



**“FORMACIÓN DE LA GENTE DE MAR COMO PARTE IMPORTANTE
DEL COMERCIO MARÍTIMO NICARAGÜENSE”.**

María de Fátima Mayorga Juárez*

SUMARIO

I. Introducción II. Historia del comercio marítimo de Nicaragua 1. ¿Qué es la Función Logística? 2. El Transporte Marítimo como parte importante del Comercio Internacional A) Definición B) Ventajas y desventajas del uso del Transporte Marítimo C) Datos cronológicos del desarrollo del Comercio Marítimo de Nicaragua entre el año 1,980 y abril del año 2,018 III. Regulación positiva nicaragüense del Comercio Marítimo relacionada con la Formación de la Gente de Mar 1. Constitución Política de la República de Nicaragua 2. Código de Comercio de la República de Nicaragua 3. Ley No. 399 – Ley de Transporte Acuático 4. Reglamento de la Ley No. 399 – Ley de Transporte Acuático 5. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar 1978/1995 (STCW 78/95) IV. Conclusión V. Fuentes del Conocimiento.

*Licenciada en Derecho y Magíster Profesional en Derecho Empresarial por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la UNAN – León, Nicaragua. Docente con más de diez años de experiencia en el magisterio, alumna de beca por servicio durante el curso de la Licenciatura de Derecho en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la UNAN-León, Nicaragua, periodo en el cual estuvo a cargo de la coordinación de las áreas de: Clínica de Práctica de Derecho Administrativo en la Fiscalía de León, Clínica de Práctica de Derecho Ambiental y Administrativo en el SILAIS de León y se desempeñó como docente de las áreas de: Derecho Ambiental, Derecho Municipal y Neoliberalismo Económico. Abogada y Notaria de la República de Nicaragua, debidamente autorizada por la Excelentísima Corte Suprema de Justicia. Asesora Legal Privada, con nueve años de experiencia en asuntos: familiares, civiles, penales y administrativos. *(Nota de Reconocimiento Especial: al Dr. Róger Quant quien fue el tutor de mi Tesis de Maestría, de la cual procede este Artículo. Gracias maestro.)*

I. INTRODUCCIÓN

La Gente de Mar son todas aquellas personas que laboran a bordo de embarcaciones marinos y marineros, su día es celebrado por la Organización Marítima Internacional (OMI) cada 25 de Junio.

La Formación de la Gente de Mar es lo que hace la diferencia entre un marinero (gente de mar con formación empírica) y un marino (gente de mar con formación técnica y/o profesional), puede significar la diferencia entre un trabajo bien desempeñado o poner en riesgo sus vidas sin las mínimas garantías de supervivencia, así como riesgos económicos y ambientales que pueden verse críticamente elevados.

La Formación de la Gente de Mar es un derecho y a la vez una obligación de todo trabajador del área Marítima para muchos países del mundo, regulado principalmente por el Convenio de la OMI del año 1,978 sobre Normas de Formación Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW 78 y sus enmiendas) al cual Nicaragua se adhiere en el año 2,008, mediante el Decreto A.N. No. 5,547; es, una institución especial que además, la Constitución Política de Nicaragua contempla principalmente en los Artículos No. 58, 80, 82.6, 85 y 86.

Es una formación especial importante para mejorar la calidad del servicio y la competencia (eficacia y eficiencia) de los marineros nicaragüenses y su seguridad a nivel nacional e internacional y a su vez incrementar la competitividad de Nicaragua a nivel regional e internacional en materia de comercio marítimo.

Hacer realidad la formación profesional de la Gente de Mar de Nicaragua en Centros de Formación Nacionales, reduciría los costos de formación para los marineros, facilitaría la inserción de Nicaragua a la Lista Blanca de la OMI¹ y dotaría a la nación de un mayor personal capacitado suficientemente para el desempeño de las labores marítimas y por lo

¹ De acuerdo con la página Web: Color ABC: <https://www.abc.com.py/edicion-impresa/economia/es-importante-para-los-navegantes-figurar-en-la-lista-blanca-omi-248920.html> y su Artículo: "ES IMPORTANTE PARA LOS NAVEGANTES FIGURAR EN LA "LISTA BLANCA OMI".

Lista Blanca de la OMI. Si un país está en la "Lista Blanca" (o *white list*) significa que la Organización Marítima Internacional (OMI) ha calificado el cumplimiento total del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW 95). En consecuencia, otros países deben aceptar sus certificados y enmiendas. El 6 de diciembre de 1,995 la Organización Marítima Internacional (OMI), con sede en Londres (Reino Unido), anunció que 71 países formaban parte de la "Lista Blanca" de la OMI y que estos países miembros decidieron estar de plena conformidad con las enmiendas al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar de 1995 (conocido como STCW 95 por su sigla en inglés).

Este fue un anuncio muy importante para los marinos mercantes marítimos (y fluviales por extensión), porque sus medios de vida dependen de sus títulos y los refrendos que se reconocen en todo el mundo.



tanto mejoraría la oferta de marinos pesqueros, mercantes y demás, a nivel internacional, así como el rendimiento de la Empresa Portuaria Nacional y el Producto Interno Bruto, a través de un incremento en las remesas familiares que la Gente de Mar podría enviar a sus familias en tierra, así como la creación de nuevas fuentes de empleo.

II. HISTORIA DEL COMERCIO MARÍTIMO DE NICARAGUA

1. ¿QUÉ ES LA FUNCIÓN LOGÍSTICA?

Se habla de una Función Logística para diferenciarla de las operaciones de una empresa común. De acuerdo con el planteamiento del Doctor Douglas Long en su libro *Logística Internacional*, las operaciones son el trabajo fundamental de una compañía, mientras que la Logística es una función de soporte para las operaciones, de la misma forma que lo son los recursos humanos, finanzas y otras funciones. Solamente cuando se trata de una compañía de logística y transporte, las operaciones son puramente logísticas.²

La Dra. Cristina Peña Andrés, en su libro “Manual de Transporte para el Comercio Internacional”, habla sobre las características claves en la Logística de una empresa enumerándolas de la siguiente manera: almacenaje, distribución y transporte; adicionalmente menciona: el manejo de idiomas, los conocimientos de marketing, comercio y transporte internacional, habilidad en el trato personal, disposición a viajar con frecuencia y la destreza y capacidad de negociación intercultural.³

Por otro lado, la Lic. Elizabeth Velázquez Velázquez en su libro “Canales de Distribución y Logística”, define la Logística como: todas aquellas actividades que ayudarán a la empresa a administrar de manera eficiente sus materias primas, así como

² LONG Douglas. *Logística Internacional. Administración de la Cadena de Abastecimiento Global*. 1ªEd., México, Editorial Limusa, Noriega Editores, 2007, p 10

³ PEÑA ANDRÉS, Cristina. *Manual de Transporte para el Comercio Internacional*. 2ªEd., México, Alfaomega Grupo Editor, S.A. de C.V., 2016, p 17

sus productos terminados, para la producción y distribución de sus productos mediante una programación y establecimiento de rutas idóneas, en el menor tiempo posible.⁴

Partiendo del análisis de los conceptos antes mencionados, se puede definir la Logística como el conjunto de: infraestructura, medios de transporte, personal capacitado, funciones específicas y disposiciones legales y materiales necesarias para el traslado de mercancía o de personas desde un punto geográfico a otro, que en el caso de la mercancía se refiere desde la fábrica hasta llegar al centro de distribución o al consumidor final. Esta puede ser brindada por una entidad pública o privada, que se encargará de una parte o de todo el proceso antes descrito. En cualquier caso el éxito de la Logística dependerá de tres factores principales: calidad, tiempo y precio, de los canales de distribución que se utilicen.

2. EL TRANSPORTE MARÍTIMO COMO PARTE IMPORTANTE DEL COMERCIO INTERNACIONAL

A. DEFINICIÓN

Según el Dr. Genaro de Jesús Portales, el Transporte Marítimo de Mercancías es de los más antiguos, (...) puede estar dividido en Tráfico de Altura (interoceánico) y Cabotaje (nacional o internacional, pero, sobre la misma costa).⁵

Por su parte el Dr. Douglas Long, describe el Transporte Marítimo como: la columna vertebral del transporte internacional. Hace mención que desde tiempos históricos este ha sido la opción más viable, dada la dificultad y peligrosidad que se presentaba para el transporte terrestre en algunas zonas. Aún ahora los barcos transportan gran porcentaje en términos de volumen a nivel internacional.⁶

⁴ VELAZQUEZ VELAZQUEZ, Elizabeth. *Canales de Distribución y Logística*. 1ªEd., México, Red Tercer Milenio S.C., 2012, p 12

⁵ PORTALES RODRÍGUEZ, Genaro de Jesús. *Transportación Internacional*. 3ªEd., México, Editorial Trillas, 2008, P. 85

⁶ LONG, *op. cit.*, P. 179



B. VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL USO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

El Dr. Long, explica que las compañías son llamadas de transporte oceánico o líneas marítimas siendo que la industria está dominada por flotas de diez a cuarenta barcos. (Ejemplo: un barco para carga voluminosa y seca puede llevar 65,000 toneladas Vs. 50-80 toneladas que puede llevar un carro del tren).

