIÓN Y EJERCICIO PROFESIONAL DE LA GENTE DE MAR**

**Capítulo I**

**GENERALIDADES**

**Artículo 1. Objeto.** Establecer los criterios generales para la Formación y Titulación, así como los niveles de responsabilidad de la Gente de Mar Colombiana, en su desempeño a bordo de naves o artefactos navales y fluviales.

**Parágrafo.** Esta normatividad rige en todos los cuerpos de agua, incluyendo los cuerpos de agua fluviales en aquellas cuestiones que no pudieren regularse por medio del Código Fluvial.

**Artículo 2. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones de la presente Ley se aplicarán a la gente de mar que se desempeña a bordo de naves o artefactos navales de bandera colombiana, y en las de bandera extranjera que operen en aguas jurisdiccionales colombianas.

**Artículo 3.** **Conceptos.** Para todos los efectos de la presente ley, entiéndase como:

**Certificación:** La certificación de la formación profesional es el acto administrativo por el cual la entidad competente, avalada por el Ministerio de Educación, otorga títulos o certificados a los Aprendices que culminan satisfactoriamente el proceso de Formación profesional integral, técnico y tecnológico a las personas que demuestran su Competencia laboral en el Proceso de Evaluación y Certificación para el Trabajo.

**Titulación:** todos los documentos oficiales exigidos conforme al Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW). Incluye los títulos de competencia, refrendos, títulos de suficiencia y toda prueba documental que demuestre que se han cumplido los requisitos del Convenio.

**Gente de Mar:** Toda persona que ejerce profesión, oficio, ocupación o función a bordo de naves o artefactos navales, con documento de navegación expedido o refrendado por la Autoridad Marítima Nacional.

**Canal de navegación:** Vía de agua, en muchos casos de origen artificial para conectar lagos, ríos u océanos utilizado para el transporte marítimo hacia los territorios.

**Guardia de navegación / mar:** Turnos de guardia organizados tanto de día como de noche, importantes para mantener siempre a una parte de los tripulantes descansados. Esto resulta imprescindible si se quiere gobernar una embarcación adecuadamente y con seguridad.

**Piloto práctico:** Asesor encargado de coordinar la maniobra en aguas peligrosas o de intenso tráfico. Aun cuando sea este piloto quien coordine la maniobra, el mando de la embarcación sigue siendo del Capitán.

**Diario de navegación:** Libro en el cual el capitán del buque hace constar los sucesos importantes y relevantes que ocurran durante la navegación. Este libro debe ser foliado y sellado, con nota expresa del número de folios que contiene, y firmado por la autoridad competente. En él se anotan, además de los datos relacionados con la navegación extraídos del cuaderno de bitácora, las averías que sufra el buque, así como los desperfectos y averías de la carga. También deben anotarse los testamentos y actas autorizados por el Capitán; correcciones y medidas disciplinarias impuestas por él mismo; delitos cometidos o descubiertos a bordo; y, en general, cuantos acaecimientos sobrevengan durante el viaje.

**Patrones:** Tienen bajo su mando el gobierno de una embarcación menor.

**Naves menores:** Son embarcaciones pequeñas con unas características específicas de acuerdo al tipo de embarcación.

**Aparejos de carga:** Elementos de soporte de las poleas que tienen como objetivo fundamental evitar el aflojamiento del cable que pasa desde la parte superior de la carga hasta la propia grúa, y estabilizan el movimiento de descenso del gancho sin carga útil.

**Armador:** Naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión, con el objeto de asumir su gestión náutica y operación. (El armador no necesariamente corresponde con el dueño de la embarcación).

**Artículo 4. Actividades de la Gente de Mar.** Para todos los efectos de la presente Ley las actividades de la Gente de Mar se identifican así:

1. Del transporte comercial marítimo.
2. De la pesca, tanto industrial como artesanal.
3. De las actividades de recreo y deportivas.
4. De las actividades realizadas por naves o artefactos navales de carácter científico o tecnológico, no relacionadas con el transporte marítimo o fines comerciales.

**Artículo 5. Reglamentación Técnica.** Corresponderá a la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional expedir y mantener actualizada la reglamentación técnica sobre la Gente de Mar, de manera que oportunamente se adapten sus normas a los adelantos tecnológicos y a las normas internacionales que sean aplicables.

**Capítulo II**

**DE LA TRIPULACIÓN**

**Artículo 6. Especialidades de la Gente de Mar.** La Gente de Mar colombiana se desempeña a bordo, de acuerdo con su especialidad, así:

1. **Cubierta:** Son los encargados de desempeñar a bordo funciones relacionadas con la navegación, manipulación y estiba de la carga, control del funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo, y con radiocomunicaciones.
2. **Máquinas:** Son los encargados de desempeñar a bordo funciones relacionadas con la maquinaria naval, las instalaciones eléctricas, electrónicas y de control, mantenimiento y reparaciones, así como el control del funcionamiento del buque y el cuidado de las personas a bordo.
3. **Servicios:** Son los que desempeñan funciones técnicas, administrativas o de servicios a bordo.

**Artículo 7. Niveles de responsabilidad.** Los niveles de responsabilidad de la Gente de Mar, son los siguientes:

1. **Nivel de gestión**: Relacionado con prestar servicio a bordo como capitán o patrón, primer oficial de cubierta, jefe ingeniero o jefe de máquinas, primer oficial ingeniero o primer oficial de máquinas y garantizar el adecuado desempeño de todas las funciones dentro de la esfera de responsabilidad asignada.
2. **Nivel operacional**: Relacionado con prestar servicio a bordo como oficial de la guardia de navegación o la guardia de máquinas, oficial de servicio en espacios de máquinas sin dotación permanente o radio-operador, y con mantener un control directo del desempeño de todas las funciones en la esfera de responsabilidad asignada, de conformidad con los procedimientos pertinentes y bajo la dirección de una persona que preste servicio al nivel de gestión en dicha esfera de responsabilidad.
3. **Nivel de apoyo**: Correspondiente al desempeño de tareas, cometidos o responsabilidades asignadas a bordo bajo la dirección de una persona que preste servicio al nivel operacional o al de gestión.

**Artículo 8. Grados de la Marina Mercante colombiana:** Los grados de la Marina Mercante Colombiana, son:

1. **Cubierta**
2. **Oficiales**
3. Capitán
4. Primer Oficial
5. Oficial encargado de la guardia de navegación.
6. Pilotín
7. Patrón
8. **Marinería**
9. Marinero de Primera
10. Marinero que forma parte de la guardia de navegación
11. Marinero costanero
12. Ayudante
13. **Máquinas**
14. **Oficiales**
15. Jefe Ingeniero
16. Jefe de máquinas
17. Primer oficial Ingeniero
18. Primer oficial maquinista
19. Oficial encargado de la guardia en una cámara de máquinas.
20. Oficial electrotécnico
21. Pilotín
22. **Marinería**
23. Marinero de Primera
24. Marinero que forma parte de la guardia en una cámara de máquinas.
25. Marinero electrotécnico
26. Marinero costanero
27. Ayudante
28. **Personal de los servicios**

En los respectivos documentos de navegación se indicará el cargo y funciones correspondientes.

