



ANUARIO 2021/2022



AVM ACUERDO DE
VIÑA DEL MAR
1992
"Secretaría – Buenos Aires – ARGENTINA"

PRÓLOGO

DEL SECRETARIO

Los efectos de la pandemia de COVID, sumados a los desafíos globales actuales y el cambio climático, solo han servido para aumentar la conciencia mundial sobre su dependencia del transporte marítimo y, consecuentemente, el papel cada vez más protagonista que asumen las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto para procurar que el transporte marítimo siga siendo eficiente y sostenible. A medida que evoluciona el transporte marítimo, los Estados, junto con la industria, organizaciones del sector y los socios del sistema de las Naciones Unidas, trabajan incansablemente para garantizar que el marco regulatorio se mejore y fortalezca constantemente y que sea reconocido y aplicado universalmente. Esto es de crucial importancia ya que el transporte marítimo sufre cambios sustanciales de muchas formas diversas. En este contexto, las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto están destinadas a ser un respaldo a la implementación del Estado del pabellón, una verdadera “línea de defensa” contra la operación de buques deficientes, y la experiencia ha demostrado que tales inspecciones pueden ser extremadamente efectivas. Por lo tanto, la adecuada implementación y ejecución de un sistema de inspecciones a buques de pabellón extranjero en los



ITALO D'AMICO - PREFECTO GENERAL
Secretario del Acuerdo Latinoamericano sobre el
Control de Buques por el Estado Rector del Puerto,
Viña del Mar 1992



puertos nacionales con el objeto de verificar que el estado del buque y su equipo cumplan las prescripciones establecidas en los reglamentos internacionales y que el buque esté tripulado y se explota de conformidad con tales normas, resulta crucial para disminuir la probabilidad de accidentes marítimos. En ese sentido, el Acuerdo Latinoamericano ha promovido un cambio sustancial en sus procedimientos de inspección al introducir el Nuevo Régimen de Inspecciones (NIR) basado en el perfil de riesgo del buque, mejorando los esfuerzos de inspección, la calidad de los buques y la seguridad marítima. Sin dudas, ello generará un impacto significativo adicional y contribuirá a la promoción y estimulación de la adopción del NIR en más puertos y regiones para mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar en todo el mundo. Próximo a celebrar su 30º aniversario, el Acuerdo Latinoamericano y sus Autoridades Marítimas Miembros renuevan una vez más el compromiso de mantener un programa efectivo de supervisión por el Estado rector del puerto que procure un transporte marítimo seguro y sostenible, reforzando asimismo el trabajo mancomunado que, bajo los auspicios de la OMI, se lleva a cabo con los restantes regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto. El Anuario 2022 describe el amplio espectro de actividades llevadas a cabo por el Acuerdo Latinoamericano y sus Autoridades Marítimas Miembros, las cuales son fiel reflejo de una agenda de intensa labor, como así también fruto de los permanentes esfuerzos hacia la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto a escala global.

antecedentes	5
consolidación del acuerdo	6
evolución del acuerdo	6
objetivos	7
organización	7
secretarios	13
importancia del acuerdo convenios aplicables	14
Implementación del Nuevo Régimen de Inspecciones (NIR)	16
capacitación no presencial oserp's	18
participación del acuerdo de viña del mar en reuniones y encuentros internacionales	20
miembros y autoridades	25
informe anual 2021 / transparencia	32
contactos operativos	39

ANTECE- DENTES

Desde la aprobación de la Resolución 18 (ROCRAM II) emanada de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades de Sudamérica, México y Panamá (ROCRAM) diversos países habían ratificado su firme apoyo y disposición para desarrollar en la región un Sistema Coordinado de Inspecciones de Buques.

Así durante la III Reunión de esta Red Operativa se expidió un mandato (Resolución N° 3 - Punto 4) el cual solicitaba a la Autoridad marítima Argentina la realización de un estudio para armonizar los procedimientos de reconocimiento e inspección de buques, con vistas a la aplicación de estos por parte de los Estados Miembros.

Diversos fueron los eventos llevados a cabo en la región en pos de este objetivo, pudiendo mencionarse - entre otros - los siguientes:

- Experiencia práctica sobre factibilidad de inspecciones en forma coordinada e intercambio de información a través de una red informática (1988).
- Primera Reunión extraordinaria de la ROCRAM en la cual se aprobó la estrategia regional 1990-2000 y en la que se resalta la necesidad de continuar en el desarrollo de un Sistema coordinado de inspecciones (1989).
- Reunión de Jefes de Inspecciones de Buques de las Autoridades marítimas de América Latina donde se recomendó la adopción de un acuerdo regional sobre control de buques por el Estado Rector del Puerto (1991) y
- Reunión del Grupo de Trabajo sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto y Coordinación de Inspecciones en América Latina donde se elaboró el "Proyecto de Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto" (1992).
- Reunión de Jefes de Departamentos Jurídicos de Autoridades Marítimas de Latinoamérica el cual analizó el proyecto presentado, concluyendo entre otras temáticas que la Secretaría debía estar adscripta a una de las Autoridades suscriptoras del Acuerdo (1992).

Las conclusiones y recomendaciones arribadas en estos eventos, sumado al marco de preocupación evidenciado por la comunidad marítima internacional ante los graves accidentes ocurridos durante esos años, debido a los bajos niveles de mantenimiento de los buques, carencia de idoneidad de las tripulaciones, dotaciones multinacionales y reducidas, y una evidente falta de control por parte de los Estados cuya bandera enarbolan y considerando a su vez la exhortación formulada por la Organización Marítima Internacional (OMI), a través de la resolución A.682(17), mediante la cual se convocó a los Estados Miembros de la Organización, a establecer acuerdos regionales para el ejercicio pleno de las funciones del Estado Rector del Puerto por parte de las Autoridades Marítimas en condiciones similares al Memorando de Entendimiento de París, derivaron con madurez y convencimiento en la firma de este Acuerdo Regional.

CONSOLIDACIÓN DEL ACUERDO REGIONAL

El 05 de Noviembre de 1992, durante el desarrollo de la sexta reunión de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá (ROCRAM), se aprobó mediante Resolución N° 5 el Acuerdo Latinoamericano sobre control de buques por el Estado rector del puerto, el cual fue suscripto inicialmente por Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela.

La creación del Acuerdo representó un paso internacional trascendental al constituirse en la primera región emergente en lograr este tipo de acuerdo marco de índole operacional.

Progresivamente fueron incorporándose nuevas Autoridades Marítimas Miembro como lo fue Cuba (1995), Bolivia (2000), Honduras (2001), Guatemala (2012) y República Dominicana (2012), ascendiendo en la actualidad a un total de quince (15) Autoridades Marítimas y un Miembro Cooperador que es la República de El Salvador (2018).

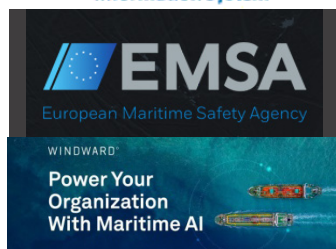
Haber signado el Acuerdo de Viña del Mar, nombre con el que se identifica en el mundo entero, reviste importancia singular por establecer las bases para una colaboración más estrecha entre las Autoridades Marítimas a fin de coordinar medidas de supervisión de los buques extranjeros que visitan los puertos de la región, a la luz de las exigencias normadas en los tratados internacionales vigentes sobre seguridad marítima, formación y titulación de las tripulaciones y la prevención de la contaminación por los buques de los espacios marítimos y fluviales.