Algunas particularidades de esta industria: las barreras para entrar en este negocio son muy altas, los transportistas marítimos tienen una cultura corporativa muy conservadora, un barco es mucho más caro que un camión o un tren, pero muy similar en costo al de un avión, el diseño de un barco es especializado para cierto uso y no puede ser cambiado tan fácilmente, los barcos juegan un papel militar y económico que ha influenciado grandemente el ambiente regulador y de negocios, la defensa nacional de un país requiere tener una flota sustancial bajo su control, es decir, barcos que aunque no pertenecen ni son operados por el gobierno si están sujetos a las regulaciones del país, para facilitar el movimiento en caso de una emergencia.⁷

El uso del transporte marítimo presenta ventajas y desventajas:

- Ventajas: flexibilidad, se puede manejar carga de grandes dimensiones y pesos a grandes distancias, no se ve afectado por fenómenos de estacionalidad, costos por kilogramo bajos.
- Desventajas: la velocidad de respuesta es baja, se ve muy afectado por fenómenos meteorológicos, el tiempo de tránsito es alto.⁸

C. DATOS CRONOLÓGICOS DEL DESARROLLO DEL COMERCIO MARÍTIMO DE NICARAGUA ENTRE EL AÑO 1,980 Y ABRIL DEL AÑO 2018

Durante el período de 1,934 hasta 1,979 Nicaragua vive la dictadura militar somocista, es a partir del 19 de Julio de 1,979 que nuestro país empieza una transición hacia la libertad, donde se dan cambios sociales, legales, políticos y económicos, gracias al triunfo de la Revolución Popular Sandinista, lo que paulatinamente va dando una nueva forma a la sociedad nicaragüense en todos sus aspectos, incluida la formación marítima, que es meramente militar en un inicio, con la formación de la Marina de

⁷ LONG, *op. cit.*, P. 179s

⁸ PORTALES RODRÍGUEZ, *op. cit.*, P. 87

Guerra Sandinista (MGS) la cual surge entre el mes de Julio de 1979 y 1980.⁹ (bajo el Gobierno de la Junta de Reconstrucción Nacional, principalmente dirigida por el FSLN), así también se transforma la legislación nacional e internacional que regula el comercio marítimo nicaragüense como tal.

Como antecedentes están: el Decreto No. 1 “Estatuto Fundamental”, aprobado el 20 de julio de 1979, publicado en La Gaceta Diario Oficial No. 01 del 22 de agosto de 1979.¹⁰ El que fue una Carta Magna temporal durante el período de transición de post guerra. Y el Decreto No. 53 “Creación del Ejército Popular Sandinista”, aprobado el 22 de agosto de 1979, publicado en La Gaceta Diario Oficial No. 12 del 18 de septiembre de 1979.¹¹ Por otro lado desde el 16 de Febrero de 1972 se crea el Consejo Superior de la Empresa Privada,¹² la cual aún hoy día agrupa a las más grandes empresas del país, incluyendo a la Cámara de Pesca de Nicaragua.

Entre 1980 y 1986: se fundaron el centro de preparación de pilotos y técnicos de la FAS-DAA y el Centro de Especialistas Menores de la Marina de Guerra Sandinista. (...) En ese mismo año, se graduaron en la URSS, Cuba y la República Democrática de Alemania los primeros estudiantes de los cursos de ingenierías, licenciaturas, técnicos superior y medio de las especialidades: naval, aérea, logística, armamento, radio electrónica, comunicaciones, entre otras.¹³

Febrero de 1984: fuerzas mercenarias, (...) minaron el Puerto Corinto y Puerto Sandino en el Océano Pacífico y El Bluff en el Caribe. El minado provocó el hundimiento de buques pesqueros, daño a buques mercantes, muertos y desaparecidos. Este hecho no tiene precedente en la historia de América.¹⁴ Con esto vino el bloqueo económico y estancamiento del comercio marítimo nacional, que duró hasta el triunfo electoral de la

⁹ EJÉRCITO DE NICARAGUA, “EJÉRCITO DE NICARAGUA – HISTORIA, EJÉRCITO DE NICARAGUA - INSTITUCIONALIZACIÓN”, 1ra. Ed., Managua, Ejército de Nicaragua, 2009, P. 117.

¹⁰ Disponible en: <http://sajurin.enriquebolanos.org/vega/docs/G-1979-11-01.pdf>

¹¹ Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/50D01C836046399C062570B600620903?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/50D01C836046399C062570B600620903?OpenDocument)

¹² Disponible en: http://www.cosep.org.ni/index.php?option=com_content&view=article&id=46

¹³ EJÉRCITO DE NICARAGUA, *op. cit.*, Pp. 88s.

¹⁴ *Ibidem*, pp. 118.



Unión Nacional Opositora (UNO), con el Gobierno de Doña Violeta Barrios de Chamorro en 1990.

1987: Con el propósito de elevar el nivel académico surgieron los Centros de Educación a Distancia en las Regiones Militares.

Entre 1979 a 1990: se graduaron en distintos países amigos: 113 oficiales en Cursos de Diplomado de Estado Mayor, 2,186 en Cursos Superior de Oficiales (CSO), 6,377 en Cursos de Formación de Oficiales (CFO), 215 ingenieros y 1,213 técnicos en las especialidades: aérea, naval, armamento, transporte, blindado, radio técnica, electrónica, entre otras, 124 médicos, para un total de 10,228 graduados.¹⁵

1991: Se crea la Asociación de Productores y Exportadores de Nicaragua (APEN).¹⁶

1993: Una vez consolidado el proceso de paz e identificadas las tareas para la eliminación de las secuelas del conflicto se formuló el Programa Nacional de Desminado Humanitario (PNDH), que es el resultado del estudio del problema de minas existentes, lo que permitió el inicio de las operaciones de desminado con apoyo internacional.¹⁷

1994: Se crea la CETREX¹⁸, mediante la Ley de Creación de la Ventanilla Única de Exportaciones (Decreto No. 30-94, aprobado el 28 de Junio de 1994, publicado en La Gaceta No. 125 del 5 de Julio de 1994¹⁹) con el fin de, entre otras cosas, garantizar la eficiencia de los servicios en los trámites de exportación.

1995: Se produjo la transición de Marina de Guerra a Fuerza Naval, con base en la Ley No. 181 “Código de Organización, Jurisdicción y Previsión Social Militar”.²⁰ Publicada en La Gaceta No. 165 del 02 de Septiembre de 1994.²¹ Esto durante el período de Gobierno de Doña Violeta Barrios de Chamorro (1990-1996).

1999:

¹⁵ *Ibidem*, pp. 89s.

¹⁶ Disponible en: <http://apen.org.ni/quienes-somos/>

¹⁷ EJÉRCITO DE NICARAGUA, *op. cit.*, p. 170.

¹⁸ Disponible en: <http://www.cetrex.gob.ni/website/institucion/sitrade.jsp>

¹⁹ Disponible en: <http://www.tramitesnicaragua.gob.ni/media/Decreto%2030-94.pdf>

²⁰ EJÉRCITO DE NICARAGUA, *op. cit.*, p. 118.

²¹ Disponible en: <http://www.ejercito.mil.ni/contenido/ejercito/funciones/docs/ley181.pdf>

- Se preparan cadetes en el Centro Superior de Estudios Militares “General José Dolores Estrada Vado”. Reciben el título de Licenciado en Ciencias Militares con mención en Mando Táctico Naval.²²
- En coordinación con otras instituciones del Estado, se trabajó en la formulación de leyes para el fortalecimiento de la legislación marítima nacional y de pesca del país.
- Se firma la adhesión al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, y su protocolo de 1978, conocidos como MARPOL 73/78, sus protocolos y enmiendas, mediante el Decreto No. 68-99, aprobado el 31 de mayo de 1999.²³

2001:

- Se publica la Ley No. 399 “Ley de Transporte Acuático”, aprobada el 4 de julio de 2001, publicada en la Gaceta No. 166 del 03 de Septiembre del 2001 y su Reglamento²⁴, que regula la navegación, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo. A través de esta ley, la Fuerza Naval forma parte de la Autoridad Marítima de Nicaragua.

2002: Se publica la Ley No. 420 “Ley de Espacios Marítimos de Nicaragua”²⁵, aprobada el 5 de marzo, publicada en la Gaceta No. 57 del 22 de Marzo del 2002, en la que se establecen los espacios marítimos de Nicaragua y abarca todas las zonas permitidas en la actualidad por el Derecho Internacional.

2003: la OMI, emite el “Código PBIP/ Para la Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias y enmiendas del 2002 al Convenio SOLAS”.²⁶

2004 y 2005:

²² EJÉRCITO DE NICARAGUA , *op. cit.*, P. 120

²³ Disponible en:

[http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/3BE452CB9075404D0625723C005B91CC?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/3BE452CB9075404D0625723C005B91CC?OpenDocument)

[http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx)

²⁴ Disponible en:

[http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/\(\\$All\)/EC7878BE0C89E16E062570A10058121B?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/($All)/EC7878BE0C89E16E062570A10058121B?OpenDocument)

[http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/4FF095D5C3588BAB0625756100768C02?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/4FF095D5C3588BAB0625756100768C02?OpenDocument)

²⁵ Disponible en:

[http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/\(\\$All\)/334ED3BA3AAC68B2062570A10058109E?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/($All)/334ED3BA3AAC68B2062570A10058109E?OpenDocument)

²⁶ Disponible en:

<http://www.epn.com.ni/documentos.html>

http://www.epn.com.ni/docs_2016/codigo_pbip.pdf



- En coordinación con otras instituciones se logró la adhesión de Nicaragua al convenio internacional: de “Derecho del Mar” (CONVEMAR), de “Seguridad de la Vida Humana en el Mar” 1974/1978 (SOLAS), aprobado en el 2004. Publicado en La Gaceta No. 61 del 26 de Marzo del 2004.²⁷
- Se publica la Ley No. 489 “Ley de Pesca y Acuicultura”²⁸, aprobada el 27 de noviembre, publicada en La Gaceta No. 251 del 27 de Diciembre del 2004 y su Reglamento²⁹ Decreto No. 9-2005. Aprobado el 21 de Febrero del 2005. Publicado en La Gaceta No. 40 del 25 de Febrero del 2005; que establecen las medidas de conservación de los recursos hidrobiológicos y designa a la Fuerza Naval como la institución garante de la vigilancia en cooperación con otras instituciones del Estado.