**Parágrafo 1:** Cuando la operación de las naves, ola tecnificación de los medios de navegación o propulsión así lo requieran, la Autoridad Marítima podrá expedir documentos de navegación, en especialidades y rangos diferentes a las relacionadas anteriormente.

**Artículo 9. Documentos de Navegación.** Son los documentos que acreditan la idoneidad de una persona para desempeñar labores a bordo de una nave o artefacto naval. Estos documentos serán establecidos por la reglamentación técnica de acuerdo con las normas internacionales y serán expedidos por la Autoridad Marítima.

**Artículo 10. Documento de identidad del marino.** Es el documento personal e intransferible mediante el cual se acredita el período de embarco, los cargos desempeñados a bordo, competencia, registro de instrucciones y ejercicios a bordo, faltas y sanciones impuestas, así como la aptitud físico-médica del titular, siendo obligatoria para toda la Gente de Mar.

**Artículo 11. Registros en el documento de identidad del marino.** Es responsabilidad de la gente de mar registrar en las Capitanías de Puerto, en la representación diplomática en el extranjero o ante autoridad marítima extranjera, cada uno de los embarques y desembarques. Para la certificación del periodo de embarco, solo se tendrá en cuenta lo debidamente registrado en el documento de identidad del marino.

**PARÁGRAFO**. Aun cuando sea este piloto quien coordine la maniobra, el mando de la embarcación sigue siendo del Capitán.

**Capítulo III**

**DE LOS REQUISITOS PARA LOS DOCUMENTOS DE NAVEGACIÓN**

**Artículo 12. Requisitos.** Para obtener un documento de navegación, por primera vez, los aspirantes deben acreditar ante la Autoridad Marítima el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad.
2. Diligenciar el Formulario Único de Trámite.
3. Copia de la cédula de ciudadanía o cédula de extranjería vigente
4. Copia del título, certificado o diploma obtenido en una institución de educación superior de un centro de educación para el trabajo y el desarrollo humano o Centro de Educación Marítima reconocido por la Autoridad Marítima Nacional.
5. Captura de datos biométricos.
6. Certificado médico de aptitud física.
7. Recibo de pago del valor del trámite.

**Artículo 13. Renovación.** Se debe cumplir los siguientes requisitos:

1. Formulario Único de Trámite debidamente diligenciado.
2. Acreditar continuidad de la competencia profesional.
3. Certificado médico de aptitud física vigente.
4. Captura de datos biométricos.
5. Recibo de pago del valor del trámite.

**Artículo 14. Certificado médico de aptitud física.** La Autoridad Marítima Nacional determinará los exámenes médicos y las condiciones necesarias para aplicar el presente artículo, de acuerdo con las disposiciones emitidas sobre el particular por la Organización Marítima Internacional -OMI-**,** en especial en el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar – STCW/78 enmendado.

**Artículo 15.** **Requisitos para el personal de la Armada Nacional.** Los Oficiales navales con título profesional universitario y los Suboficiales navales con título profesional como tecnólogo, en servicio activo o en reserva activa en retiro, deberán cumplir los siguientes requisitos para obtener el documento de navegación:

1. Formulario Único de Trámite debidamente diligenciado.
2. Copia del título profesional.
3. Cursar y aprobar asignaturas y cursos OMI pendientes en la especialidad de la gente de mar correspondiente.
4. Certificado médico de aptitud física vigente.
5. Captura de datos biométricos.
6. Acreditar pago por el valor del trámite.

**Artículo 16. Ascensos.** Para el ascenso de los tripulantes al grado inmediatamente superior los oficiales y marineros deben cumplir con los siguientes requisitos:

1. Formulario Único de Trámite debidamente diligenciado.
2. Copia del título, certificado o diploma del curso aprobado de ascenso obtenido en una institución de educación superior, de un centro de educación para el trabajo y el desarrollo humano o centro de educación marítima reconocido por la Autoridad Marítima Nacional.
3. Acreditar continuidad de la competencia profesional.
4. Certificado médico de aptitud física vigente.
5. Captura de datos biométricos
6. Recibo de pago del valor del trámite.

**Artículo 17. Duplicados del documento de navegación.** El duplicado se expedirá por la misma vigencia del documento original, cumpliendo los siguientes requisitos:

**Por pérdida:**

1. Formulario Único de Trámite
2. Manifestación escrita del titular del documento sobre la pérdida de éste.
3. Captura de datos biométricos.
4. Recibo de pago del valor del trámite.

**Por deterioro:**

1. Formulario Único de Trámite.
2. Original de la licencia expedida.
3. Captura de datos biométricos
4. Recibo de pago por el valor del trámite.

**Capítulo IV**

**DE LAS FUNCIONES Y OBLIGACIONES DE LA GENTE DE MAR**

**Artículo 18. Del Capitán.** Son funciones y obligaciones del Capitán, además de las establecidas en el libro V del Código de Comercio y demás normas que lo modifiquen, adicionen, aclaren o sustituyan:

1. Dirigir la navegación de la nave.
2. Dirigir personalmente toda maniobra de la nave al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en la cual sea necesario o aconsejable garantizar la se­guridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.
3. Garantizar que se tomen las disposiciones adecuadas para mantener una guardia de navegación o de carga segura.
4. Responder por la seguridad de la nave y la protección marítima, así como por la seguridad de los pasajeros, de la tripulación y de la carga, y de la protección del ambiente marino contra la contaminación que pueda causar la nave, de conformidad con las normas nacionales e internacionales vigentes.
5. Apartarse de las instrucciones y relevar al Piloto Práctico a bordo cuando considere que las indicaciones o instrucciones dadas por éste generan riesgos para la seguridad de la nave, otras naves cercanas o las instalaciones portuarias, dando las órdenes personalmente para la maniobra o navegación, dejando constancia de ello en el diario de navegación.
6. Respaldar la legítima autoridad de sus oficiales para el mantenimiento de la disciplina a bordo y la seguridad de la nave.
7. Velar por el bienestar físico y moral de todo el personal a bordo.
8. Estimular y organizar la instrucción marinera de los subalternos como medio

indispensable para garantizar la seguridad de la nave y de la gente a bordo.