EVOLUCIÓN DEL ACUERDO LATINOAMERICANO

Las diversas temáticas abordadas en el marco de las reuniones del Comité se circunscriben – entre otras temáticas – a las siguientes:



Electronic Quality Shipping
Information System



Capacitación y entrenamientos de OSERP.

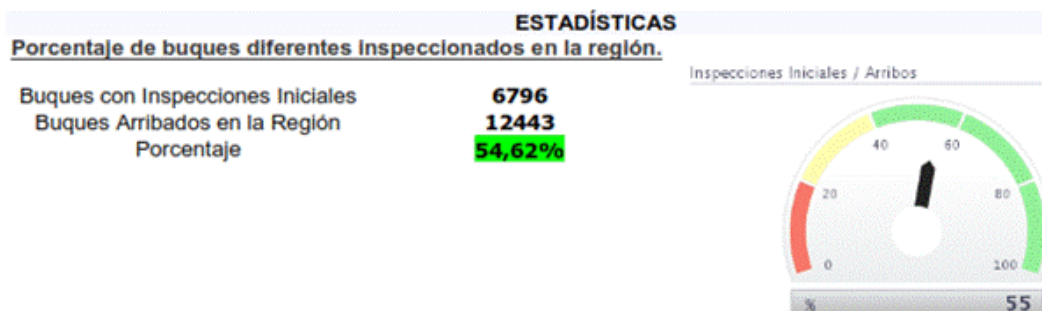
- Armonización de los Sistemas de codificación
- Intercambio de información con organizaciones externas (GISIS – LMIU – LHS FAIR-PLAY – EQUASIS, EMSA, entre otras)
- Armonización de Campañas Concentradas de Inspecciones en el concierto entre los regímenes regionales de supervisión.

Las diversas temáticas abordadas en el marco de las reuniones del Comité fueron evolucionando con el transcurso del tiempo y actualmente se circunscriben, entre otras temáticas, a las siguientes:

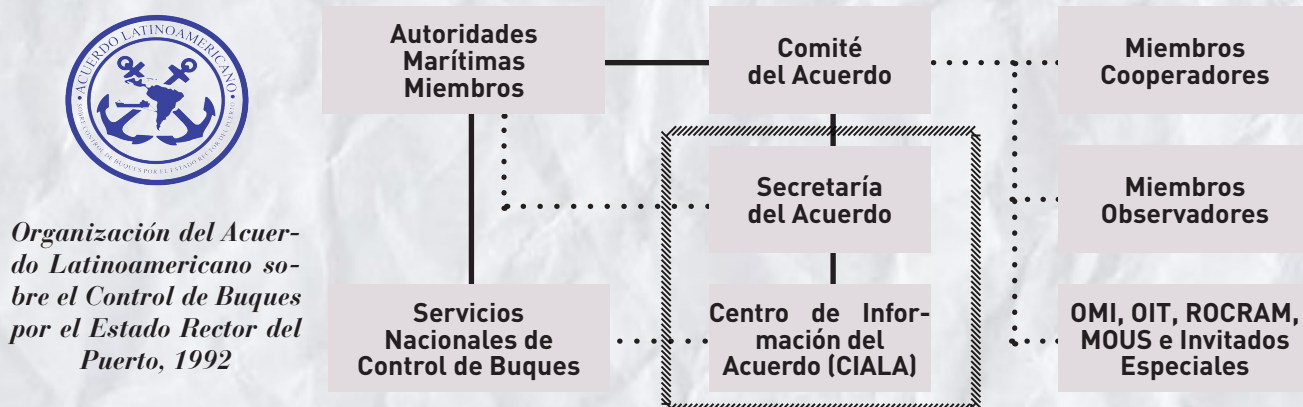
- Capacitación y entrenamientos de OSERP;
- Armonización de los Sistemas de codificación de deficiencias;
- Intercambio de información con organizaciones externas (GISIS – LMIU – LHS FAIRPLAY – EQUASIS, EMSA, entre otras); y
- Consolidación de las Campañas de Inspecciones Concentradas en armonización con los regímenes regionales de supervisión que operan en el mundo

OBJETIVOS DEL ACUERDO REGIONAL

- Mantener un sistema armonizado de inspecciones en la región.
- Inspeccionar un mínimo del 20% de buques extranjeros diferentes ingresados a los puertos de las Autoridades Marítimas del Acuerdo dentro de los últimos 6 meses.
- Cooperar e intercambiar información entre las Autoridades Marítimas.



ORGANIZACIÓN



La estructura del Acuerdo se basa fundamentalmente en el funcionamiento de dos órganos que revisten suma importancia: el Comité y la Secretaría. Esta última, a su vez, nuclea a un órgano no menos relevante: el Centro de Información del Acuerdo Latinoamericano (CIALA).



AVM ACUERDO DE
VIÑA DEL MAR
1992

Edificio "Guardacostas", Prefectura Naval Argentina
Avenida Eduardo Madero 235. Piso 4. Oficina 4.26 –
(C1106ACC) Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina
Teléfono: + 54 11 4318-7648
Conmutador: + 54 11 4318-7400/7500 Interno: 2426
Correo electrónico: ciala@prefecturanaval.gov.ar

COMITÉ

DEL ACUERDO DE VIÑA DEL MAR

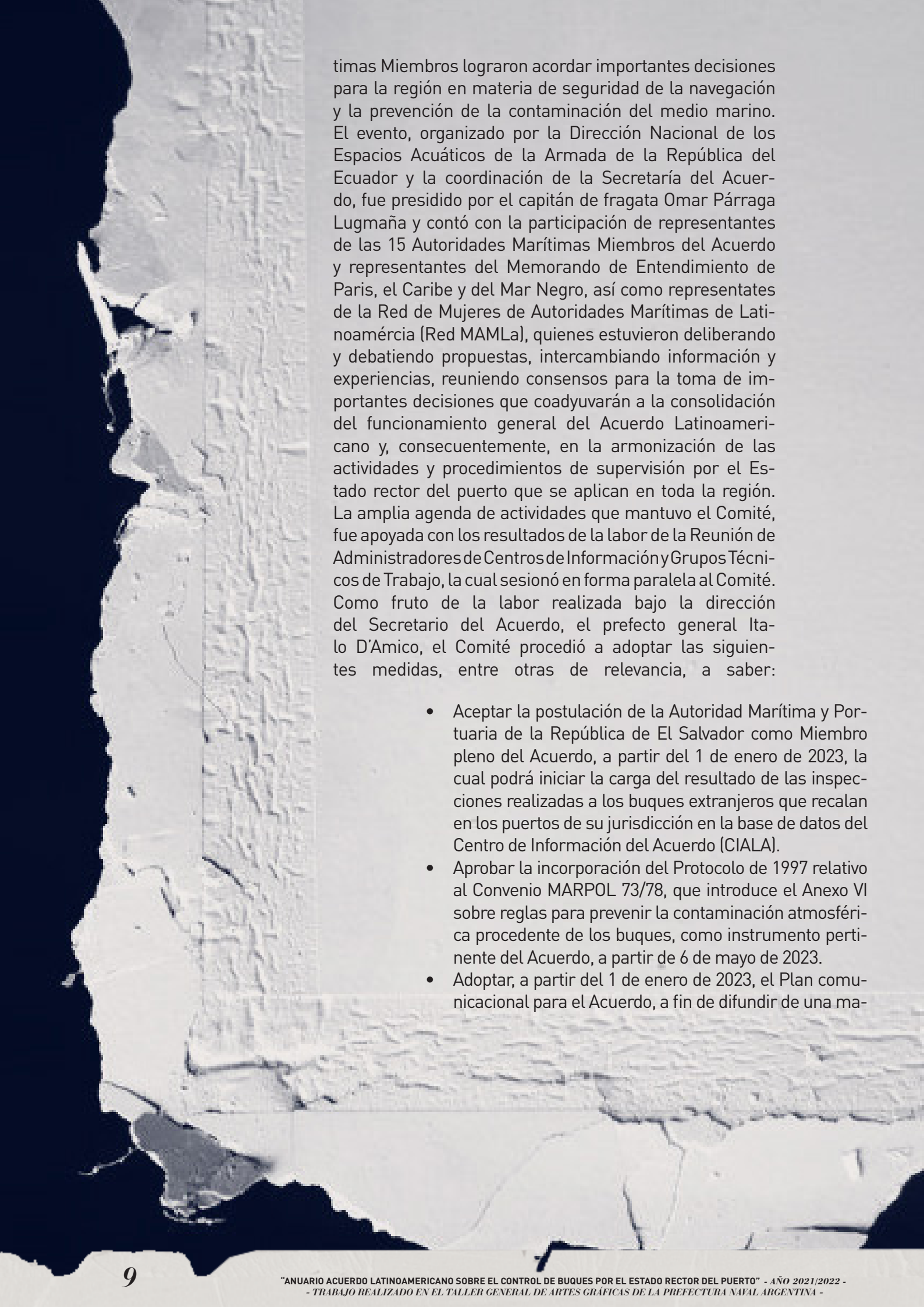
El Comité del Acuerdo, compuesto por un representante de cada una de las Autoridades Marítimas Miembro, se reúne una vez al año, así como en cualquier otra ocasión que lo estime conveniente.