2007:

- Creación del Instituto de Pesca y Acuicultura (INPESCA)³⁰ mediante la Ley 612 "Ley de Reforma y Adición a la Ley 290 Ley de Organización, Competencia y procedimiento del Poder Ejecutivo", aprobada el 24 de Enero del 2007, publicada en la Gaceta No. 20 del 29 de Enero del 2007³¹; como un ente autónomo, descentralizado bajo la rectoría sectorial de la Presidencia de la República. Transfiriendo a este las facultades que ostentaban la Administración Nacional de Pesca y Acuicultura y la Dirección General de Recursos Naturales, ambas del Ministerio de Fomento, industria y comercio en materia de pesca y acuicultura.

2008 y 2009:

²⁷ Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/AF32A5822DCCE160062570A10057CD77?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/AF32A5822DCCE160062570A10057CD77?OpenDocument)

[http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx)

²⁸ Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/\(\\$All\)/1A666D4D9929B0F6062570A100583F5F?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/($All)/1A666D4D9929B0F6062570A100583F5F?OpenDocument)

²⁹ Disponible en: <http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/b92aaea87dac762406257265005d21f7/824ee302eb60d1c0062570a60067a3df?OpenDocument>

³⁰ Disponible en: <http://www.inpesca.gob.ni/>

³¹ Disponible en: <http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/9e314815a08d4a6206257265005d21f9/f372fc2939a2a71f062572a00070f09a?OpenDocument>

- Nicaragua se adhiere al convenio internacional: de “Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar” (STCW 1978 y las enmiendas de 1978/95), mediante el Decreto A.N. No. 5547, aprobado el 17 de Septiembre de 2008 Publicado en La Gaceta No. 222 del 20 de Noviembre de 2008.³² Y su reglamento, bajo el Decreto No. 03-2009. Aprobado el 15 de enero de 2009 Publicado en La Gaceta No. 13 del 21 de enero de 2009³³.
- La Universidad de Managua (UdeM), la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI) y la Bluefields Indian and Caribbean University (BICU) anuncian la apertura de una oferta de Formación de la Gente de Mar para el año 2010, mediante convenios con la EPN y la Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP), que permitirá desarrollar programas de marino polivalente, cursos de marino de cruceros y gestión logística, Gestión de Agencias Navieras, Negocio del Bunkering y Programas Técnicos Portuarios.³⁴

2012:

- La EPN, emite el Plan Quinquenal 2012-2016 “Con Puertos Limpios y Seguros Navegamos hacia el futuro”³⁵

2013 y 2014:

- Se publica la Ley No. 838, Ley General de Puertos de Nicaragua³⁶, aprobada el 14 de Mayo del 2013 Publicada en La Gaceta No. 92 del 21 de Mayo del 2013. Y su Reglamento bajo el Decreto Presidencial No. 32-2013³⁷. Publicado en La Gaceta No.

³² EJÉRCITO DE NICARAGUA, Pp. 122s

Disponible en: [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)
<http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Iniciativas.nsf/0/03060b921d8a337b0625747300742309?OpenDocument&ExpandSection=10>
<http://www.asamblea.gob.ni/odm/OBJETIVO%201/3.DECRETOS%20A.N/2008.G222.DAN%205547.pdf>
[http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/AA2A4010A8EB4F0406257561005412E0?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/AA2A4010A8EB4F0406257561005412E0?OpenDocument)

³³ Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/2605CF0BC14C073C0625757D007C63F3?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/2605CF0BC14C073C0625757D007C63F3?OpenDocument)

³⁴ Disponible en: <http://www.lavozdelsandinismo.com/nicaragua/2009-09-20/cursos-de-formacion-y-capacitacion-de-marinos-en-universidad-de-managua/>

³⁵ Disponible en: <http://www.epn.com.ni/documentos.html> http://www.epn.com.ni/docs_2016/quinquenal.pdf

³⁶ Disponible en: http://www.epn.com.ni/docs_2016/ley838_ley_general_puertos_nicaragua.pdf

³⁷ Disponible en: <http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/b92aaea87dac762406257265005d21f7/c5caa038beb8a7f806257c3e0058f933?OpenDocument>



200, del 22 de Octubre del 2013. Mediante esta ley se crea la Empresa Nacional de Puertos (EPN)³⁸, que, de acuerdo con el Arto. No. 4 de la ya mencionada ley, es la autoridad administradora del sistema portuario nacional estatal, que incluye a todos los puertos públicos.

- En 2014, el MTI, a través de la DGTA, publica el “Reglamento del Manejo, Transporte y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en Puertos Nicaragüenses”.³⁹
- La COCATRAM, emite el “Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica”⁴⁰

2015:

- Nicaragua ratifica Acuerdo sobre Facilitación del Comercio con la Organización Mundial del Comercio (OMC).⁴¹

2016:

- La Federación de Cámaras y Asociaciones de Exportadores de Centroamérica y República Dominicana (FECAEXCA), de la cual forma parte la Asociación de Productores y Exportadores de Nicaragua (APEN), solicita a través de un comunicado en el mes de Junio, que se reglamente el Convenio SOLAS de la OMI en toda la Región C.A.
- La EPN, publica el “Primer Manual de Buenas Prácticas Ambientales para los Puertos de Nicaragua” y “La Guía Básica para Principiantes, Código B.P.I.B.”.⁴²
- El MTI, a través de la DGTA, emite mediante la Resolución Ministerial No.133-2016, la “Normativa para la Implementación de la Regla V1/2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS),

³⁸ Disponible en: <http://www.epn.com.ni/>

³⁹ Disponible en: <http://www.epn.com.ni/documentos.html>
http://www.epn.com.ni/docs_2016/mercanciaspeligrosas.pdf

⁴⁰ Disponible en: http://www.cocatram.org.ni/Codigo_Conducta_Ambiental_GestionPortuaria_CA.pdf

⁴¹ Disponible en: https://www.wto.org/spanish/news_s/news15_s/fac_04aug15_s.htm
https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_s.htm (VER ENLACE “Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC)”)

⁴² Disponible en: <http://www.epn.com.ni/documentos.html>

relativa a la verificación de la masa bruta de los contenedores con carga de exportación por vía marítima”.⁴³

2017:

- Nicaragua asume la presidencia pro-tempore de la COCATRAM.⁴⁴

2018:

- El Presupuesto General de la República en general y particularmente en tanto el MTI, específicamente a través de la DGTA no incluye programas educativos ni estructurales en materia de Formación de Gente de Mar.⁴⁵
- La oferta académica del INATEC 2018 no incluye ni un solo programa de tecnificación en materia de Formación de Gente de Mar.⁴⁶
- La Universidad BICU de la Costa Caribe es el único recinto de educación superior ofreciendo cursos de Formación de Gente de Mar debidamente autorizados y supervisados por la DGTA a nivel nacional.⁴⁷ BICU, junto con la UdeM y la UNI forma parte de la triada de centros de educación superior que en 2008 firmaron convenios con la EPN y la UMIP para iniciar a impartir cursos sobre Formación de Gente de Mar en territorio nacional, sin embargo, es la única que llegó a implementar dichos acuerdos de manera satisfactoria y la única autorizada a nivel nacional de acuerdo con la DGTA.
- 19 de Abril: Lanzamiento Oficial de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica.⁴⁸ Una iniciativa que se desarrolló entre los años 2015 y 2017 y se firmó el 14 de Diciembre de 2017 en la Reunión Ordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de los países miembros del SICA, con la visión de que para el año 2030 Centroamérica se convierta en una Plataforma Logística de Clase Mundial para el traslado de carga y pasajeros.

⁴³ Disponible en: <http://www.epn.com.ni/documentos.html>
<http://es.calameo.com/read/0042110702be7feb836ff>

⁴⁴ Disponible en: <http://www.lavozdelsandinismo.com/nicaragua/2017-08-25/nicaragua-asume-presidencia-pro-tempore-del-cocatram/>

⁴⁵ Disponible en: <http://www.hacienda.gob.ni/hacienda/presupuesto2018/index.html>
<http://www.hacienda.gob.ni/hacienda/presupuesto2018/pgr/20.MinisterioTransporteInfraestructura.pdf>

⁴⁶ Disponible en: <https://www.tecnacional.edu.ni/centros-tecnologicos/>

⁴⁷ Disponible en: <http://www.bicu.edu.ni/en/facultades-y-escuelas/escuelas/esc-de-marinos>

⁴⁸ Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=oD3R4Xnj6aU>



III. REGULACIÓN POSITIVA NICARAGÜENSE DEL COMERCIO MARÍTIMO RELACIONADA CON LA FORMACIÓN DE LA GENTE DE MAR

1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA⁴⁹

Arto. No. 9: Nicaragua defiende firmemente la unidad centroamericana, apoya y promueve todos los esfuerzos para lograr la integración política y económica y la cooperación en América Central, así como los esfuerzos por establecer y preservar la paz en la región. Nicaragua aspira a la unidad de los pueblos de América Latina y el Caribe, inspirada en los ideales unitarios de Bolívar y Sandino. En consecuencia, participará con los demás países centroamericanos y latinoamericanos en la creación o elección de los organismos necesarios para tales fines. Este principio se regulará por la legislación y los tratados respectivos.