1. No aceptar a bordo como miembro de la tripulación a ninguna persona que no esté en posesión del documento de navegación respectivo, expedido o refrendado por la Autoridad Marítima Nacional.
2. Llevar el "Libro de Órdenes del Capitán", en el cual anotará toda orden de carácter general impartida a los oficiales, quienes firmarán en constancia de haber sido notificados.
3. Mantener bajo su custodia y responsabilidad los documentos de navegación de todos los tripulantes, como también la documentación de la nave.
4. Ante la inminente perdida de la nave y agotados todos los recursos para evitarla, el Capitán procurará salvar, en su orden, a los pasajeros, la tripulación, el material y los documentos de valor y será el último en desembarcar.
5. Las demás que le sean asignadas por las normas nacionales e internacionales.

**Artículo 19. De los Patrones.** Los Patrones de pesca, los de navegación deportiva y quienes dirijan la navegación de naves con motores fuera de borda, sus obligaciones y responsabilidades serán similares a las enunciadas para los Capitanes, en la medida en que correspondan al porte, tripulación y equipamiento de la nave.

**Artículo 20. Funciones Generales de los Oficiales.** Las funciones y obligaciones generales de los Oficiales a bordo son las siguientes:

1. Prestar las guardias de mar y de puerto, de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo, y el Reglamento Interno de la nave.
2. Cumplir y hacer cumplir las órdenes del Capitán, por parte de la tripulación subalterna.
3. Estar vigilantes a fin de evitar o corregir cualquier circunstancia que ponga en peligro la seguridad de la nave o su operación, o afecten la moral y las buenas costumbres que deben prevalecer a bordo, informando inmediata­mente al Capitán.
4. Responder por el mantenimiento, conservación y operación del equipo y elementos a su cargo.
5. Los demás que le asignen las normas nacionales e internacionales.

**Artículo 21. Funciones específicas de los Oficiales.** Las funciones y obligaciones específicas de los Oficiales Mercantes son las siguientes:

1. **Del primer oficial de cubierta**
2. Responder al Capitán por la vigilancia y la seguridad de la carga y el cumplimiento de sus órdenes relativas a ésta.
3. Ser el auxiliar directo del Capitán en lo relativo al mantenimiento de la disciplina a bordo.
4. Representar al Capitán en sus ausencias transitorias en puerto.
5. Ser el superior directo del personal de cubierta.
6. Ordenar, autorizar y controlar todo trabajo extraordinario en cubierta.
7. Responde por el mantenimiento, conservación y operación del equipo y aparejos de carga, a la vez que por el alistamiento oportuno de las bodegas.
8. Elabora las cédulas de incendio, abandono y colisión.
9. Lleva los registros de los sondeos de los tanques de agua potable.
10. Las demás que le asigne el Capitán o el reglamento interno de la nave, dentro de su capacidad y competencia.
11. **De los Oficiales de cubierta.**
12. Durante los periodos en que estén de guardia, y bajo la dirección general del capitán, los Oficiales de la guardia de navegación serán responsables de que la nave navegue con seguridad, velando especialmente porque no sufra abordaje ni varada.
13. Responder por el buen estado y funcionamiento de los equipos y elementos de navegación.
14. Mantener al día los libros y cartas de navegación, haciendo en éstas últimas las correcciones y actualizaciones indicadas en las Ayudas a los Navegantes e informar oportunamente al Capitán.
15. Responder por el buen estado de alistamiento y conservación del material y equipos de salvamento y contra incendio.
16. Adiestrar al personal subalterno en las labores de contra incendio y abandono de la nave.
17. Las demás que le asigne el Capitán y el Reglamento Interno del buque, dentro de su capacidad y competencia.
18. **Del oficial radio operador u operador del sistema mundial de seguridad y socorro marítimo.**
19. Responder por el mantenimiento y operación de los equipos de la estación de radiocomunicaciones, incluyendo los equipos de comunicaciones de los botes salvavidas.
20. Cumplir las normas nacionales de radiocomunicaciones, así como el Reglamento de Radiocomunicaciones adoptado por la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones UIT-R.
21. Guardar estricta reserva sobre las comunicaciones.
22. No suministrar información a otras estaciones sobre la ruta o posición de la nave, sin autorización expresa del Capitán.
23. Informar al Capitán sobre todas las comunicaciones recibidas.
24. Atender los programas de escucha ordenados por el Reglamento Nacional e Internacional.
25. Fijar en lugar visible de la estación, la patente de la estación de radio y su licencia de radio operador expedidas por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, o quien haga sus veces, lo mismo que los certificados de seguridad de radio de la nave, según corresponda.
26. En caso de abandono de la nave, permanecer en la estación a órdenes del Capitán.
27. **Del Jefe de Máquinas**
28. Garantizar, consultando con el Capitán, que se tomen las disposiciones adecuadas para realizar una guardia de máquinas segura.
29. Responder por la operación, conservación y mantenimiento de la maquinaria, los equipos y el material correspondiente.
30. Atender personalmente toda maniobra de la maquinaria propulsora al entrar y salir de puerto o durante el paso, por canales, estrechos o áreas peligrosas y en forma ge­neral, siempre que el Capitán dirija personalmente una maniobra desde el puente.
31. Ser el superior directo del personal de máquinas.
32. Responder por la organización segura de las guardias de máquinas.
33. Responder por las necesidades de la navegación proyectada, teniendo en cuenta las relativas a combustible, agua, lubricantes, productos químicos, repuestos fungibles y otros, herramientas, pertrechos y todo lo que pueda precisarse en su área; así mismo controla las existencias de todos ellos.
34. Llevar el control y registro de las reparaciones y rutinas efectuadas a la maquinaria a su cargo.
35. Ordenar y vigilar toda reparación que se ejecute en la maquinaria a su cargo.
36. Llevar el Libro de Órdenes del Jefe, donde figuran todas las órdenes de carácter general impartidas a los Oficiales de Máquinas, quienes firmarán en cons­tancia de haber sido enterados.
37. Organizar y controlar la debida instrucción del personal respecto de la operación, mantenimiento y conservación de la maquinaria de la nave.
38. Controlar y verificar las condiciones de operación de la maquinaria de gobierno, en particular antes de zarpar del puerto, y cuando se efectúen reparaciones en la misma.

Informar al Capitán sobre cualquier novedad de las máquinas que afecte o limite la disponibilidad o la operación de las mismas.