Como funciones principales, el Comité promueve la armonización de los procedimientos y prácticas de inspecciones por el Estado rector del puerto, desarrolla y revisa procedimientos para el intercambio de información y mantiene en constante revisión otros temas referentes al funcionamiento y eficacia del Acuerdo.

Además de los delegados de las Autoridades Marítimas Miembro del Acuerdo podrán participar en las reuniones del Comité, en calidad de observadores, representantes de la Secretaría de la ROCRAM, de la Organización Marítima Internacional y de otros Memorandos de Entendimiento.

La “XXVII Reunión del Comité, Administradores de Centros de Información y Grupos Técnicos de Trabajo del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto”, celebrada en la modalidad presencial y a distancia, en la ciudad de Guayaquil, República del Ecuador, desde el 6 al 9 de septiembre. Las Autoridades Marí-





timas Miembros lograron acordar importantes decisiones para la región en materia de seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del medio marino. El evento, organizado por la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos de la Armada de la República del Ecuador y la coordinación de la Secretaría del Acuerdo, fue presidido por el capitán de fragata Omar Párraga Lugmaña y contó con la participación de representantes de las 15 Autoridades Marítimas Miembros del Acuerdo y representantes del Memorando de Entendimiento de París, el Caribe y del Mar Negro, así como representantes de la Red de Mujeres de Autoridades Marítimas de Latinoamérica (Red MAMLa), quienes estuvieron deliberando y debatiendo propuestas, intercambiando información y experiencias, reuniendo consensos para la toma de importantes decisiones que coadyuvarán a la consolidación del funcionamiento general del Acuerdo Latinoamericano y, consecuentemente, en la armonización de las actividades y procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto que se aplican en toda la región. La amplia agenda de actividades que mantuvo el Comité, fue apoyada con los resultados de la labor de la Reunión de Administradores de Centros de Información y Grupos Técnicos de Trabajo, la cual sesionó en forma paralela al Comité. Como fruto de la labor realizada bajo la dirección del Secretario del Acuerdo, el prefecto general Italo D'Amico, el Comité procedió a adoptar las siguientes medidas, entre otras de relevancia, a saber:

- Aceptar la postulación de la Autoridad Marítima y Portuaria de la República de El Salvador como Miembro pleno del Acuerdo, a partir del 1 de enero de 2023, la cual podrá iniciar la carga del resultado de las inspecciones realizadas a los buques extranjeros que recalán en los puertos de su jurisdicción en la base de datos del Centro de Información del Acuerdo (CIALA).
- Aprobar la incorporación del Protocolo de 1997 relativo al Convenio MARPOL 73/78, que introduce el Anexo VI sobre reglas para prevenir la contaminación atmosférica procedente de los buques, como instrumento pertinente del Acuerdo, a partir de 6 de mayo de 2023.
- Adoptar, a partir del 1 de enero de 2023, el Plan comunicacional para el Acuerdo, a fin de difundir de una ma-

nera más amplia sus actividades a la comunidad marítima y portuaria y demás grupos de interés.

- Aprobar el Plan Estratégico del Acuerdo, para el quinquenio 2023-2027.
- Confirmar las próximas campañas de inspecciones concentradas (CIC) aprobadas para el 2023 sobre “Seguridad contra Incendios”; 2024 sobre “Salarios y Acuerdos de Empleo de la Gente de Mar” en el marco del CTM 2006; y 2025 sobre “Convenio de Gestión del Agua de Lastre”, todas en forma conjunta con los Memorandos de Entendimiento de Tokio y París;
- Aprobar el lanzamiento de un proyecto piloto para el establecimiento de las bases de un futuro régimen de supervisión por el Estado rector del puerto para buques pesqueros, que se iniciará a partir del 1 de enero de 2024.
- Aprobar las “Orientaciones para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre casos de polizonaje”.
- Expresar el agradecimiento a la Organización Marítima Internacional (OMI), por auspiciar un “Taller regional para Oficiales Supervisores por el Estado Rector del Puerto (OSERP)”, en el marco del Plan integrado de cooperación técnica (PICT) 2022-2023, el cual se llevará a cabo del 7 al 25 noviembre del 2022.
- Encomendar, a los grupos de trabajo por correspondencia, la elaboración de propuestas sobre revisión de los procedimientos para el tratamiento de apelaciones ante la detención de un buque; la implementación de inspecciones remotas en el marco de los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto del Acuerdo y el diseño de una política común para la publicación de información relacionada con detenciones e inspecciones y para facilitar el intercambio de datos e información con bases de datos externas.
- Alentar a las Autoridades Marítimas Miembros a seguir promoviendo la participación de la mujer en las actividades vinculadas a la supervisión de buques por el Estado rector del Puerto, contribuyendo a su inserción en el sector marítimo y a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de la agenda 2030 de Naciones Unidas.
- Invitar a las Autoridades Marítimas Miembros a adoptar, mantener y reforzar sistemas que promuevan la transparencia, luchan contra los actos de soborno y corrupción marítima y eviten los conflictos de intereses en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto;

En su mensaje de clausura de la reunión, el Secretario del Acuerdo, prefecto general Italo D'Amico, remarcó

“Hoy tenemos sobrados motivos para estar satisfechos y complacidos de los resultados que hemos logrado, fruto de la labor desarrollada a lo largo de la semana y que seguramente recibirá el reconocimiento de toda la comunidad marítima internacional por el claro mensaje y compromiso que lleva implícito cada una de las decisiones que hemos adoptado”.

