



CRYSTAL

# EDUCACIÓN

Por: *CN (ra) Ignacio Rios Meló.*

## LA RESPONSABILIDAD DEL LEGISLADOR Y EL PAPEL DE LAS ASOCIACIONES DE PROFESIONALES

**L**a normatividad de las actividades comerciales siempre está moderada por un proceso de regulación gubernamental necesaria, por la indispensable seguridad personal y por la eficiencia de la actividad comercial.

Considero que en pocos escenarios podría darse un proceso diferente y de ello no se exime el Transporte Fluvial. Desde noviembre de 2013 se expidió la Resolución (No. 4824) del Ministerio de Transporte que establece los perfiles de competencias para los diferentes niveles de preparación y de responsabilidades a bordo de los tripulantes de las embarcaciones fluviales. Las modificaciones que contempla la modificación expedida posteriormente (Resol. 2773 de junio de 2016) además de la ampliación de los plazos de cumplimiento hasta diciembre de 2017, no incluye cambios significativos.

La norma establece la cantidad de tripulantes y perfiles necesarios a bordo en proporción al volumen de carga transportada por remolcadores/empujadores y a la magnitud del convoy. Los convoyes hasta de nueve (9) bongos y hasta 2000 toneladas pueden llevar mínimo en cubierta un contraalmirante y dos tripulantes (pueden ser dos aprendices), pero si el convoy de esa dimensión no lleva carga solo requiere un contraalmirante y un ayudante fluvial sin licencia pero con permiso.

Con estos criterios y conociendo las experiencias de tripulantes necesarios en situaciones críticas durante la navegación, el capitán se verá abocado a situaciones de peligro en la operación y de obstrucción del canal navegable por limitación de personal para atender las necesidades con solo un profesional entrenado y dos empíricos en maniobras en cubierta.

Igualmente la norma adolece del criterio de una carrera que inicie con el aprendiz entrenado como marinero en prácticas profesionales a bordo como es el modelo estándar de la formación de tripulaciones de naves. La norma establece como primera licencia expedida la de Contraalmirante para embarcarse en cubierta e iniciar su preparación para alcanzar el rango de capitán. El Ayudante Fluvial sin licencia, con permiso de la Inspección Fluvial y sin entrenamiento previo requerido

es el tripulante de menor rango. Este tripulante es empírico, seleccionado por el capitán, puede tener una edad mínima de 16 años y sin más requisitos que un examen médico. En consecuencia son evidentes los riesgos personales y de las maniobras de cubierta que ejecuta.

No contempla la norma la continuidad de sus ascensos desde Contraalmirante hasta Capitán. La carrera empezaría como timonel al obtener la licencia correspondiente acreditando competencias. Mientras en resoluciones anteriores la acumulación de experiencia y sucesivos ascensos para llegar a Capitán eran aproximadamente veinte años iniciando por marinero, ahora se requieren en total cuatro (4) años: un año como timonel y tres años como piloto.

El “marinero o ayudante fluvial” esta mencionado en la resolución como el cargo en el que debe desempeñarse durante dos años quien desee aplicar a la licencia de contraalmirante. Es decir la preparación la adquiere durante la práctica en el ejercicio del cargo de “ayudante fluvial” y puede ser desde los 16



**Imagen: (Izq)** El Capitán Ralf Zander en el alerón de babor del puente de mando del Crystal Symphony. **Tomado de:** <https://www.noticiasdecruceiros.com/>

**Imagen (Arriba)** A la deriva: el ocaso de la flota mercante argentina. **Tomado de:** <http://www.nuestromar.org/noticias/categorias/09-07-15/deriva-ocaso-flota-mercante-argentina>



**Imagen:** Accidente fluvial en el Amazonas. **Tomado de:** <http://www.telemetro.com/internacionales/Mueren-personas-accidente-fluvial-Amazonas>

años de edad. Para este ejercicio profesional solo se requiere un “permiso” que las Inspecciones Fluviales otorgan sin previo entrenamiento o preparación y solo presentando el certificado de salud.

El tema anterior es el más discutible puesto que se ha concebido que el armador tiene la potestad de elegir a jóvenes de 16 años de poblaciones rivereñas como ha sido históricamente para desempeñarse como aprendices de marinero y entrenarlo durante dos años en el escenario hostil y riesgoso de las maniobras en cubierta de una nave fluvial con remolque.

Este es el caso en que mientras el empresario de la actividad comercial del transporte fluvial, el armador, desea el mínimo de exigencias para hacer más eficiente su ejercicio comercial, el legislador busca el límite mínimo con el que la operación sea segura. Debemos tener en cuenta que hasta la fecha las concertaciones con entidades consultoras del gobierno, de la academia y de los gremios no han intervenido significativamente en los criterios aplicados. Es así como puede resultar insuficiente e inadecuado el recurso humano, además de insegura la operación si se contemplan maniobras con reorganización del convoy por el estrechamiento del canal navegable durante los trayectos.

El concepto de carrera del tripulante fluvial para favorecer la socialización de la actividad laboral y la aplicación del ciclo propedéutico de formación en beneficio de poblaciones rivereñas, ha pasado a un plano subordinado en las prioridades. La resolución plantea el inicio de las certificaciones de competencias y expedición de licencias como navegantes a “contra maestre”, lo cual es aparentemente o evidentemente un desacierto pues no se necesita ser experto para imaginar que la carrera empezaría por “marinero”. Tampoco es acertado encontrar que los eva-

luadores certificadores son integrantes de las mismas empresas que en la práctica se certifican mutuamente por intermedio del Sena. Estos evaluadores de las empresas son acogidos por el Sena para adelantar el proceso los mismos tripulantes de las empresas y no se ha delegado, como es el caso de la gente de mar, a una institución educativa del sector con estructura académica y expertos instructores-evaluadores propios que hayan cumplido la preparación como evaluadores según lo ha regulado la Mesa Sectorial.

Podemos deducir de los razonamientos anteriores sobre la normativa vigente de tripulaciones fluviales, que las asociaciones de profesionales consultores y los gremios están llamados a participar en el desarrollo de la norma y diseños de perfiles de formación. Se debe evitar por ejemplo que el diagnóstico inicial del sector, el Estudio de Caracterización del Sena, sea elaborado por profesionales de otras disciplinas diferentes, como abogados e ingenieros civiles, quienes pueden imaginar previa investigación, las actividades y competencias necesarias en el desempeño profesional de un navegante, pero un navegante profesional lo hará con más exactitud para tener un realístico diseño de perfiles y actividades laborales.

#### **Referencias Bibliográficas**

<http://www.fundanautica.org/descargas/gentedemar/RESOLUCI%C3%93N%20MINTRANSPORTE%204824%20DE%202013.pdf>

#### **Datos del Autor:**

Ingeniero. Naval, Especialista en Administración Financiera.. Director FUNDANAUTICA. Representante ACINPA Cap. Costa Caribe. Email: [irios1999@hotmail.com](mailto:irios1999@hotmail.com)