1. Las demás que le asigne el Capitán o el Reglamento Interno de la nave, dentro de su capacidad y competencia.
2. **Del Primer maquinista.**
3. Responder al Jefe de Máquinas, por los trabajos de conservación y mantenimiento de los grupos electrógenos principales y la maquinaria auxiliar instalada en la sala de máquinas.
4. Llevar el control de los sondeos de combustible y lubricantes, los cuales presentará diariamente al Jefe y al Primer Oficial.
5. Mantener al día los libros de control y registro a su cargo.
6. Los demás que le asigne el Jefe o el Reglamento Interno del buque, dentro de su capacidad y competencia.
7. **Del Oficial maquinista.**
8. Responder al Jefe Máquinas, por los trabajos de mantenimiento y conservación de las calderas, como también de los cabrestantes y chigres y demás maquinaria ins­talada sobre cubierta, o fuera de la sala de máquinas.
9. Responder al Jefe de Máquinas, por la conservación y mantenimiento de los sistemas de tuberías de achique, lastre y contra incendio y los motores de los botes salvavidas.
10. Mantener al día los libros y registros a su cargo.
11. Las demás que le asigne el Jefe de Máquinas y el Regla­mento Interno del buque, dentro de su capacidad y com­petencia.

**Artículo 22. De la marinería:** Las funciones y obligaciones de la Marinería son las siguientes:

1. **Marinero de primera de puente o máquinas.**
2. Dirigir y supervisar el trabajo del personal a su cargo.
3. Instruir debidamente al personal bajo sus órdenes sobre la correcta ejecución de los trabajos ordenados.
4. Coordinar estrechamente con los oficiales, el control y mantenimiento de la disciplina a bordo.
5. Cumplir las órdenes que reciban de sus superiores inmediatos.
6. **De la marinería que forma parte de las guardias de mar en el puente.**
7. Atender el gobierno del buque y el mantenimiento del rumbo, cuando actúe como timonel, de acuerdo con las órde­nes del Capitán y/o del Oficial de guardia en el puente.
8. Abstenerse de ejecutar o aceptar deberes distintos, como los de vigía, cuando gobierne, salvo en buques pequeños en los que el puente de gobierno ofrezca visibilidad ininterrumpida en todas las direcciones, sin el entorpecimiento de la visión marítima ni otros impedimentos para la realización de una vigilancia adecuada.
9. Mantener una adecuada vigilancia cuando se desempeña como vigía, con el fin de apreciar debidamente las circunstancias y los riesgos de abordajes, varada y otros que puedan presentarse para la navegación, el vigía tendrá la misión de percibir la posible presencia de buques o aeronaves en peligro, náufragos, restos de naufragios y objetos a la deriva.
10. **De la marinería que forma parte de las guardias de mar en las cámaras de máquinas**
11. Cumplir a cabalidad las órdenes o instrucciones que reciba del Oficial Maquinista de guardia.
12. Atender las instrucciones especiales que reciba del Maquinista de Guardia y vigilar la operación y funcionamiento de la maquinaria, el estado de las tuberías, las presiones, temperaturas y demás, cuando se desempeñe como ayudante del maquinista de guardia.
13. Cumplir las instruccio­nes y órdenes que imparta el Oficial de Guardia, cuando se desempeñe como marinero de máquinas de guardia en la Cámara de Calderas, vigilando especialmente la presión de las calderas y el nivel de agua en las mismas, a fin de mantenerlos dentro de los límites de seguridad correspondientes y/o las instrucciones del maquinista de guardia.
14. **Del resto de la marinería, marineros costaneros y ayudantes de cubierta y máquinas**
15. Ejecutar debidamente los trabajos que le sean asignados por sus superiores inmediatos.
16. Cumplir las órdenes e instrucciones que reciba de sus superiores.
17. Informar a su superior inmediato sobre cualquier anormalidad o peligro que observe a bordo.
18. Cuidar debidamente del material a su cargo.

**Artículo 23. Servicio de vigía.** Son funciones y obligaciones del vigía, las siguientes:

1. Estar en condiciones de prestar toda su atención a la realización de una adecuada vigilancia y no se le asignará ninguna otra función cuyo desempeño pueda entorpecer esa tarea.
2. Los deberes del vigía y los del Timonel son distintos y no se considerará nunca que el Timonel está actuando como vigía mientras gobierna.
3. Mantener en todo momento un control e inspección visual y auditivo, utilizando cualquier medio disponible para observar cambios significativos de las condiciones operacionales.
4. En general, atenderá lo previsto en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, -COLREG- de 1972, en su forma enmendada.

**Parágrafo:** El Capitán, los oficiales y los marineros tomarán todas las precauciones posibles para prevenir la contaminación operacional o accidental del ambiente, en particular respetando los reglamentos nacionales, internacionales y portuarios pertinentes.

**Artículo 24. Régimen de los pilotines.** Los estudiantes mercantes de último año o Pilotines, durante su permanencia a bordo, tendrán categoría de Oficial en entrenamiento, sin funciones ni obligaciones específicas distintas de las enunciadas en los artículos anteriores, estando sujetos para todos los efectos, al Reglamento Interno de la nave.

De las faltas al reglamento interno de la nave conocerán los directores de las instituciones de educación superior.

**Artículo 25. Embarque de los pilotines.** Los Armadores colombianos cuyas naves mercantes sean consideradas aptas para el entrenamiento de Pilotines por parte de la Autoridad Marítima Nacional, darán las facilidades necesarias para su embarco y entrenamiento reglamentarios.

Los Capitanes y Jefes Ingenieros colaborarán con los instructores de instituciones de educación superior en las prácticas que deban cumplir los Pilotines y conjuntamente con el primer oficial, o primer ingeniero, controlarán dicho entrenamiento cuando la institución de educación superior no pueda enviar dichos instructores, ciñéndose a los ejercicios y prácticas especiales programados por el mismo, previamente aprobados por la Autoridad Marítima Nacional.

**Artículo 26. Calificación de Entrenamiento**. La calificación de aptitud de las naves mercantes para dicho entrenamiento de Pilotines la hará la Autoridad Marítima, teniendo en cuenta la clase y calidad del buque y sus equipos, en particular en cuanto a los equipos de navegación, salvamento, combate de incendios, equipo de cargue y descargue y la maquinaria principal y auxiliar, como también la ruta que sirve y la navegación que efectúa la cual debe ser de la misma clase de la del Pilotín, y demás características sobresalientes del buque y su navegación.

La Autoridad Marítima determinará el número máximo de Pilotines por buque.

**Artículo 27. Prácticas a bordo.** Los Pilotines podrán ser embarcados, en las siguientes condiciones:

1. En uno o más naves o artefactos navales.
2. Como parte de un programa de formación aprobado por la Autoridad Marítima, no será inferior a doce (12) meses
3. Estarán orientados a la práctica de los deberes de Guardia en el puente y en la sala de máquinas, según la especialidad del Pilotín, y el tipo de nave, lo cual deberá ser expresamente certificado por la institución de educación superior, independientemente de las tareas y trabajos específicos adicionales cumplidos por los alumnos, las cuales han de ser previamente aprobadas por la Autoridad Marítima Nacional.