Asimismo, puntualizó

“No es menor el mensaje que estamos dando al planeta, al adoptar este Comité el Protocolo de 1997 relativo al Convenio MARPOL 73/78, que nos permite sumarnos a los esfuerzos internacionales para controlar las emisiones de gases de efecto invernadero procedente del transporte marítimo y contribuir a la lucha contra el cambio climático, en beneficio de nuestra presente y futuras generaciones”.

Tras agradecer a la Autoridad Marítima del Ecuador, anfitriona del evento, como así también a todas las delegaciones, observadores e invitados que tomaron parte de las deliberaciones del Comité, al igual que a los integrantes de los grupos de trabajo por correspondencia y a los propios miembros de la Secretaría y Centro de Información del Acuerdo por la destacada labor realizada, el Secretario concluyó en que “Debido a la actual dinámica impredecible de factores propios y externos que afecta al transporte marítimo, repercutiendo en su seguridad y protección, la prevención de la contaminación marina y en las condiciones de trabajo y vida a bordo, éstos encuentran en las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto una verdadera red de contención. Por eso, en cada reunión del Comité tenemos en nuestras manos una gran oportunidad para tomar decisiones que nos permita continuar fortaleciéndonos como una organización única en su tipo, que convoca permanentemente a sus Autoridades Marítimas Miembros para progresar juntos hacia el logro de sus objetivos, sin que nadie quede atrás, y ese seguirá siendo nuestro compromiso y desafío permanente”.

El Comité decidió aceptar la propuesta de la Autoridad Marítima de Panamá para constituirse en sede de la XVIII Reunión ordinaria del Comité, a celebrarse el próximo año, con fecha a confirmar.

SECRETARÍA

La Secretaría, facilitada por la Autoridad Marítima de Argentina, tiene su sede en el Edificio Guardacostas de la Prefectura Naval Argentina en la ciudad de Buenos Aires.

Este órgano, de carácter principalmente administrativo, actúa bajo la dirección del Comité y dentro de los límites de los recursos puestos a su disposición. Entre sus principales funciones, cabe destacar las siguientes:

- Organizará las reuniones, dará difusión a los documentos y apoyará al Comité para permitirle cumplir con sus funciones;
- Será responsable del funcionamiento del Centro de Información; CIALA.
- Facilitará el intercambio de información, llevará a cabo los procedimientos administrativos y preparará los informes que puedan ser necesarios para el funcionamiento del Acuerdo;
- Llevará a cabo aquellas otras tareas que puedan ser necesarias para asegurar el buen funcionamiento del Acuerdo.



CIALA

Para ayudar a las Autoridades Marítimas en la selección de buques de bandera extranjera a ser supervisados en sus puertos, las Autoridades Marítimas deben disponer de información actualizada sobre las inspecciones de buques extranjeros en cualesquiera de los otros puertos de la región.

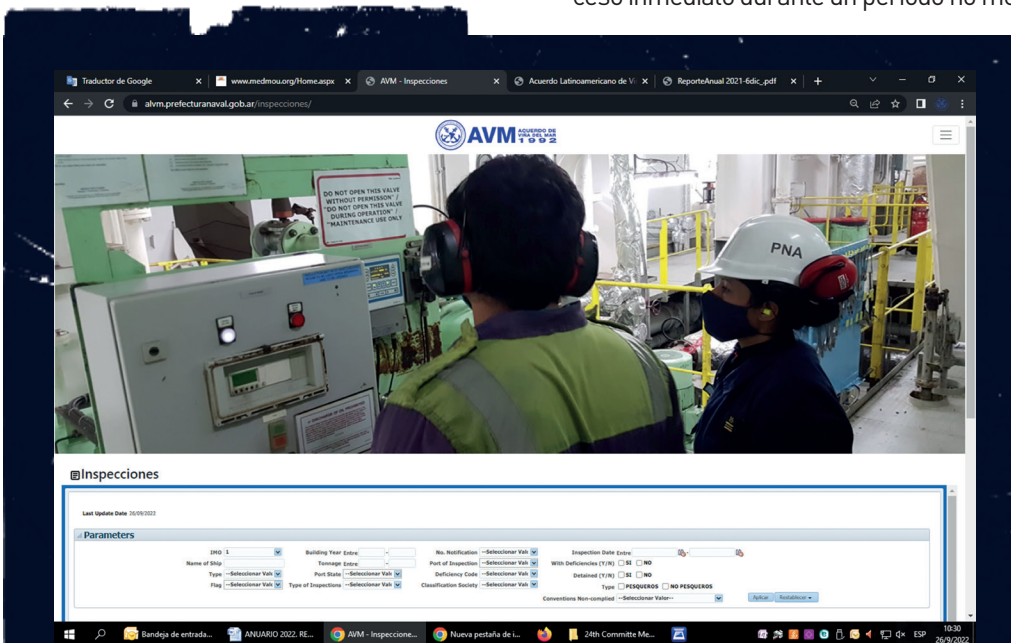
Para ello se estableció un Centro de Información del Acuerdo Latinoamericano (CIALA), dependiente de la Secretaría y ubicado en la Argentina.

o b j e t i v o

- Desarrollar y mantener un Sistema de información y de comunicación de datos sobre las particularidades de los buques y de los resultados de las inspecciones con la finalidad de apoyar los objetivos del Acuerdo en todo lo relativo a los requerimientos de información.

f u n c i o n e s

- Desarrollar y mantener aplicaciones computacionales relacionadas con las supervisiones y comunicación de datos del Acuerdo.
- Administrar las bases de datos del Sistema y velar por la integridad y seguridad de los datos del Sistema. Proveer la información actualizada requerida por el Comité, la Secretaría y los usuarios del Acuerdo. Brindar soporte técnico funcional a los usuarios del Acuerdo.
- Mantener la información sobre supervisiones de buques disponible para acceso inmediato durante un periodo no menor a dos años.



SECRETARIOS



Italo D'Amico

Prefecto General

(2020- actualidad.)



Martín P. Ruiz

Prefecto General

(01/01/2018 al 31/12/2019)



Luis A. Arroz,

Prefecto General

(01/04/2015 al 01/2018)



Andrés M. Monzón

Prefecto General

(25/04/2008 al 14/04/2015)



Juan J. Beltritti

Prefecto General

(23/12/1993 al 25/04/2008)



Carlos N. Scarpin

Prefecto Principal

(22/12/1992 al 23/12/1993)

IMPORTANCIA DEL ACUERDO

El Acuerdo fue establecido con la finalidad de crear un sistema armonizado de inspecciones de buques que tiene por objetivo erradicar la operación de buques deficientes de bandera extranjera que visitan los puertos de la región Latinoamericana.

El Acuerdo Latinoamericano sobre el control de buques por el Estado rector del puerto, reviste una importancia singular al establecer las bases para una colaboración más estrecha entre las Autoridades Marítimas de la región, con el fin de coordinar medidas de supervisión a los buques extranjeros que visiten voluntariamente sus puertos, a luz de las exigencias normadas en los tratados internacionales vigentes en las materias de:



- Seguridad marítima;
- Protección marítima;
- Formación, titulación y certificación de la gente de mar; y
- La prevención de la contaminación por los buques de los espacios marítimos y fluviales

La decisión adoptada por las Autoridades Marítimas, se inscribe en el marco de la preocupación evidenciada por la comunidad marítima internacional ante los graves accidentes ocurridos en las últimas décadas, debido a los bajos niveles de mantenimiento de los buques, carencia de idoneidad del personal que presta servicio a bordo, tripulaciones multinacionales y dotaciones reducidas, pudiéndose agregar a los motivos antes mencionados la evidente dificultad de algunos Estados de abanderamiento para ejercer un control pleno y continuo sobre algunos de los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón.