- **Análisis:** Este Artículo, habla sobre el apoyo y promoción del Estado de Nicaragua hacia los esfuerzos de unidad centroamericana y su integración política, económica y cooperativa. Y dice que Nicaragua participará de la creación (...) de los organismos necesarios para este y los demás fines estipulados. Por lo tanto, Nicaragua, (así como lo han hecho los demás países del Istmo) debería estar dispuesto a crear Centros de Formación de Gente de Mar desde el esfuerzo estatal o bien permitiendo y facilitando su creación desde la iniciativa privada, pues este tipo de proyectos es un esfuerzo de fortalecimiento económico particular de Nicaragua, pero que a su vez incrementaría la cooperación de la nación en América Central.

Arto. No. 46: En el territorio nacional toda persona goza de la protección estatal y del reconocimiento de los derechos inherentes a la persona humana, del irrestricto respeto, promoción y protección de los derechos humanos, y de la plena vigencia de los derechos consignados en la Declaración Universal de los Derechos Humanos⁵⁰; en la Declaración

⁴⁹ Disponible en: <http://www.chiongyasociados.com/wp-content/uploads/2015/04/CONSTITUCION-POL%C3%8DTICA-CON-SUS-REFORMAS-INCORPORADAS-2014.pdf>

⁵⁰ **Declaración Universal de los Derechos Humanos:** el Arto. No. 26 dice: 1. Toda persona tiene derecho a la educación. (...)La instrucción técnica y profesional habrá de ser generalizada; el acceso a los estudios superiores será igual para todos (...).

Americana de Derechos y Deberes del Hombre⁵¹; en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales⁵² y en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y

Políticos de la Organización de las Naciones Unidas y en la Convención Americana de Derechos Humanos de la Organización de Estados Americanos.⁵³

- **Análisis:** Aquí se observa el reconocimiento de la Carta Magna Nicaragüense a los ya mencionados Tratados Internacionales en materia de Derechos Humanos, los cuales a su vez regulan, de entre muchas cosas, el Derecho a la Educación, como una responsabilidad del Estado como principal facilitador, desde su acceso a los estudios básicos hasta la tecnificación y profesionalización (en la rama de estudios que decida la persona) de manera que permita a los ciudadanos acceder a mejores oportunidades laborales y por tanto poder mejorar su calidad de vida y la de sus familias.

Arto. No.48: Se establece la igualdad incondicional de todos los nicaragüenses en el goce de sus derechos políticos; en el ejercicio de los mismos y en el cumplimiento de sus deberes y responsabilidades, existe igualdad absoluta entre el hombre y la mujer.

Disponible en: http://www.un.org/es/documents/udhr/UDHR_booklet_SP_web.pdf

⁵¹ **Declaración Americana de Derechos y Deberes del Hombre:** el Arto. No. 12 dice: Toda persona tiene derecho a la educación, la que debe estar inspirada en los principios de libertad, moralidad y solidaridad humanas. Asimismo tiene el derecho de que, mediante esa educación, se le capacite para lograr una digna subsistencia, en mejoramiento del nivel de vida y para ser útil a la sociedad. El derecho de educación comprende el de igualdad de oportunidades en todos los casos, de acuerdo con las dotes naturales, los méritos y el deseo de aprovechar los recursos que puedan proporcionar la comunidad y el Estado. Toda persona tiene derecho a recibir gratuitamente la educación primaria, por lo menos.

Disponible en: https://www.oas.org/dil/esp/Declaraci%C3%B3n_Americana_de_los_Derechos_y_Deberes_del_Hombre_1948.pdf

⁵² **Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de la ONU:** 1. Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a la educación. Conviene en que la educación debe orientarse hacia el pleno desarrollo de la personalidad humana y del sentido de su dignidad, y debe fortalecer el respeto por los derechos humanos y las libertades fundamentales. Conviene asimismo en que la educación debe capacitar a todas las personas para participar efectivamente en una sociedad libre, favorecer la comprensión, la tolerancia y la amistad entre todas las naciones y entre todos los grupos raciales, étnicos o religiosos, y promover las actividades de las Naciones Unidas en pro del mantenimiento de la paz.

Disponible en: <http://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/CESCR.aspx>

⁵³ **Convención Americana de Derechos Humanos de la Organización de Estados Americanos:** el Arto. No. 26 dice: Desarrollo Progresivo: Los Estados Partes se comprometen a adoptar providencias, tanto a nivel interno como mediante la cooperación internacional, especialmente económica y técnica, para lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos que se derivan de las normas económicas, sociales y sobre educación, ciencia y cultura, contenidas en la Carta de la Organización de los Estados Americanos, reformada por el Protocolo de Buenos Aires, en la medida de los recursos disponibles, por vía legislativa u otros medios apropiados.

Disponible en: https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_americana_sobre_derechos_humanos.htm



Es obligación del Estado eliminar los obstáculos que impidan de hecho la igualdad entre los nicaragüenses y su participación efectiva en la vida política, económica y social del país.

- **Análisis:** En este artículo, además de regular la igualdad ante la ley y el goce de todo tipo de derechos de parte de hombres y mujeres en igualdad de condiciones, dice que es responsabilidad del Estado eliminar los obstáculos que impiden de hecho la igualdad entre los nicaragüenses y su participación efectiva y recalca, en los ámbitos: político, económico y social del país.

Por lo que las personas interesadas en el trabajo marítimo también tienen derecho en igualdad de condiciones a acceder a estudios superiores en estas ramas y que el Estado les facilite el acceso a estos, ya sea mediante un instituto técnico, cursos de profesionalización y/o estudios universitarios, en un ambiente digno y de calidad, ya sea en una Centro Estatal o uno de iniciativa Privada, para poder ejercer su derecho a participar de manera efectiva y en igualdad de condiciones en las políticas y en el sector del comercio marítimo nacional e internacional para consecuentemente mejorar sus condiciones de vida particulares y gremiales.

Arto. No. 50: Los ciudadanos tienen derecho de participar en igualdad de condiciones en los asuntos públicos y en la gestión estatal. En la formulación, ejecución, evaluación, control y seguimiento de las políticas públicas y sociales, así como los servicios públicos, se garantizará la participación de la persona, la familia y la comunidad, la Ley garantizará su participación efectiva, nacional y localmente.

- **Análisis:** Dentro del Capítulo II que trata sobre los Derechos Políticos de los ciudadanos nicaragüenses, se encuentra el Arto. No. 50 que habla de la igualdad de condiciones para la participación en los asuntos públicos y en la gestión estatal. Sin embargo, la inexistencia de los suficientes y eficientes Centros de Formación de Gente de Mar a nivel nacional, deja en el empirismo a gran cantidad de nicaragüenses que quedan en desventaja socio-económica y por ende también política, siendo dicha realidad un detrimento de este derecho, pues al desconocer de manera técnica y/o profesional su labor, sus derechos y responsabilidades legales, no pueden participar

-

de todo lo referido a su campo laboral en los asuntos públicos y en la gestión estatal pertinente de manera efectiva.

Arto. No. 58: Los nicaragüenses tienen derecho a la educación y a la cultura.

- **Análisis:** Dentro del Capítulo III que trata sobre los Derechos Sociales de los nicaragüenses, en el Arto. No. 58, está explícitamente contemplado el respaldo Constitucional al Derecho a la Educación y a la cultura de todas las personas naturales. Por lo que también los marinos empíricos de las costas nicaragüenses deben tener el acceso a la educación pertinente.

Arto. No. 80: El trabajo es un derecho y una responsabilidad social. El trabajo de los nicaragüenses es el medio fundamental para satisfacer las necesidades de la sociedad, de las personas y es fuente de riqueza y prosperidad de la nación. El Estado procurará la ocupación plena y productiva de todos los nicaragüenses, en condiciones que garanticen los derechos fundamentales de la persona.

- **Análisis:** El Capítulo V, contempla los Derechos Laborales, y dice que el Estado reconoce el derecho al trabajo como medio fundamental para satisfacer las necesidades de la sociedad, de las personas y además es fuente de riqueza y prosperidad para la nación.

La implementación de Centros de Formación Marítima, ampliarían este horizonte laboral, para los centroamericanos, principalmente nacionales nicaragüenses y a su vez crearía nuevas fuentes de empleo a nivel nacional, incrementando así la riqueza y prosperidad de la nación, pues seríamos un punto de referencia regional en materia de Formación de Gente de Mar y en la actualidad, por mencionar un ejemplo, de acuerdo con especialistas de gran experiencia en la materia, se está requiriendo mucha mano de obra latinoamericana en los buques mercantes, pero también podríamos empezar a contar con mayor cantidad de profesionales con capacidad de trabajar en la creación y reparación de buques, lo cual es muy bien remunerado a nivel internacional.