**Artículo 28. Funciones y obligaciones de los pilotines.** Los Pilotines embarcados para prácticas están obligados a:

1. Cumplir las guardias y los trabajos asignados, sin que ello suponga vinculación laboral con la empresa naviera respectiva.
2. Asistir a las guardias que le sean asignadas por el Instructor para el embarque o en su ausencia por el Capitán o el Jefe Ingeniero, según el caso.
3. Cumplir las órdenes e instrucciones del Oficial Instructor, del Oficial de Guardia o del Capitán, o del Jefe Ingeniero, según corresponda.
4. Colaborar en todas aquellas labores que por razón de emergencia o accidente le sean asignadas y ordenadas por el Capitán o el Jefe Ingeniero.
5. Ejecutar los ejercicios y trabajos que le fueran asignados por la Institución de educación Superior, respondiendo por el material que para dicho entrenamiento le fuese facilitado.
6. Presentar a la decanatura correspondiente de la institución de educación superior al término del periodo de embarco, los cuadernos de prácticas y ejercicios y los trabajos adicionales debidamente calificados por el Oficial Instructor, el Capitán o el Jefe ingeniero, según el caso.

**Artículo 29. De los cadetes mercantes.** Los cadetes mercantes son alumnos de una institución de Educación Superior de un programa de carácter universitario para generar competencias como oficial de cubierta o máquinas en navegación de altura, embarcado para prácticas y entrenamiento profesional con el fin de obtener el título respectivo.

**TÍTULO II**

**DE LOS CENTROS DE FORMACIÓN, CAPACITACIÓN Y ENTRENAMIENTO DE LA GENTE DE MAR**

**Capítulo único**

**Artículo 30. Evaluación de las condiciones náuticas en los programas de formación para la Gente de Mar**. Las condiciones de pertinencia y calidad determinadas en la normativa específica para los programas de formación para la Gente de mar serán consideradas y evaluadas de acuerdo con el Marco Nacional de Cualificaciones y conforme con las herramientas que determine el Ministerio de Educación Nacional. Para tal fin y en todo caso, dichas herramientas se articularán a las particularidades que para tal efecto establezca la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa y a los procesos de evaluación de condiciones institucionales y del programa previstas en la normatividad vigente.

**Artículo 31. Reconocimiento de Centros de Capacitación y Entrenamiento de la Gente de Mar.** La Autoridad Marítima reconocerá los Centros de capacitación y entrenamiento de la gente de mar y los cursos de capacitación náutica, con base en los criterios y condiciones que para el efecto establezca la Dirección General Marítima – DIMAR y en lo establecido por el artículo 5 de la presente ley.

**Parágrafo 1**. Otórguesele la facultad al Gobierno Nacional de regular, a través del Ministerio de Educación, el reconocimiento de los Centros de Capacitación y Entrenamiento de Gente de Mar con base en estándares educativos aplicables teniendo en cuenta los mínimos de formación establecidos por el Convenio Internacional STCW, transversales a los criterios internacionales que deba adoptar la DIMAR para sus efectos.

**Parágrafo 2.** La tripulación sin titulación avalada, podrá acreditar su formación empírica a través de los centros de capacitación y entrenamiento de la gente mar de acuerdo con los parámetros establecidos por el Convenio Internacional STCW.

**TÍTULO III**

**RECONOCIMIENTO DE DOCUMENTOS DE NAVEGACIÓN EXTRANJEROS**

**Capítulo único**

**Artículo 32. Reconocimiento de documentos de navegación extranjeros.** La Autoridad Marítima Nacional para reconocer mediante refrendo los documentos de navegación previa verificación del pleno cumplimiento de las disposiciones del Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW), y asegurando que sean expedidos por países parte de dicho Convenio o con su autorización.

**SECCIÓN IV**

**DEL RÉGIMEN SANCIONATORIO**

**Capítulo I**

**INFRACCIONES Y SANCIONES**

**Artículo 33. Infracciones y sanciones.** Se establecen las siguientesinfracciones y sanciones en las que puede incurrir la gente de mar como tripulante de buque de bandera colombiana, como también los Armadores que contraten o enganchen Gente de Mar que no cumpla las disposiciones de la presente Ley.

PARÁGRAFO. Entiéndase enganche como aquel descrito por el Decreto 1015 de 1995 en el cual una persona que pertenezca a la clasificación de Gente de Mar, se obliga a prestar un servicio personal en un buque bajo la continua dependencia o subordinación del empleador y mediante remuneración.

1. **CON MULTA**
2. El Capitán (y por analogía el Patrón) que acepte a bordo de su buque en tripulante sin la licencia de navegación correspondiente al cargo, o con la licencia respectiva vencida, se hará acreedor a una multa de entre uno (1) y treinta (30) salarios mínimos diarios, por primera vez, y suspensión de la licencia de navegación hasta por tres (3) meses por reincidencia. La suspensión mínima será de treinta (30) días.
3. El Oficial que ejerza cargo a bordo de buques de bandera colombiana, sin tener la licencia de navegación colombiana válida requerida, será sancionado con multa de entre uno (1) y veinte (20) salarios mínimos diarios, debiendo ser desembarcado. En caso de reincidencia le será suspendida la licencia hasta por tres (3) meses, a juicio de la Autoridad Marítima, según el cargo desempeñado a bordo.
4. El Marinero, de cualquier clase y categoría, que ejerza cargo a bordo sin estar en posesión de la respectiva licencia de navegación colombiana, vigente, incurrirá en multa de entre uno (1) y diez (10) salarios mínimos diarios y será desembarcado.
5. El capitán de buque que al llegar a puerto colombiano no informe debida y oportunamente al Capitán de Puerto sobre actos de indisciplina ocurridos a bordo por parte de un tripulante o tripulantes en el viaje, incurrirá en multa de entre cinco (5) y treinta (30) salarios mínimos diarios por la primera vez, y la suspensión de su licencia de navegación entre tres (3) y seis (6) meses, en caso de reincidencia.
6. El Armador que autorice u ordene el embarco de cualquier tripulante que no tenga la correspondiente licencia colombiana vigente, incurrirá en una multa de entre diez (10) a sesenta (60) salarios mínimos diarios por primera vez, y de entre sesenta (60) y cien (100) salarios mínimos diarios en caso de rein­cidencia, de conformidad con la categoría del tripulante.