El compromiso asumido por las Autoridades Marítimas de la región, constituye una decisiva respuesta a la exhortación formulada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, a través de la Resolución A. 682 (17), aprobada en noviembre de 1991, la cual convoca a los Estados Miembros de la Organización, a establecer acuerdos regionales para el ejercicio pleno de las funciones de Estado rector del puerto en todas partes del mundo.

El espíritu y objetivo principal del Acuerdo Latinoamericano no consiste en el compromiso de las Autoridades Marítimas de la región en mantener un sistema armonizado y eficaz de inspecciones para garantizar, sin discriminaciones en cuanto al pabellón, que los buques extranjeros que visiten sus puertos cumplen con las normas establecidas en los convenios internacionales, denominados “instrumentos pertinentes” del Acuerdo, a saber:

- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (Convenio SOLAS)
- Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo del 1988 al Convenio SOLAS);
- Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga)
- Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de Líneas de Carga de 1988);
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por los Protocolos de 1978 y de 1997, enmendados (Convenio MARPOL);
- Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la Gente de Mar
- 1978, en su forma enmendada (Convenio de Formación);
- Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de Arqueo)
- Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (ABORDAJES 1972)
- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1969 (CLC 1969), modificado por el Protocolo de 1992.
- Convenio internacional sobre el control de los sistemas anti incrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS).
- Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques 2004 (Convenio BWM 2004).
- Convenio sobre el trabajo Marítimo, 2006 (Convenio MLC, 2006).

A esos efectos, cada Autoridad Marítima de la región asume el compromiso de inspeccionar como mínimo el 20 % del total de buques extranjeros diferentes que ingresen a sus puertos, en un período de 6 meses. Asimismo, y con el fin de no entorpecer la operatoria de los buques, se trata de evitar que las supervisiones se reiteren sobre un mismo buque dentro de un lapso de seis meses, excepto que se hayan detectado deficiencias recientes o se trate de buques que presenten un riesgo especial.



IMPLEMENTACIÓN

DEL “NUEVO RÉGIMEN DE INSPECCIONES (NIR)”

EN EL ACUERDO LATINOAMERICANO SOBRE CONTROL DE BUQUES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Acorde a la decisión adoptada por las Autoridades Marítimas Miembro durante la “II Reunión Extraordinaria del Comité, Administradores de Centros de Información y Grupos Técnicos de Trabajo” (Ciudad de México, 18 al 27 de octubre de 2021), celebrada a distancia, en forma virtual y por correspondencia, el Centro de Información del Latinoamericano (CIALA) ha puesto en funcionamiento de manera definitiva, a partir del 01 de enero del 2022, el “Nuevo Régimen de Inspecciones (NIR)”, consistente en una nueva metodología que reemplaza el empleo del tradicional factor de prioridad por el perfil de riesgo del buque para identificar potenciales buques deficientes e incrementar la efectividad de las inspecciones que se realizan a los buques extranjeros que recalen en puertos de la región.

Según NIR, a un buque se le asignará un perfil de riesgo que lo clasificará como buque de bajo, medio o alto riesgo. El perfil de riesgo del buque determina la prioridad de inspección del mismo, el intervalo de tiempo entre las inspecciones y su alcance.

El desarrollo del sistema estuvo a cargo del personal técnico del Centro de Información del Acuerdo Latinoamericano (CIALA), para luego realizar las correspondientes capacitaciones al personal de la Secretaría del Acuerdo y posteriormente a los oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto de las Autoridades Marítimas Miembros. El NIR fue finalmente implementado en el proceso de selección de un buque a ser inspeccionado luego de superar satisfactoriamente un período de prueba, oportunidad donde se recibieron comentarios y aportes de mejora por parte de las Autoridades Marítimas Miembros sobre su utilización, como así también se confirmaron las bondades de su empleo.



Nuevo Régimen de Inspecciones

En el proceso de mejora continua del sistema de organización de inspecciones por Estado rector de Puertos el Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar implementó en su sitio del CIALA el “Nuevo Régimen de Inspecciones (NIR)”.

El nuevo NIR establece cuando un buque “No debería” ●, “Debería” ● o “Tendría” ● que ser inspeccionado en base a cálculos que se realizan automáticamente contemplando factores como la antigüedad del buque, tipo de buque, deficiencias, detenciones.

Para ello se define una “Ventana de Inspección”, establecida de acuerdo al “Perfil” y la “Prioridad”.

Perfiles:

Buque de Bajo Riesgo ●



EL ACUERDO

LATINOAMERICANO SOBRE EL CONTROL DE BUQUES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO CELEBRA SU 30° ANIVERSARIO

El 5 de noviembre de 2022 se celebra el “30° Aniversario de la firma del Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto” (Acuerdo de Viña del Mar, 1992), oportunidad en la cual la Secretaría del Acuerdo difundirá un video alusivo para resaltar tan importante acontecimiento para la comunidad marítima regional e internacional.

Durante todos estos años, el Acuerdo de Viña del Mar ha demostrado ser un sistema de inspección de gran valor para detectar y erradicar el transporte marítimo deficiente en la región. Utilizando un enfoque basado en el riesgo, la tasa de detención de buques ha disminuido gradualmente a lo largo de los años, lo que demuestra la eficacia del sistema.

Tras la firma del Acuerdo de Viña del Mar y los resultados logrados a través de él, alentaron el desarrollo de otros regímenes regionales de control por el Estado rector del puerto, lo que dificulta cada vez más la operación de buques deficientes en cualquier parte del planeta.

Si bien desde sus inicios, la Prefectura Naval Argentina ha albergado, en el edificio “Guardacostas” de la ciudad de Buenos Aires, Argentina, la sede de la Secretaría y del Centro de Información del Acuerdo (CIALA), proporcionando la base para su funcionamiento eficaz, garantizando asimismo el éxito del trabajo del Acuerdo de Viña del Mar en la mejora de la seguridad marítima, la prevención de la contaminación y las condiciones de trabajo y de vida a bordo en los puertos de la región. Las Autoridades Marítimas Miembros del Acuerdo de Viña del Mar y sus funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto constituyen los verdaderos protagonistas y la cara visible del Acuerdo de Viña del Mar en estos 30 años. A través de sus esfuerzos, han hecho posible que el transporte marítimo en nuestros puertos y fuera de nuestras costas sea mucho más seguro, más respetuoso con el medio ambiente y con mejores condiciones de trabajo y de vida para las tripulaciones a bordo de los buques.