Arto. No. 82.6: Los trabajadores tienen derecho a condiciones de trabajo que les aseguren en especial: la estabilidad en el trabajo conforme a la ley e igual oportunidad de ser



promovido, sin más limitaciones que los factores de tiempo, servicio, capacidad, eficiencia y responsabilidad.

- **Análisis:** El déficit de tecnificación y/o profesionalización de nuestros marinos, actualmente, les reduce grandemente el acceso al goce y disfrute de este derecho, ya que carecen de las capacidades suficientes para ocupar mejores puestos de trabajo.

Arto. No. 85: Los trabajadores tienen derecho a su formación cultural, científica y técnica: el Estado la facilitará mediante programas especiales.

- **Análisis:** De acuerdo con esta regulación, los marineros de nuestro país, tienen derecho a que el Estado les facilite mediante programas especiales, (que bien pueden ser impartidos directamente por las Instituciones Estatales o facilitando a la Iniciativa Privada las debidas autorizaciones), formación (cultural) científica y técnica en materia de Formación Marítima.

Arto. No. 86: Todo nicaragüense tiene derecho a elegir y ejercer libremente su profesión u oficio y a escoger un lugar de trabajo, sin más requisitos que el título académico y que cumpla una función social.

- **Análisis:** El espíritu del nicaragüense es de lucha, de progreso, de entusiasmo y de esto no se escapan nuestros marineros, quienes aún sin el título académico arriesgan sus vidas diariamente en las aguas de nuestros mares y cumplen con una función social, son la marina de pesca de nuestro país, quienes a diario traen a nuestros mercados el pescado que alimenta a muchas familias, sin mencionar que con ello brindan un gran aporte a la economía nacional, sin embargo, de poder contar con una correcta tecnificación y/o profesionalización pertinentes haría que su trabajo se ejerciera en condiciones más dignas. Dicha formación podría darse en Centros de Formación de Gente de Mar.

2. CÓDIGO DE COMERCIO DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA⁵⁴

Arto. No. 770: Los Capitanes y patrones deberán tener aptitud legal para obligarse con arreglo a este Código, hacer constar la pericia, capacidad y demás condiciones necesarias

⁵⁴ Disponible en: http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3_nic_comercio.pdf

para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes, ordenanzas o reglamentos de marina o navegación, y no estar inhabilitados con arreglo a ellos para el ejercicio del cargo. Si el dueño de un buque quisiera ser su Capitán, careciendo de aptitud legal para ello, se limitará a la administración económica del buque, y encomendará la navegación a quien tenga la aptitud que exigen dichas ordenanzas o reglamentos.

- **Análisis:** en el Libro III se regula todo lo relacionado con el Comercio Marítimo Nicaragüense, en este artículo se estipula que el Capitán y el Patrón del barco deben tener aptitud legal y además constancia de pericia, capacidad y demás condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, que incluso el dueño del mismo de carecer dichas cualidades únicamente podrá hacerse cargo de la administración económica del mismo.

Aquí podemos ver un claro ejemplo de la necesidad de que las personas se puedan capacitar en los Centros de Formación de la Gente de Mar ya que es en estos lugares en donde pueden optar a la preparación legítima y legal que les permita ostentar estos puestos en un buque.

Arto. No. Arto. 789: Para ser piloto será necesario: 1. Reunir las condiciones que exijan las leyes o reglamentos de marina o navegación; 2. No estar inhabilitado con arreglo a ellos, para el desempeño de su cargo.

- **Análisis:** En este artículo se estipulan las capacidades básicas que debe tener una persona para ser piloto quien es el segundo al mando abordo después del capitán.⁵⁵ De igual forma necesita preparación especializada para ostentar dicho cargo, la cual se obtiene mediante los Centros de Formación de Gente de Mar.

Arto. No.795: Respecto de los maquinistas regirán las reglas siguientes: 1. Para poder ser embarcado como maquinista naval, formando parte de la dotación de un buque mercante, será necesario reunir las condiciones que las leyes y reglamentos exijan y no estar inhabilitado con arreglo a ellas para el desempeño de su cargo.

- **Análisis:** De igual forma que cualquier otro tripulante, para trabajar en el área de máquinas la persona deberá tener una Formación de Gente de Mar y en este caso

⁵⁵ **Arto. 790. Código del Comercio** - El piloto como segundo Jefe del buque, y mientras el naviero no acuerde otra cosa, sustituirá al Capitán en los casos de ausencia, enfermedad o muerte, y entonces asumirá todas sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades.



además deberá ostentar los estudios de ingeniería (estos estudios pueden brindarse en las diferentes universidades del país de contar con los recursos humanos y materiales necesarios) y la experiencia suficientes y pertinentes para llevar a cabo las labores del área.

Arto. No. 796: El contraemaestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad o inhabilitación del Capitán y piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y responsabilidad.

- **Análisis:** El Contraemaestre es el Tercero al mando abordo del buque, este artículo hace referencia a una de sus más importantes responsabilidades, no es de extrañarse que también él/ella deba tener por lo tanto las mismas capacidades y conocimientos que el Capitán y el Piloto para poder tomar el mando del barco en caso de ser necesario. Por lo tanto este miembro de la tripulación también depende de Formación de la Gente de Mar, tanto técnica como profesional y varios años de experiencia abordo de los buques.

Arto. No. 797: El capitán podrá componer la tripulación de su buque con el número de hombres que considere conveniente. Las contrataciones que el Capitán celebre con los individuos de la tripulación y demás que componen la dotación del buque, y a que se hace referencia en el artículo 773 (...)

- **Análisis:** en la parte in fine del mencionado Artículo No. 773 encontramos el inciso No. 16. Que dice: Cumplir las obligaciones que impusieren las leyes y los reglamentos de navegación, aduanas, sanidad u otros. Por lo que estos miembros de la tripulación, a pesar de no ostentar un cargo principal, deben por seguridad y legalidad contar con Formación de Gente de Mar.

Arto. No. 812: Los sobrecargos desempeñarán a bordo las funciones administrativas que les hubieren conferido el naviero o los cargadores; llevarán la cuenta y razón de sus operaciones en un libro, que tendrá las mismas circunstancias y requisitos exigidos al de contabilidad del Capitán; y respetará a éste en sus atribuciones como jefe de la embarcación.

Las facultades y responsabilidades del Capitán cesan con la presencia del sobrecargo, en cuanto a la parte administración legítimamente conferida a éste, subsistiendo para todas las gestiones que son inseparables de su autoridad y empleo.

- **Análisis:** de igual forma, que los antes mencionados miembros de la Tripulación, estos también deberán contar con Formación de la Gente de Mar para el mejor y legal desempeño de sus funciones.

3. LEY No. 399 – LEY DE TRANSPORTE ACUÁTICO⁵⁶

Arto. No. 4 Le Corresponde a la Autoridad Marítima: 1. Normar, regular y controlar el transporte acuático, en lo que a la seguridad de la navegación y la protección contra la contaminación se refiere. (...) 3. Autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas en especial las de practicaje, remolque, agencia marítima, corretaje de buques y de carga, estiba, dragado, clasificación de buques, reconocimiento e inspección, bucería, salvamento marítimo y expedir las licencias que correspondan. (...) 6. Promover la ratificación de los convenios internacionales en materia marítima, velando por su cumplimiento. 7. Fomentar el

desarrollo de la Marina Mercante Nacional. (...) 11. Regular y dirigir la formación, titulación y guardia de la gente del mar, aún cuando estas actividades sean prestadas por entidades privadas. (...) 15. Regular la remoción de restos y obstáculos en las vías navegables. 16. Aplicar sanciones administrativas y pecuniarias a las personas naturales o jurídicas que infrinjan o violenten las normas contenidas en la presente Ley y demás disposiciones legales aplicables. 17. Coordinar sus funciones con otras instituciones del Estado y con organismos nacionales e internacionales en temas de interés común.

- **Análisis:** En este Artículo se regulan las competencias de la Autoridad Marítima, primeramente cabe aclarar que la Autoridad Marítima en Nicaragua es la DGTA, a esta institución le corresponde la regulación del Transporte Acuático en muchos aspectos, entre ellos autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas; es decir, es ante esta dirección que se debe acudir para recibir las debidas autorizaciones para poder

⁵⁶ Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/\(\\$All\)/EC7878BE0C89E16E062570A10058121B?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/($All)/EC7878BE0C89E16E062570A10058121B?OpenDocument)



ejecutar un proyecto de Centro de Formación de Gente de Mar; por otro lado, se habla de fomentar el desarrollo de la marina mercante, con esto se puede visualizar un interés del legislador por el desarrollo de la Formación de la Gente de Mar a nivel nacional para mejorar el Comercio Marítimo Nicaragüense, ya que sin la debida formación es poco o nada lo que se puede hacer para desarrollar legalmente, de acuerdo a los parámetros internacionales, una marina mercante fructífera para el país; finalmente el inciso 17. hace hincapié en la necesidad de realizar un trabajo coordinado con otras instituciones del Estado y con organismos nacionales e internacionales para el buen desarrollo de este y otros temas de interés común, por lo que la DGTA mantiene comunicación efectiva con sus homólogos en otros países, con la OMI a través de la COCATRAM, la Fuerza Naval del Ejército Nacional, la EPN y con las demás instituciones a nivel nacional.

-

Arto. No. 30: Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales nacionales o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en actividades reguladas por la DGTA, si no es habilitada por ésta e inscrita en la sección respectiva del Registro de Personal de Navegación que formará parte del Registro Público de Navegación Nacional.