**Parágrafo.** El recaudo obtenido producto de las multas será destinado exclusivamente a un fondo de financiamiento de becas para capacitar Gente de Mar, cuyos beneficiarios sean bachilleres destacados de escasos recursos. Lo anterior, a consideración de la DIMAR o quien haga las veces de autoridad marítima competente.

1. **CON SUSPENSIÓN.**

Serán causases de suspensión de la licencia de navegación entre seis (6) meses y cinco (5) años, las siguientes:

1. Ser encontrado responsable legal de causar accidente al buque, que potencialmente hubiese podido causar daño a personas, o daños graves al buque, a otros o a las instalaciones en tierra.
2. Presentar documentos falsos para su admisión, o con el propósito de obtener provecho indebido.
3. Todo acto de violencia, injuria o malos tratos, o grave indisciplina en que incurra el tripulante contra el Capitán, o cualquier miembro de la tripulación, el Armador, directivo visitante, o pasajero.
4. Todo daño material causado intencionalmente al buque, o su carga.
5. Todo acto u omisión grave del tripulante que ponga en peligro la seguridad de las personas, o del buque.
6. Todo delito que el tripulante cometa a bordo.
7. Cualquier violación grave de los deberes u obligaciones especiales que incumben al tripulante, de acuerdo con los artículos 58 y 60 del Código Sustantivo del Trabajo, o cualquier falta grave calificada como tal en pactos o convenios colectivos, fallos arbitrales, contratos individuales o reglamentos.
8. La detención preventiva del trabajador por más de treinta (30) días, a menos que posteriormente sea absuelto, o cuando la causa de la sanción sea suficiente por sí misma para justificar la extinción del contrato de trabajo.
9. El sistemático incumplimiento por parte del tripulante, sin razones válidas, de sus obligaciones reglamentarías o legales.
10. Todo vicio del tripulante cuya práctica perturbe la disciplina a bordo.
11. La renuncia sistemática del tripulante a aceptar las medidas preventivas, profilácticas o curativas, prescritas por el Médico o el Capitán o por las Autoridades, para evitar enfermedades o accidentes.
12. El padecer de enfermedad que le impida vivir en comunidad, o inhabilite para el desempeño de sus funciones a bordo, mientras dure dicha enfermedad o inhabilidad.
13. Incumplimiento a las normas y reglamentos de la Marina Mercante Colombiana.
14. El abandono del buque en puerto sin causa justificada.
15. **CON CANCELACIÓN.**

Son causales de la cancelación de la Licencia de Navegación las siguientes:

1. La reincidencia en los hechos señalados en los literales A y B del presente artículo, si la gravedad de los mismos, a juicio de la Autoridad Marítima Nacional así lo aconsejare, o fuese indicativo de que el tripulante carece de condiciones profesionales y/o morales para la práctica de la actividad marítima.
2. El haber dado lugar por culpa grave o dolo, a accidente grave en la propia nave o en otra, o haber causado perjuicios a terceros en puerto, a juicio de la Autoridad Marítima.

**Capítulo II**

**AUTORIDAD COMPETENTE**

**Artículo 34. Competencia Investigaciones.** Las conductas a las que se refiere el artículo anterior, serán investigadas administrativamente por el Capitán de Puerto que conozca de los hechos en primera instancia. Su decisión tendrá los recursos que para tales casos señala la Ley.

**Artículo 35. Independencia de las Sanciones y Multas.** Las sanciones y multas a que se refiere la presente Sección se aplicarán sin perjuicio de las sanciones policivas, civiles y penales a que dé lugar.

**IVÁN DARÍO AGUDELO ZAPATA**

Honorable Senador de la República

**PROYECTO DE LEY NÚMERO \_\_\_\_\_\_\_ DE 2019 SENADO**

“Por medio de la cual se establecen los criterios generales para la Formación y Titulación, así como los niveles de responsabilidad de la Gente de Mar colombiana, en su desempeño a bordo de naves o artefactos navales.”

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**ANTECEDENTES**

La Organización Marítima Internacional -OMI- es un organismo de las Naciones Unidas especializado exclusivamente en asuntos marítimos, el cual tiene como competencia primordial las normas de seguridad, protección y comportamiento ambiental en el transporte marítimo en todo el mundo. Para alcanzar estos fines, tiene entre sus funciones elaborar instrumentos internacionales con el fin de que se aumente la seguridad en el mar.

Para el caso de la gente de mar, se adoptó el Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) de 1978 el cual entró en vigor el 28 de abril de 1984, y en donde se establecen con todo detalle las habilidades requeridas para el desarrollo de ciertas tareas, el nivel de conocimientos y entendimiento que se requiere para realizarlas, así como los métodos para demostrar las competencias y los criterios para evaluarlas.

Colombia se adhirió a dicho Convenio por medio de la Ley 35 de 1981, la cual acogió tanto el texto como los anexos técnicos. Dicho Convenio contiene un procedimiento de enmienda tácita, según el cual las modificaciones del Anexo de Formación normalmente entran en vigor un año y medio después de ser comunicado a todas las partes, a menos que sean rechazados por un tercio de las Partes o por las Partes cuyas flotas combinadas representan el 50 por ciento del tonelaje mundial.

El Numeral 2 del artículo I de la Ley 35 de 1981 *“Por medio de la cual se aprueba el "Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente del Mar", firmado en Londres el 7 de julio de 1978”* establece que

“*Las Partes se obligan a promulgar todas las leyes decretos, órdenes y reglamentaciones necesarios y a tomar las medidas precisas para dar al Convenio plena efectividad y así garantizar que, tanto desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar como de la protección del medio marino, la gente de mar enrolada en los buques tenga la competencia y la aptitud debidas para desempeñar sus funciones.”*

Sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado con respecto a dicho convenio el Consejo de Estado se ha pronunciado de la siguiente manera:

“*Esta última circunstancia sobre la existencia del Convenio adoptado mediante la Ley 35 de 1981, se sustenta en las obligaciones de que trata el artículo 1:*

*Obligaciones generales contraídas en virtud del Convenio. 1.* ***Las Partes se obligan a dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio y de su anexo****, el cual será una parte integrante de aquél. Toda referencia al Convenio supondrá también una referencia al anexo. 2.* ***Las Partes se obligan a promulgar todas las leyes decretos, órdenes y reglamentaciones necesarios y a tomar las medidas precisas para dar al Convenio plena efectividad*** *y así garantizar que, tanto desde el punto de* ***vista de la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar como de la protección del medio marino, la gente de mar enrolada en los buques tenga la competencia y la aptitud debidas para desempeñar sus funciones****.*

Por lo anterior, cabe recalcar que la ejecución es una de las obligaciones transversales al dicho convenio, por lo cual el Estado debe dar cumplimiento mediante la efectiva aprobación del presente proyecto de ley.