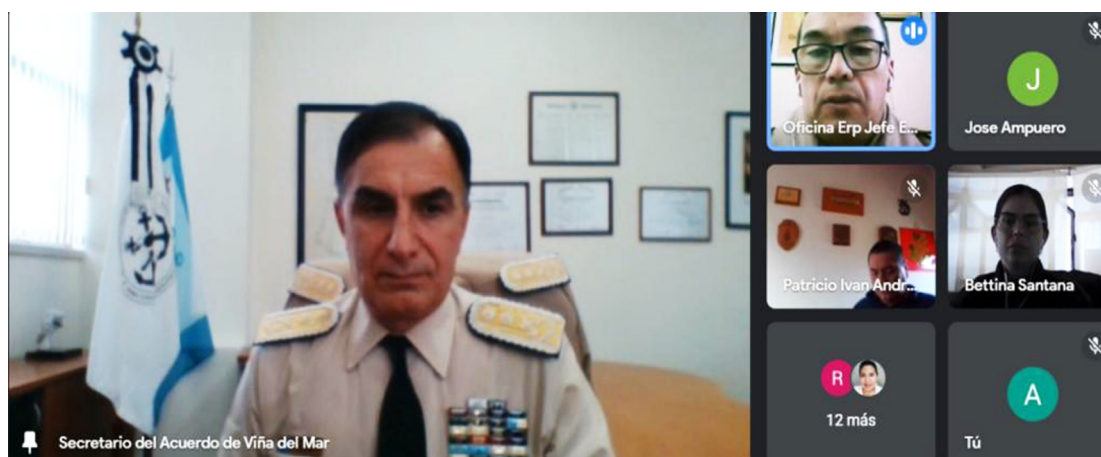


CAPACITACIÓN

NO PRESENCIAL

En el marco del Plan de Capacitación y Desarrollo Profesional para las Autoridades Marítimas Miembros del Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Viña del Mar, 1992), se desarrolló el “Seminario de Actualización Profesional sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto” bajo la modalidad virtual, entre los días 6 de Junio y 1 de Julio del corriente año, con el propósito de capacitar principalmente al personal de inspectores de las Autoridades Marítimas de la región, que se desempeñan como Oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto (OSERPs).

La capacitación estuvo a cargo de la Autoridad Marítima Argentina (Prefectura Naval Argentina), se presentaron y analizaron las últimas enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento de la Organización Marítima Internacional (OMI), que impactan en la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación ocasionada por buques, y su ámbito de aplicación en cuanto a los principales instrumentos internacionales aplicables en el ejercicio de la jurisdicción por el Estado Rector del puerto.



Desde la Autoridad Marítima de Argentina se realizó el “Curso del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM, 2006)” de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), a nivel regional, dirigido a todas las Autoridades Marítimas Miembros del Acuerdo Latinoamericano, el cual se desarrolló de forma virtual entre el 16 al 20 de Mayo de 2022.

Participaron del curso en calidad de alumnos, un total de 56 funcionarios de 14 Autoridades Marítimas Miembros del Acuerdo.



También se desarrollo el Cursillo de inducción para la ejecución de la campaña de Inspecciones Concentrada (CIC) 2022

el Convenio internacional de normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW) de 1978", bajo la modalidad virtual, el cual se desarrolló durante los días 09 y 10 de agosto del corriente año.

Todos ellos, cursos de capacitación dictados en la modalidad a distancia para la región, con el fin de cumplir uno de los principales objetivos del Acuerdo Latinoamericano como es la constante adquisición de conocimientos y actualización por parte de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto.



PARTICIPACIÓN

DEL ACUERDO DE VIÑA DEL MAR EN REUNIONES Y ENCUENTROS INTERNACIONALES

REUNIÓN ANUAL DEL COMITÉ DE SUPERVISIÓN POR EL ESTA- DO RECTOR DEL PUERTO DEL MOU DEL MAR NEGRO,

La Secretaría del Acuerdo participó en su condición de observador, entre los días 12 y 13 de abril del corriente año. Una de las principales cuestiones tratadas durante la reunión fue la necesidad de establecer un régimen de supervisión por el Estado rector del puerto adaptado para los buques pesqueros, también se debatieron diversos asuntos de carácter técnico relativos a la base de datos del MoU del Mar Negro, al intercambio de información de dicho MoU con bases de datos externas y a la iniciativa del MoU de París sobre el desarrollo de una base de datos global para todos los MoUs relacionada, en principio, con los datos de los buques. Durante la reunión la Secretaría del Acuerdo tuvo la oportunidad de realizar una breve presentación del documento informativo presentado (PSCC 22/11.4.5) el cual contenía el Informe Anual para 2021 del Acuerdo Latinoamericano, junto con las últimas novedades y las actividades vinculadas con la supervisión por el Estado rector del puerto realizadas en el último año en la región de América Latina.



PARTICIPACIÓN DE LA SECRETARÍA EN LA 39° REUNIÓN DEL CONSEJO EDITORIAL DE EQUASIS

La Secretaría participó virtualmente de la “39° reunión del Consejo Editorial de Equasis”, que se celebró en Lisboa, Portugal, en su condición de Observador, el día 04 de mayo del corriente año. Participaron representantes de los distintos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, tales como el MoU de París y el MoU del Tokio, y otras organizaciones marítimas como ser EMSA, INTERCARGO, GREEN AWARD y Marine Traffic, entre otros.

Una de las principales cuestiones tratadas durante la reunión fue la duplicidad de la carga de información en la base de datos del Equasis de las inspecciones del Estado rector de puerto, dado que algunas autoridades miembros e integrantes de más de un régimen regional de supervisión por el Estado rector del puerto debe cargar los resultados de las inspecciones en más de una base de datos. También se debatió la tipología de las inspecciones de seguimiento informadas por varios regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y revisó las actividades en curso y comentó las acciones planificadas para 2022. La participación de la Secretaría del Acuerdo permite continuar mejorando el intercambio de información y la cooperación entre los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto.



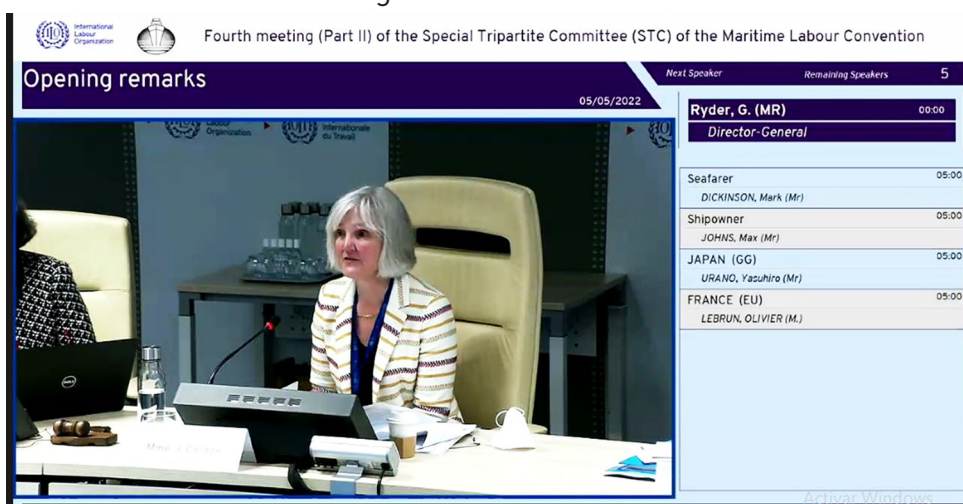
***EL SECRETARIO
DEL ACUERDO
LATINOAMERI-
CANO DE VIÑA
DEL MAR, PAR-
TICIPÓ DE LA
REUNION ANUAL
DEL COMITÉ
LATINOAMERI-
CANO DE LLO-
YD'S REGISTER.***