- **Análisis:** El texto es bastante claro, para poder ser marino, de marina mercante nicaragüense, debe contarse con las debidas autorizaciones de la DGTA y para poder obtenerlas, deben presentarse los documentos que acrediten que la persona cuenta con la Formación de Gente de Mar pertinentes.

-

Arto. No. 34: La DGTA determinará el número de miembros de la dotación mínima de los buques y su calidad profesional, garantizándose en todo momento la seguridad de la navegación y del buque, habida cuenta sus características técnicas y de explotación. Asimismo se determinará reglamentariamente el número de nicaragüenses en las dotaciones de los buques, de acuerdo a la legislación laboral.

- **Análisis:** En concordancia con el artículo antes mencionado, se estipula en este, claramente que la DGTA tiene la competencia de determinar la calidad profesional

de la Gente de Mar, todo esto con el fin de garantizar su seguridad, la seguridad de las demás personas abordo y del buque en sí, durante los viajes que estas personas realicen. Su capacidad se acreditará mediante licencias renovables de acuerdo a la ley y la posesión del Sea Man Book o Libreta de Embarque, sin la cual no podrán embarcarse. Las licencias deberán ser registradas en el Registro Público de Navegación Nacional, que lleva la DGTA, de acuerdo a la ley.

Arto. No. 47: La DGTA velará porque el transporte acuático comercial lo presten personas naturales o jurídicas que figuren en su Registro, se sirva por tripulaciones tituladas, se preste en las rutas y dentro de las frecuencias autorizadas y se registren las tarifas y los fletes aprobados.

- **Análisis:** Nuevamente, la ley establece que la DGTA se asegurará que las personas naturales que presten el servicio de transporte acuático comercial nicaragüense, sean tripulantes titulados, es este un motivo más de la importancia de la existencia de los Centros de Formación de Gente de Mar en el país.

4. REGLAMENTO DE LA LEY No. 399 – LEY DE TRANSPORTE ACUÁTICO⁵⁷

Arto. No. 139: De los Oficiales. Son Oficiales los ciudadanos nicaragüenses que se encuentren en alguna de las siguientes condiciones: a) Los que hayan obtenido el título profesional en algún centro académico de formación marítima debidamente reconocido, y posean la licencia de Idoneidad expedido por la Autoridad Marítima, que los acredite como tales. (...)

- **Análisis:** Este artículo remarca que para poder ostentar la categoría de Oficial la persona deberá tener, de entre otras cosas, la Formación de Gente de Mar pertinente.

Arto. No. 142: Marineros Mercantes. Son Marineros Mercantes, aquellos que acrediten haber culminado satisfactoriamente el curso de formación correspondiente dictado por una escuela de formación marítima reconocida por la Autoridad Marítima, y que hayan

⁵⁷

Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/4FF095D5C3588BAB0625756100768C02?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/4FF095D5C3588BAB0625756100768C02?OpenDocument)



obtenido la licencia expedida por la Autoridad Marítima y la Libreta de Embarco correspondiente.

- **Análisis:** Nuevamente, se observa que el reglamento es claro, el marino mercante también debe cursar la Formación de Gente de Mar reconocida por la DGTA, que viene siendo la misma autorizada a nivel internacional mediante los convenios de la OMI.

Arto. No. 151: Necesidad de Licencia. La dirección y manejo de los buques y artefactos navales nacionales estará confiada a profesionales nicaragüenses, no pudiendo ejercer sus funciones si carecen de la licencia correspondiente al cargo que desempeña.

- **Análisis:** En concordancia con la legislación antes expuesta, los marinos necesitarán la licencia pertinente para poder manejar los buques y/o los artefactos navales nacionales, estas licencias serán emitidas únicamente a aquellas personas que además de cumplir con los requisitos legalmente establecidos, como requisito indispensable deberán ser profesionales con Formación de la Gente de Mar, adecuada al puesto que ostentarán abordo.

Arto. No. 154: Programas y Exámenes. Los centros académicos de formación marítima, fluvial y lacustre reconocidos por la Autoridad Marítima y en coordinación con ésta, prepararán los programas y exámenes para la gente de mar, en cumplimiento a las normas internacionales que sobre la materia se encuentren vigentes en Nicaragua.

- **Análisis:** Aquí se puede observar cómo el reglamento prevé la existencia de los Centros de Formación de la Gente de Mar y hace mención sobre el tipo de formación que deberá impartirse en ellos de acuerdo a la norma positiva nacional e internacional ratificada.

Arto. No. 155: Cursos de Preparación. Los centros académicos de formación marítima dictarán cursos de capacitación del tipo “Residente” y por “Extensión” para la gente de mar, a fin de prepararlos para los exámenes de promoción a las diferentes categorías.

- **Análisis:** Los Centros de Formación de Gente de Mar, según el reglamento, deberán también preparar a los marinos profesionales para los exámenes de promoción a las diferentes categorías, por lo que se denota una importancia clave de estos centros en el respaldo legal del derecho de capacitación continua de los profesionales, según su

rama de trabajo, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo sobre los Derechos Sociales de la Constitución Política Nicaragüense.

Arto. No. 157: Promoción de Ejercer Cargos. Los Capitanes y Oficiales que hayan permanecido más de cuatro años sin ejercer su cargo, no podrán salir a la mar con responsabilidad de guardia o mando abordo, si es que antes no acreditan lo siguiente: (...)
c. Haber terminado satisfactoriamente un curso de actualización en un centro académico de formación marítima reconocido por la Autoridad Marítima. d. Cumplir con las disposiciones establecidas en los convenios internacionales adoptados por Nicaragua. (...)

- **Análisis:** Una vez más se observa que la importancia de los Centros de Formación de la Gente de Mar no es únicamente para quienes por primera vez inician su capacitación en estas materias, sino que también son vitales para la actualización del personal previamente profesionalizado.

Arto. No. 158: Requisitos para Obtener las Licencias en la Especialidad de Cubierta. Además de las condiciones generales indicadas en el presente capítulo, para obtener la licencia en la especialidad de cubierta, se necesitan satisfacer los siguientes requisitos: a) Para Capitán: (...) 4. Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Autoridad Marítima un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes. b) Para Primer Oficial(...) 4. Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Autoridad Marítima un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes. c) Para Segundo Oficial: (...) 4. Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Autoridad Marítima un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes. d) Para Tercer Oficial: (...) 4. Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Autoridad Marítima un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes. e) Para Patrón de Cabotaje: (...) 3. Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Autoridad Marítima un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes. f) Para Patrón de Bahía: (...)



3. Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Autoridad Marítima un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes. g) Para Contra maestre: (...) 3. Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Autoridad Marítima un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes. b) Para Timonel: (...) 3. Adicionalmente a los requisitos indicados en los incisos anteriores tendrán que aprobar en un centro académico de formación marítima reconocido por la Autoridad Marítima un examen que incluirá las recomendaciones de los convenios internacionales vigentes.

- **Análisis:** Claramente la legislación ordena que todo marino, sin importar su categoría vigente, para poder optar a una Licencias en la Especialidad de Cubierta, depende de la existencia y funcionamiento óptimo de acuerdo a la norma positiva de los Centros de Formación de Gente de Mar, ya que de acuerdo al reglamento, son estos los encargados de realizar un examen especializado a estos marinos sobre los convenios internacionales vigentes que regulan el desempeño de un buen marino a la mar.

Arto. No. 159: Requisitos para Obtener las Licencias en la Especialidad de Máquinas.

- **Análisis:** Este artículo presenta igual particularidad para los marinos especialistas en máquinas, que para los marinos de la especialidad de cubierta, mencionada en el artículo anterior.

Arto. No. 169: Licencias de Cubiertas. (...) d) Tercer Oficial de Pesca y Navegación: (...)

2. Es requisito para alcanzar esta licencia haber culminado satisfactoriamente el curso de formación profesional en un centro académico de formación marítima reconocido por la Autoridad Marítima y que cumpla con el programa académico aprobado.

- **Análisis:** Cabe aclarar que para obtener una categoría superior en el área de pesca, de acuerdo con la regulación del reglamento, los marinos deben ser primeramente Terceros Oficiales. Aquí nuevamente el reglamento hace hincapié en que el marinero

debe tener Formación de Gente de Mar. Esto se repite para la obtención de licencias de máquinas (Arto. No. 170).

5. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DEL MAR 1978/1995 (STCW 78/95)⁵⁸

La OMI, dice al respecto de este: el Convenio establece normas mínimas sobre formación, titulación y guardia para la gente de mar que los países están obligados a cumplir o superar. (...) Las enmiendas de 1995 entraron en vigor el 1 de febrero de 1997.

Una de las características principales de la revisión fue la división de los anexos técnicos en reglas, que se dividieron en capítulos como anteriormente, así como el nuevo Código de formación al que se trasladaron numerosas reglas de carácter técnico. La Parte A del Código es de obligado cumplimiento mientras que la Parte B tiene carácter de recomendación. (...) Otro cambio importante fue la prescripción de que las Partes en el

Convenio están obligadas a facilitar información pormenorizada a la OMI sobre las medidas administrativas que han adoptado para garantizar el cumplimiento del Convenio.