Este Convenio ordena que todos los marinos obtengan y mantengan un nivel definido de competencia. El 25 de junio de 2010 se aprobaron las Enmiendas de Manila a dicho convenio, las cuales entraron en vigor el 1° de enero 2012 en el marco del procedimiento de aceptación tácita. La entrada en vigor de las enmiendas, así como su presunta tácita aceptación, derivan de las reglas jurídicas previstas en el Convenio STCW y suponen la observancia del Artículo XII.

No se puede olvidar la función que como Estado Bandera, entendido éste como aquella relación real que existe entre un buque y el Estado ante el cual se encuentra registrado, le corresponde al país de asegurarse entre otras cosas, que la titulación de los marinos concuerde con los requisitos del Convenio y que tengan la competencia adecuada para su desempeño a bordo con el fin de preservar la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, razón por la cual es importante la expedición de la Ley en cita.

**Objetivo**

La importancia del factor humano para la seguridad en el mar[[1]](#footnote-1) y la protección del medio marino están reconocidos a nivel internacional y, a fin de dar un abordaje adecuado a estos aspectos, la mejora de la formación y la titulación en las profesiones marítimas son consideradas como un elemento particularmente importante. Al actualizar la legislación nacional con la normatividad del Convenio STCW establecidas por la Organización Marítima Internacional, en cumplimiento del Compromiso adquirido por el país al adherir al Convenio mediante la Ley 35 de 1981, se busca apoyar y controlar la calidad de la formación de la Gente de Mar empleada en buques que enarbolan el pabellón de Colombia, en particular garantizando la calidad de la formación de la gente de mar contratada en terceros países, mediante el reconocimiento de títulos, a fin de garantizar la seguridad a bordo de los buques.

Con el fin de mantener un alto nivel de seguridad marítima y de prevención de la contaminación en el mar, es esencial mejorar el nivel de conocimientos y competencias de la gente de mar del país, mediante el desarrollo de una formación y una titulación marítimas conformes con las normas internacionales teniendo en cuenta el progreso tecnológico, así como mejorar las competencias marítimas mediante la oferta de formación avanzada y de oportunidades de desarrollo para la gente de mar. La legislación sobre el nivel mínimo de formación y las condiciones mínimas de trabajo y de seguridad a bordo también deben ser coherentes con las normas y los convenios internacionales, dado que el sector del transporte marítimo es, por definición, global, y el país se había quedado rezagado al incluir los anexos técnicos del Convenio STCW en la Ley.

**Situación mundial**

De acuerdo con la International Chamber of Shipping, sobre la demanda de marinos[[2]](#footnote-2), la población mundial de gente de mar que sirve en buques mercantes de comercio internacional se estima en 1.647.500 marinos, de los cuales 774.000 son oficiales y 873.500 son calificaciones. China, Filipinas, Indonesia, Rusia y Ucrania se estiman como los cinco mayores países proveedores de marinos (oficiales y calificaciones). Filipinas es el mayor proveedor de calificaciones, seguido de China, Indonesia, Rusia y Ucrania. Si bien China es el mayor proveedor de oficiales, le siguen Filipinas, India, Indonesia y la Federación Rusa.

La demanda mundial de Gente de Mar se estima en 1,545,000 marinos, y la industria requiere aproximadamente 790,500 oficiales y 754,500 calificaciones. Esto indica que la demanda de oficiales ha aumentado en alrededor del 24,1%, mientras que la demanda de calificaciones ha aumentado en alrededor del 1,0%. La situación actual de la oferta y la demanda destaca una escasez de aproximadamente 16,500 oficiales y un superávit de alrededor de 119,000 calificaciones. Si bien se prevé que la oferta mundial de funcionarios aumente constantemente, se espera que esta tendencia se vea superada por el aumento de la demanda.

El crecimiento previsto en la flota mercante mundial durante los próximos diez años permite anticipar que la demanda de Gente de Mar, probablemente aumentará. Esto, de acuerdo con la tendencia actual de escasez general en la oferta de oficiales. Esto, a pesar de la mejora en los niveles de reclutamiento y capacitación y de las reducciones en las tasas de desperdicio de oficiales en los últimos cinco años.

Las perspectivas futuras indican que la industria y las partes interesadas relevantes no deben esperar a que haya un suministro abundante de gente de mar calificada y competente sin tomar esfuerzos concertados y medidas para abordar los problemas clave de la mano de obra, a través de la promoción de carreras en el mar, el mejoramiento de la educación y capacitación marítimas en todo el mundo, así como de la retención de la gente de mar ya capacitada.

**Conveniencia**

El presente proyecto de ley reviste grandes beneficios para Colombia ya que, al cumplir con estos requerimientos se estaría entrando en la “Lista Blanca” de la Organización Marítima Internacional, lo que significa que los Títulos o Certificados de suficiencia son reconocidos internacionalmente. Por otro lado, se asegura la contratación de la Gente de Mar colombiana en el exterior ya que, al adquirir este estatus, se pone en peligro la viabilidad y reputación de la Gente de Mar colombiana. Los países signatarios del convenio (165 países que agrupan el 99.03% del tonelaje mundial)[[3]](#footnote-3), verificarán que las personas a bordo de sus buques, cumplan con los requisitos exigidos para su formación, según lo establecido en el Convenio mencionado con anterioridad.

Colombia tiene cerca de veinte mil personas inscritas como gente de mar que se desempeñan en las diferentes especialidades: Transporte comercial, pesca artesanal e Industrial, recreo y deportes. De aprobarse el proyecto de ley y teniendo en cuenta la oferta de empleo para la gente de mar en los buques internacionales de conformidad con el estudio referido anteriormente, se abren nuevas oportunidades de empleo para los compatriotas que han sido formados y capacitados para desempeñarse en aguas internacionales o para tomar parte de tripulaciones en buques de bandera extranjera.