En representación del Acuerdo, la Secretaría participó de la reunión anual organizada por el Comité Latinoamericano de Lloyd's Register, el día 10 de mayo de 2022, celebrada en Río de Janeiro, Brasil. La Secretaría del Acuerdo de Viña del Mar, a través de su Secretario, el prefecto general Italo D'Amico, fue especialmente invitado para exponer sobre las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto que se llevan a cabo en la región y su contribución al desarrollo marítimo sostenible; teniéndose en cuenta el impacto de tales actividades en la seguridad y protección marítimas, la prevención de la contaminación del medio marino, sobre las condiciones de vida y trabajo a bordo, así como en el desempeño de las cadenas de suministro globales y la facilitación del comercio y transporte marítimo. Durante el desarrollo de la reunión se abordaron temas de relevancia presente y futura para el sector marítimo como la evolución de las operaciones off-shore en la región; las innovaciones tecnológicas aplicables a los buques y su sostenibilidad operativa; el uso de combustibles alternativos, incluyendo las baterías; la aplicación de redes digitales para optimizar la operación y el consumo de combustible de los buques; y la actualización y aplicación práctica del índice de eficiencia energética para buques existentes (EEXI) y el indicador de intensidad de carbono (CII), como resultado tangible para el futuro de las emisiones del transporte marítimo, entre otros temas de interés.



LA SECRETARÍA DEL ACUERDO LATINOAMERICANO PARTICIPÓ DE LA “4° REUNIÓN (PARTE II) DEL COMITÉ TRIPARTITO ESPECIAL DEL CONVENIO SOBRE TRABAJO MARÍTIMO”

En su condición de observador, que se celebró bajo la modalidad híbrida (presencial y en forma virtual) entre el 5 y el 13 de mayo, en la ciudad de Ginebra, Suiza, teniendo como participantes a delegados de los Gobiernos, Grupos de Armadores y de la Gente de Mar. Durante la reunión el Comité Tripartito se adoptaron enmiendas al Código CTM vinculadas a: elementos de seguridad personal, comidas y agua potable, repatriación de gente de mar en situación de abandono, atención médica en tierra, garantía financiera del propietario registrado, contratación y colocación de gente de mar, y sistema de notificación de muertes de gente mar.



EN CONDICIÓN DE OBSERVADOR LA SECRETARÍA DEL ACUERDO DE VIÑA DEL MAR PARTICIPÓ DE LA “55° REUNIÓN DEL COMITÉ DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DEL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE PARÍS”,

De forma presencial en Bucarest, Rumania, entre los días 16 y 20 de mayo de 2022. Aquellos miembros que no pudieron asistir a dicha reunión, se les brindó la oportunidad de participar en forma virtual. Una de las principales cuestiones debatidas durante la reunión fue la pandemia de COVID-19, se discutió principalmente sobre las repercusiones constantes que tuvo dicha pandemia sobre el control por el Estado rector del puerto. Resolviendo, se analicen estas repercusiones, se extraigan las enseñanzas producto de la pandemia y que se tenga en cuenta la forma en la que ésta fue abordada por el MoU de París. Asimismo, el Comité del MoU París acordó dar inicio a un proyecto piloto sobre la necesidad y la posibilidad de un régimen de supervisión por el Estado rector del puerto para buques pesqueros de más de 24 metros. Se estima que esto resulte en la inspección de buques pesqueros extranjeros para el año 2024.



RESULTADOS DEL 8º PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (III 8),

EL ACUERDO LATINOAMERICANO SE ADHIRIÓ A LA CELEBRACIÓN DEL DÍA INTERNACIONAL DE LA MUJER EN EL SECTOR MARÍTIMO

el cual se celebró a distancia del 25 al 29 de julio de 2022 (circular n° 4501) y en el cual el Acuerdo Latinoamericano participó en su calidad de Organización Intergubernamental. Cabe destacar que en dicha oportunidad se analizaron y debatieron 12 propuestas de enmiendas al Código del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (Código CTM) 2006 presentadas a la Oficina Internacional del Trabajo, las cuales prevén mejorar las condiciones de trabajo y bienestar de la gente de mar, y abarcaron entre los temas más importantes los siguientes: adecuación de los talles del equipo de protección personal; abastecimiento de la alimentación y servicio de fonda; asistencia financiera y médica hasta el domicilio final; acceso a la atención médica en tierra; garantía financiera en casos de abandono; y conectividad social.

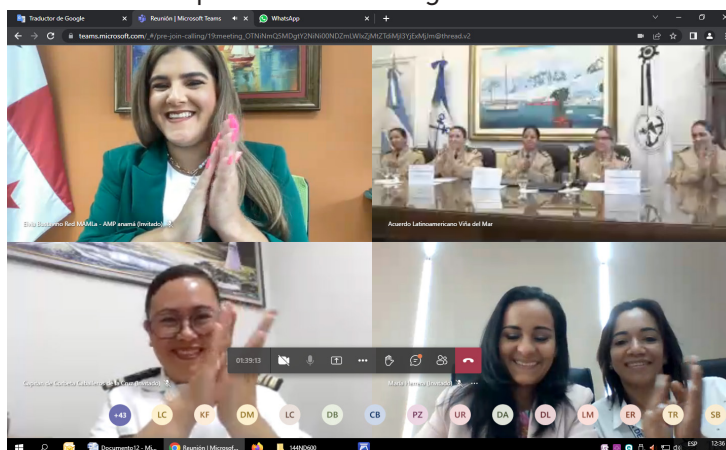


celebrado el pasado 17 de mayo del corriente año, e invitó a un encuentro virtual en el que se tuvo la oportunidad de conocer los testimonios de diferentes mujeres representantes de las Autoridades Marítimas Miembros y de la distinguida presidente de la Red de Mujeres de Autoridades Marítimas de Latinoamérica (Red MAMLa). En este primer encuentro virtual para la celebración del Día internacional de la mujer, tuvo como lema “Contribución de la mujer al desarrollo marítimo sostenible: su participación en las actividades de supervisión por el estado rector del puerto”.

El encuentro fue inaugurado, por el señor Secretario del Acuerdo, el prefecto general Italo D'Amico y contó con exposiciones por parte de 6 representantes de las Autoridades Marítimas de Argentina, Colombia, Guatemala y Panamá, y la presidente de la Red MAMLa, Lic. Elvia Bustavino. Las disertantes presentaron sus opiniones y puntos de vista de manera libre y se reprodujeron proyecciones, fotos y videos acerca de sus actividades en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

Los objetivos principales del evento virtual fueron destacar el rol de las mujeres del sector marítimo, ofrecer un foro para promover la igualdad de género y brindar mayor visibilidad y empoderamiento a la mujer latinoamericana.

Es de destacar que, el Acuerdo Latinoamericano trabaja en forma constante para fomentar un entorno de trabajo sin barreras para las mujeres, principalmente a través de la formación, la visibilidad y el reconocimiento de las oficiales de supervisión de la región latinoamericana.



MIEMBROS Y AUTORIDADES

AUTORIDAD MARÍTIMA

miembro de: _____

U r u g u a y

La República Oriental del Uruguay a través de su Autoridad Marítima, la Prefectura Nacional Naval, suscribió en su fundación el Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto, el 5 de noviembre de 1992 en Viña del Mar, Chile, como resultado de la Reunión de la ROCRAM que resolvió aprobar el mismo.

La firma de este Acuerdo en su génesis reconoce la necesidad de abordar de manera armonizada y mancomunada, la evaluación del cumplimiento de las exigencias establecidas por los instrumentos internacionales, referidos a la seguridad marítima, formación y titulación de las tripulaciones, prevención de la contaminación por los buques de los espacios marítimos y fluviales, y protección marítima.