Es la primera vez que se hace un llamamiento de la OMI para actuar en relación con el cumplimiento y la implantación, puesto que en general la implantación corre a cargo de los Estados de abanderamiento y son los Estados rectores de puertos quienes supervisan el cumplimiento. De conformidad con lo establecido en la regla I/7 del capítulo I del Convenio revisado, las Partes tienen que facilitar información pormenorizada a la OMI sobre las medidas administrativas que se han adoptado para garantizar el cumplimiento del Convenio, tales como los planes de estudio y los cursos de formación, los procedimientos de titulación y otros factores importantes para la implantación. Un panel de personas competentes, nombradas por las Partes en el Convenio de formación,

⁵⁸ Publicación en La Gaceta, Diario Oficial, No.173 y 222, del 08 de Septiembre de 2008 y 20 de Noviembre de 2008 respectivamente, páginas No. 7016ss. Disponible en:

[http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)

<http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Iniciativas.nsf/0/03060b921d8a337b0625747300742309?OpenDocument&ExpandSection=10>

<http://www.asamblea.gob.ni/odm/OBJETIVO%201/3.DECRETOS%20A.N/2008.G222.DAN%205547.pdf>

[http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/AA2A4010A8EB4F0406257561005412E0?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/AA2A4010A8EB4F0406257561005412E0?OpenDocument)



examinará esta información y notificará sus conclusiones al Secretario General de la OMI, quien a su vez informará al Comité de seguridad marítima (MSC) acerca de las Partes que cumplen cabalmente las disposiciones del Convenio. Seguidamente, el MSC elaborará una lista de "Partes respecto de las cuales se ha confirmado el cumplimiento" de conformidad con el Convenio de formación.

Las reglas del Convenio se ven apoyadas por las secciones del Código. En términos generales, el Convenio contiene prescripciones fundamentales, ampliadas y aclaradas posteriormente en el Código. La Parte A del Código es de obligado cumplimiento. Las normas mínimas de competencia exigidas al personal de los buques de navegación marítima se facilitan de manera pormenorizada en una serie de cuadros. La Parte B del Código contiene orientaciones con carácter de recomendación cuya intención es ayudar a las Partes a implantar el Convenio. Las medidas recomendadas no son obligatorias y los ejemplos citados sirven únicamente para ilustrar el modo de cumplir ciertas prescripciones del Convenio. No obstante, las recomendaciones representan en general un enfoque que ha quedado armonizado tras las deliberaciones pertinentes en el seno de la OMI y las consultas con otras organizaciones internacionales.

El 25 de junio de 2010 se adoptaron las enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y el Código de formación, que representaron una revisión importante del Convenio y el Código de formación. Las enmiendas de 2010 entraron en vigor el uno de enero de 2012 en virtud del procedimiento de aceptación tácita y tienen por objeto actualizar el Convenio y el Código con respecto a los avances que se han producido desde que esos instrumentos se adoptaron inicialmente, así como permitir abordar cuestiones que se prevé surgirán en un futuro próximo.

Mediante las enmiendas adoptadas se introdujeron diversos cambios importantes a cada capítulo del Convenio y el Código, entre los que cabe mencionar:

- Mejora de medidas a fin de prevenir prácticas fraudulentas asociadas a los certificados de competencia y consolidación del proceso de evaluación (supervisión del cumplimiento del Convenio por las Partes);
- Revisión de los requisitos sobre las horas de trabajo y los períodos de descanso, establecimiento de requisitos nuevos relativos a la prevención del uso indebido de

drogas y alcohol, así como actualización de las normas de aptitud física para la gente de mar;

- Requisitos nuevos de certificación para los marineros de primera;
- Requisitos nuevos relativos a la formación en tecnologías modernas, tales como las cartas electrónicas y los sistemas de información (SIVCE);
- Requisitos nuevos relativos a la concienciación del medio marino, las cualidades de liderazgo y el trabajo en equipo;
- Nuevos requisitos y metodologías de formación y titulación para los oficiales electrotécnicos;
- Actualización de los requisitos de competencia para el personal de todo tipo de buques tanque, incluidos requisitos nuevos para el personal de los buques tanque para el transporte de gas licuado;
- Requisitos nuevos relativos a la formación en protección marítimas así como disposiciones que garanticen que la gente de mar reciba la debida formación para hacer frente a la situación en caso de que su buque sea atacado por piratas;
- Introducción de metodología moderna de formación, incluidos el aprendizaje a distancia y el aprendizaje en la Red;
- Nuevas orientaciones sobre la formación del personal de a bordo de buques que navegan en aguas polares; y
- Nuevas orientaciones sobre la formación del personal que maneja sistemas de posicionamiento dinámico.⁵⁹
- **Análisis:** como se puede observar es amplia la cantidad de estudios de Formación que la Gente de Mar debe tomar para cumplir legalmente con lo contemplado en el Convenio STCW y sus enmiendas, según el puesto al que aspiran ostentar a bordo de los diversos buques y artefactos marítimos. Nicaragua como país firmante de este convenio, está en la obligación legal para con sus propios habitantes de hacer realidad la Formación mínima requerida que en este se plantea para que las licencias emitidas en el país sean aceptadas a nivel internacional y así colaborar con la Gente de Mar nicaragüense en el desarrollo de su labor y en el crecimiento de la economía familiar y estatal.

⁵⁹ Disponible en: [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)



IV. CONCLUSIÓN

El Transporte Marítimo es una parte vital del Comercio Marítimo ya que es mediante la logística que en él se lleva a cabo que se hace posible el traslado de las mercancías que son objeto de compra/venta alrededor de todo el mundo, además en sí mismo, da vida a numerosos contratos de obras y servicios, es una importantísima fuente de empleos, es fuente de riqueza, de alianzas particulares, institucionales, gubernamentales y mixtas; con esto, podría afirmarse que el Transporte Marítimo es fuente de globalización. Gracias a él obtenemos cerca del 90% de los productos que consumimos a diario (ej.: ropa, electrodomésticos, alimentos, vehículos, maquinaria de construcción, petróleo, medicinas, etc.).

En Nicaragua el Comercio Marítimo a partir de 1980, tiene un proceso lento, pero firme, desarrollándose en un contexto de post-guerra, donde aún durante los primeros diez años se vivió un clima de tensiones sociales y aun a cuarenta años de la revolución, las inversiones extranjeras y el desarrollo de los emprendimientos son un constante reto; sin embargo, una a una se superaron cada una de estas circunstancias, no sin dejar mella en la sociedad. Aún con toda esta situación, Nicaragua ha ratificado incontables convenios internacionales en materia económica y sobretodo del Comercio Marítimo donde estamos al día en lo que a legislación se refiere con la principal fuerza motora de este a nivel internacional que es la OMI.

La Constitución Política de nuestro país resalta los derechos sociales de las personas en su Capítulo III, entre estos encontramos en el artículo No. 58 que como nicaragüenses tenemos derecho a la educación (...), así también, encontramos artículos referidos al derecho de los trabajadores a la continua capacitación y por ende mejoras en su calidad profesional, salarial y en su nivel de vida y el de su familia; también encontramos en el Libro III del Código de Comercio que los legisladores han optado por separar en este, todo lo referente al Comercio Marítimo, y entre sus normativas está que quienes se dedicaran al traslado de mercancía abordo de los barcos y/o prestasen servicios abordo de los artefactos marítimos debían contar con una formación especial para hacerse a la mar, además este Libro (III), detalla toda la regulación del Comercio Marítimo donde al menos una de las partes sea nicaragüense y/o se lleve a cabo en aguas territoriales nacionales. La Ley de Transporte Acuático y su reglamento estipulan que será la DGTA-MTI la institución a cargo de la

concesión de licencias para los marinos, de certificaciones para los docentes y los Centros de Formación de la Gente de Mar, así también tiene a su cargo la vigilancia del cumplimiento de las regulaciones legales y administrativas que estos cuerpos jurídicos así estiman. El Convenio STCW y sus enmiendas son el Convenio emitido por la OMI para todos los países del mundo que participan del Comercio Marítimo y que regula la materia referente al tipo de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, es decir, indica las capacitaciones mínimas que deben apropiarse los marinos del mundo para garantizar un buen desempeño de sus labores abordo de los barcos y artefactos marítimos, así como su supervivencia en el mar.

Tomando en cuenta todos los datos proporcionados en este artículo, podemos decir que la creación de un Centro de Formación para la de Gente de Mar en Nicaragua, además de necesario, urgente y útil es también algo factible; es decir, que puede hacerse realidad con facilidad.

V. FUENTES DEL CONOCIMIENTO

Legislación:

1. Constitución Política De la República de Nicaragua, 2014. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial No. 32, del 18 de Febrero de 2014, Págs. No. 1254ss. Disponible en: <http://www.chiongyasociados.com/wp-content/uploads/2015/04/CONSTITUCION-POL%C3%8DTICA-CON-SUS-REFORMAS-INCORPORADAS-2014.pdf> , fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.
2. “Código de Comercio de la República de Nicaragua”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial No. 144, del 8 de Julio de 1938. Disponible en: http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3_nic_comercio.pdf , fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.