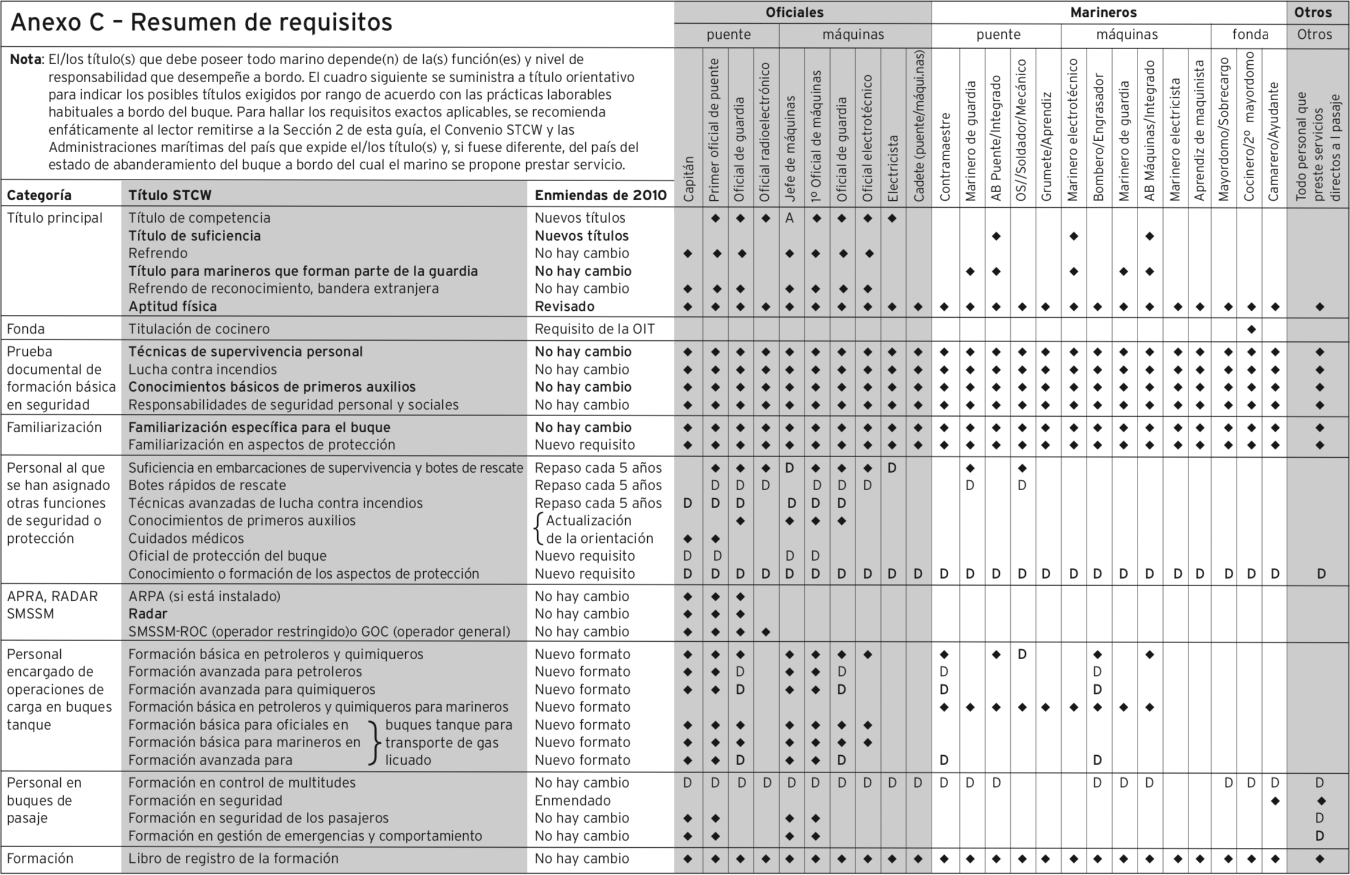
Resulta conveniente, asimismo, que la gente que decide hacer del mar su forma de vida, tenga un horizonte laboral lo suficientemente amplio para que pueda encontrar una oportunidad laboral dentro de Colombia o fuera de las fronteras nacionales, impactando positivamente en las metas de reducción de desempleo del país. Adicionalmente, se activa también la economía porque la gente de mar que labora fuera de las fronteras nacionales, incrementa las remesas, impulsan la inversión empresarial y fomentan el crecimiento.

**Convenio de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar - STCW**

La actividad de transporte marítimo se encuentra revestida de una naturaleza internacional. Uno de sus efectos es que las tripulaciones de un determinado buque reciben formación en distintos países y según diferentes sistemas. Al respecto, es fundamental que todos los miembros de la tripulación dispongan de las aptitudes necesarias para desempeñar sus cometidos de forma segura. La formación desempeña un importante papel en la seguridad marítima. Por esta razón, en 1978, los estados parte en la Organización Marítima Internacional (OMI), en aras de promover la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, establecieron normas internacionales de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW), que entró en vigor en 1984.

Dicho Convenio prescribe normas mínimas que los Estados Parte deben cumplir o superar. El Convenio en mención fue enmendado sustancialmente en 1995 y 2010. En cuanto a la estructura y contenido del Convenio, se tiene un articulado que señala principios generales y disposiciones sobre entrada en vigor y procedimientos de enmienda, mientras que el anexo técnico (compuesto por “reglas”) contiene los requisitos de formación, cualificación y titulación correspondientes a los distintos cargos desempeñados a bordo de un buque, verbigracia capitán, primer oficial de puente, etc.).

Entre los anexos del Convenio, el Código incluye en la parte “A” cuadros detallados con descripciones precisas de las habilidades a demostrar (por ejemplo, determinación de la posición, maniobra del buque, manipulación de la carga) que han de aprender los aspirantes a los distintos cargos desempeñados a bordo y que deberán ser evaluadas por los órganos competentes. La parte “B” del Código contiene orientaciones sobre la aplicación de las reglas del Convenio STCW, las cuales son recomendaciones. La enmienda de Manila de 2010 mejoró las disposiciones vigentes, por ejemplo, las normas sobre prevención del fraude y aptitud física así como en función de los más recientes avances tecnológicos. Las enmiendas de Manila introducen también algunos elementos nuevos, como los requisitos de formación para los «marineros de primera» y «oficiales electrotécnicos», que no estaban incluidas en la versión anterior.



Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (2010)[[4]](#footnote-4)

Finalmente, es menester concluir que el presente Proyecto de Ley es producto de la necesidad de implementar las normas y criterios internacionales para la Formación y Titulación a fin de generar una homogeneidad en todos los aspectos relacionados con el desempeño de las personas a bordo de naves o artefactos navales. Lo anterior, por una gran variedad de razones tales como criterios de seguridad cívica y estabilidad laboral, así como las mencionadas en presente Proyecto de Ley, entre otras.

EL PRESENTE PROYECTO DE LEY, ES UNA INICIATIVA DE BANCADA DEL

PARTIDO LIBERAL COLOMBIANO

**IVÁN DARÍO AGUDELO ZAPATA**

Honorable Senador de la República

1. MarineTransportation Research Board [MTRB]. (1976) Human Error in MerchantMarine Safety. Washington, DC: National Academy of Science. AD/A-028371 [↑](#footnote-ref-1)
2. <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/global-supply-and-demand-for-seafarers> [↑](#footnote-ref-2)
3. <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf> del 10 de abril de 2019 [↑](#footnote-ref-3)
4. Anexo C [↑](#footnote-ref-4)