3. Decreto No. 1 “Estatuto Fundamental”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial No. 01, del 22 de agosto de 1979. Disponible en: <http://sajurin.enriquebolanos.org/vega/docs/G-1979-11-01.pdf> , fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.
4. Decreto No. 53 “Creación del Ejército Popular Sandinista”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial No. 12, del 18 de septiembre de 1979. Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/50D01C836046399C062570B600620903?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/50D01C836046399C062570B600620903?OpenDocument) , fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.
5. Ley No. 181, “Código de Organización, Jurisdicción y Previsión Social Militar.” Publicación en La Gaceta, Diario Oficial No. 165 del 02 de Septiembre de 1994. Disponible en: <http://www.ejercito.mil.ni/contenido/ejercito/funciones/docs/ley181.pdf> , fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.
6. Decreto No. 30-94, “Creación de Ventanilla Única de Exportaciones”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial No. 125 del 5 de Julio de 1994. Disponible en: <http://www.tramitesnicaragua.gob.ni/media/Decreto%2030-94.pdf>, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.
7. Ley No. 399, “Ley De Transporte Acuático de la República de Nicaragua”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial No. 166, del 3 de Septiembre de 2001, Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/\(\\$All\)/EC7878BE0C89E16E062570A10058121B?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/($All)/EC7878BE0C89E16E062570A10058121B?OpenDocument), fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.
8. Ley No. 420 “Ley de Espacios Marítimos de Nicaragua”. Publicación en la Gaceta, Diario Oficial No. 57, del 22 de Marzo del 2002. Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/\(\\$All\)/334ED3BA3AAC68B2062570A10058109E?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/($All)/334ED3BA3AAC68B2062570A10058109E?OpenDocument), fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.
9. Ley No. 489, “Ley de Pesca y Acuicultura”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial No. 251 del 27 de Diciembre del 2004 Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/\(\\$All\)/1A666D4D9929B0F6062570A100583F5F?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/($All)/1A666D4D9929B0F6062570A100583F5F?OpenDocument), fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.
10. Decreto No. 9-2005. “Reglamento de Ley 489, Ley de Pesca y Acuicultura”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial No. 40 del 25 de Febrero del 2005. Disponible en:

<http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/b92aaea87dac762406257265005d21f7/824ee302eb60d1c0062570a60067a3df?OpenDocument>, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

11. Decreto AN No. 4877, Reglamento de la Ley No. 399, “Ley De Transporte Acuático de la República de Nicaragua”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial No. 245, del 19 de Diciembre de 2006, Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/4FF095D5C3588BAB0625756100768C02?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/4FF095D5C3588BAB0625756100768C02?OpenDocument), fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

12. Ley No. 838, “Ley General de Puertos”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial No. 92, del 21 de Mayo de 2013, Págs. No. 4244, Disponible en: http://www.epn.com.ni/docs_2016/ley838_ley_general_puertos_nicaragua.pdf, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

13. Decreto Presidencial No. 32-2013, Reglamento de la Ley No. 838, “Ley General de Puertos”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial No. 200, del 22 de Octubre del 2013, Págs. No. Disponible en: <http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/b92aaea87dac762406257265005d21f7/c5caa038beb8a7f806257c3e0058f933?OpenDocument>, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

14. Ley 612 "Ley de Reforma y Adición a la Ley 290 Ley de Organización, Competencia y procedimiento del Poder Ejecutivo". Publicación en la Gaceta, Diario Oficial No. 20 del 29 de Enero del 2007. Disponible en: <http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/9e314815a08d4a6206257265005d21f9/f372fc2939a2a71f062572a00070f09a?OpenDocument>, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

15. Ley No. 690, “Ley para el Desarrollo de las Zonas Costeras”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial No. 141 del 29 de Julio de 2009. Disponible en: <http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/3133c0d121ea3897062568a1005e0f89/46f4788c835b6077062576550054b9e6?OpenDocument>, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

16. Declaración Universal de los Derechos Humanos, Disponible en: http://www.un.org/es/documents/udhr/UDHR_booklet_SP_web.pdf, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.



17. Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, Disponible en: https://www.oas.org/dil/esp/Declaraci%C3%B3n_Americana_de_los_Derechos_y_Deberes_del_Hombre_1948.pdf, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

18. Convención Americana de Derechos Humanos de la Organización de Estados Americanos, Disponible en: https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_americana_sobre_derechos_humanos.htm, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

19. “Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74/88)”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial, No. 228 y 61, del 23 de Noviembre de 2004, 26 de Marzo del 2004 respectivamente, páginas No. Disponible en: [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx), fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

<http://legislacion.asamblea.gob.ni/Instrumentos.nsf/d9e9b7b996023769062578b80075d821/72a508f27ef0de2606257305005e7725?OpenDocument>, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

[http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/AF32A5822DCCE160062570A10057CD77?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/AF32A5822DCCE160062570A10057CD77?OpenDocument) , fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

20. “Convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación Producida desde Buques (MARPOL 73/78)”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial, No. 109 y 231, del 31 de Mayo de 1999 y 2 de Diciembre de 1999 respectivamente, páginas No. Disponible en: [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx), fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

[http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/3BE452CB9075404D0625723C005B91CC?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/3BE452CB9075404D0625723C005B91CC?OpenDocument), fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

[http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/61AFAB58DB049E6B062570A100580192?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/61AFAB58DB049E6B062570A100580192?OpenDocument), fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

21. “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1978/1995 (STCW 78/95) De La Organización Marítima Internacional (OMI), Y Sus

Enmiendas”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial, No.173 y 222, del 08 de Septiembre de 2008 y 20 de Noviembre de 2008 respectivamente, páginas No. 7016ss. Disponible en:

[http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx), fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

<http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Iniciativas.nsf/0/03060b921d8a337b0625747300742309?OpenDocument&ExpandSection=10>, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

<http://www.asamblea.gob.ni/odm/OBJETIVO%201/3.DECRETOS%20A.N/2008.G222.DAN%205547.pdf>, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

[http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/AA2A4010A8EB4F0406257561005412E0?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/AA2A4010A8EB4F0406257561005412E0?OpenDocument), fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

22. Decreto No. 03-2009 - Reglamento del “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW) 1978/1995”. Publicación en La Gaceta, Diario Oficial, No. 13, del 21 de Enero de 2009, páginas No. Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/2605CF0BC14C073C0625757D007C63F3?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/2605CF0BC14C073C0625757D007C63F3?OpenDocument), fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

Referencias Bibliográficas:

23. EJÉRCITO DE NICARAGUA, *Ejército de Nicaragua – Historia, Ejército de Nicaragua - Institucionalización*, Ejército de Nicaragua. 1ra. Ed. 2009. 204pp.

24. LONG, Douglas, *Logística Internacional. Administración de la Cadena de Abastecimiento Global*. Editorial Limusa. 2007. 502pp.

25. PEÑA ANDRÉS, Cristina, *Manual de Transporte para el Comercio Internacional*, 2da. ed., Selección y gestión del transporte para la exportación. Editorial Alphaomega. 2016. 184pp.

26. PORTALES RODRÍGUEZ, Genaro de Jesús, *Transporte Internacional*, 3ra. ed., Editorial Trillas. 2009. 168pp.

27. VELÁZQUEZ VELÁZQUEZ, Elizabeth, *Canales de Distribución y Logística*, Red Tercer Milenio. 1ra. Ed. 2012. 85pp. Disponible en: http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/economico_administrativo/Canales_de_distribucion_y_logistica.pdf, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.



Direcciones Web:

28. <http://www.bicu.edu.ni/en/facultades-y-escuelas/escuelas/esc-de-marinos>, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.
29. <http://www.lavozdelsandinismo.com/nicaragua/2009-09-20/cursos-de-formacion-y-capacitacion-de-marinos-en-universidad-de-managua/> , fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.
30. <http://www.lavozdelsandinismo.com/nicaragua/2017-08-25/nicaragua-asume-presidencia-pro-tempore-del-cocatram/>, fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.
31. <http://www.inpesca.gob.ni/> , fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.
32. http://www.cosep.org.ni/index.php?option=com_content&view=article&id=46 , fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.
33. <https://www.youtube.com/watch?v=oD3R4Xnj6aU> , fecha de consulta: 18 de Abril de 2018.

RESUMEN

La Gente de Mar son quienes trabajan abordo de embarcaciones. Esta Formación es indispensable, sin ella, el riesgo de muerte, daños económicos y ambientales se incrementan drásticamente. Está regulada internacionalmente por el Convenio para la Formación, Titulación y Guarda de la Gente de Mar (STCW/78) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y sus enmiendas. Nicaragua se adhiere a este Convenio en el año 2008 mediante el Decreto No. 5,547 y lo respalda en su Constitución Política con los Artos. No. 58, 80, 82.6, 85 y 86. Es clave para el Comercio Marítimo Nicaragüense ya que provee: educación, nuevas fuentes de empleo y permite que el país sea admitido en la Lista Blanca de la OMI, incrementando así su competitividad a nivel internacional y su producto interno bruto mediante las remesas familiares.

PALABRAS CLAVES

Gente de Mar, Comercio Marítimo Nicaragüense.

ABSTRACT

Seafarers are people who works shipboard. Seafarers Training can make the difference between a job well done or disaster. Without training seafarers risk of death, economic and environmental increase. Seafarers Training is a duty in several countries around the world, is regulated by the Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers Convention (STCW/78) of the International Maritime Organization (IMO) and it's amendments. Nicaragua adheres to this Convention in 2008 by Act # 5,547 and also supports it on the National Constitution Articles # 58, 80, 82.6, 85 and 86. Seafarers Training is essential for the Nicaraguan Maritime Trade as it provides: education, create new job opportunities, as well as benefits our Country by increasing the likelihood of Nicaragua joining the IMO's white list and increasing the Nicaraguan Gross Domestic Product.

KEYWORDS:

Seafarers Training, Nicaraguan Maritime Trade.