En procura de los objetivos mencionados, se llevó adelante un proceso de implantación de un Sistema de Gestión de la Calidad en la Oficina de Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (OCBERP) dependiente de la Prefectura Nacional Naval, obteniéndose la certificación en junio de 2008. A su vez, esta Autoridad Marítima atravesó un proceso de Auditoría Voluntaria en agosto de ese mismo año, llevado adelante por la Organización Marítima Internacional, en la que se concluyó lo siguiente:

“Las actividades de Estado Rector de Puerto se llevan a cabo cumpliendo con lo establecido en las regulaciones aplicables a las actividades de ERP. Los inspectores de este departamento están bien entrenados y demostraron sus conocimientos durante el audit. En general, la oficina de Estado Rector de Puerto fue certificada recientemente bajo el sistema de calidad ISO 9001:2000”.

Actualmente la OCBERP mantiene la Certificación en Gestión de la Calidad, con arreglo a la Norma ISO 9001:2015, y se prevé el desarrollo de la Auditoría Obligatoria de los Estados Miembro de la OMI para noviembre de 2023.



Desde el comienzo la Autoridad Marítima Uruguaya ha desarrollado distintas estrategias a través de la reevaluación y recalificación de sus inspectores, a través de capacitaciones internas y en conjunto con otras Autoridades de la Región, para mantener y desarrollar aun más los conocimientos de los Oficiales Supervisores, personal constituido por hombres y mujeres, atendiendo a la igualdad de género. Estas actividades se han llevado adelante anualmente, participando también de Talleres y Seminarios virtuales durante la pandemia.

En lo que va del año 2022, se participó de cursos a distancia sobre la “Implantación uniforme y control del límite de contenido de azufre”; sobre el Convenio de Trabajo Marítimo, 2006; también del “Seminario Regional de actualización OSERP”; de un “Taller regional virtual sobre la Implantación del Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS)” y finalmente en el Webinar “50 Años del Convenio de Londres”.

Como corolario del presente año, un Oficial de la Prefectura Nacional Naval ha sido designado como instructor en el “Taller Regional para Oficiales Supervisores por el Estado Rector del Puerto (OSERP)” próximo a desarrollarse en noviembre del corriente año.



(2018 – Último Curso presencial con Instructores extranjeros)



AUTORIDAD MARÍTIMA

miembro de: _____

B r a s i l

A Autoridade Marítima Brasileira nos 30 anos do Acordo de Viña Del Mar

A Marinha do Brasil (MB), além das atribuições ligadas à Defesa da soberania nacional, também possui outras competências, que estabelecem o Comandante da Marinha como a Autoridade Marítima brasileira (AMB). As atribuições da AMB, previstas na Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999, e de responsabilidade do Comandante da Marinha, compreendem diversas ações, dentre elas deliberar sobre assuntos como praticagem, formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar, orientar a formação da Marinha Mercante brasileira, segurança da navegação aquaviária, e outras mais.

Neste contexto, o Comandante da Marinha pode delegar competências, no que diz respeito à sua atuação, enquanto AMB, a outras autoridades em sua cadeia de comando. É dessa forma que o Diretor de Portos e Costas possa atuar como um Representante da AMB para os assuntos de segurança do tráfego aquaviário, ensino profissional marítimo e meio ambiente marinho.

Desde o Decreto de criação da então Inspetoria de Portos e Costas, em 1907, em seu regulamento já figuravam as tarefas de inspecionar, fiscalizar e coordenar todos os serviços e atribuições das Capitânicas dos Portos, a Marinha Mercante Nacional e os serviços de praticagem da costa, das barras e dos portos no país.

Em 2022, 115 anos após a sua criação, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) segue sua trajetória de existência sendo a Representante da AMB no que tange à normatização e à fiscalização dos assuntos ligados à Segurança da Navegação, à Marinha Mercante, ao Ensino Profissional Marítimo e à Prevenção da Poluição Hídrica causada por embarcações, com o propósito de contribuir para o desenvolvimento do Poder Marítimo brasileiro.

A DPC, como Órgão Central do Sistema do Ensino Profissional Marítimo (SEPM), atua fundamentalmente no fortalecimento da mentalidade marítima. Esse papel exercido pela DPC é fundamental para a consolidação da importância da Amazônia Azul como aspecto intrínseco para o presente e o futuro do Brasil, em face da inegável importância do mar e da economia azul para o desenvolvimento do País.

Observa-se que o desenvolvimento do comércio e das atividades marítimas no Brasil, na última década, intensificou ainda mais as atividades nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), impulsionando um aumento das tarefas realizadas pelas Organizações Militares (OM) da MB com atribuição ao Sistema de Segurança de Tráfego Aquaviário (SSTA). Por essa razão, as hidrovias marítimas e interiores, os portos, os navios, a geração de energia alternativa offshore, a pesca, o turismo náutico, a pesquisa e a exploração do petróleo e gás nas AJB, dentre outros, constituem elevada importância para a Nação brasileira. Portanto, é imprescindível dispor de uma estrutura de Autoridade Marítima robusta e coesa que faça frente aos desafios impostos pelos exigentes padrões mundiais de segurança da navegação.

Nesse sentido, apesar das restrições impostas pela pandemia, presente ao longo de 2021, o Sistema do Ensino Profissional Marítimo (SEPM) não paralisou suas atividades, executando cerca de 70% dos cursos do Ensino Profissional Marítimo (EPM) planejados para 2021, tendo sido ministrados cursos para 727 turmas e tendo qualificados 11.717 aquaviários em todo o Brasil. Tudo isso somente é possível graças a estrutura da AMB, composta por setenta (70) Órgãos de Execução (OE), representados pelas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências subordinados (CDA) e pelos dois Centros de Instrução (CIABA e CIAGA), bem como pela ampliação da oferta de cursos nas modalidades semipresencial (SP) e online.

No que tange ao Plano de Transformação Digital do Ministério da Defesa, foi facilitado o acesso do cidadão ao sistema de atendimento ao público da AMB, por meio do Portal de Serviços do Governo

Federal, o que permitiu maior agilidade no atendimento.

No âmbito da Segurança do Tráfego Aquaviário, no ano de 2022, destaca-se, até a data de 30 de setembro, a realização de 1.681 inspeções de Port State Control (PSC) e de 839 inspeções de Flag State Control (FSC), pelos Inspectores Navais lotados nas CDA; a realização de 556 perícias de conformidade nas embarcações que transportam petróleo e de 819 perícias em plataformas, pelos Vistoriadores Navais (VN) lotados nas CDA; a realização de 118 vistorias em helideques de embarcações e plataformas para emissão de homologação inicial ou de renovação; de 53 vistorias em empresas de mergulho profissional nas frentes de trabalho; e de duas vistorias em escolas de mergulho profissional;

Com relação a capacitação de PSCO, no primeiro semestre de 2022, foram habilitados 15 novos Inspectores Navais e 2 vistoriadores navais, visando suprir a necessidade de inspetor e vistoriador naval nas Capitania e Delegacias.

Em relação aos cuidados com o Meio Ambiente, houve realização de Visitas Técnicas ambientais (VISITEC) e de auditorias nos Sistemas de Gestão Ambiental (SGA) em 14 OM da MB; a participação como o primeiro Coordenador do Grupo de Acompanhamento e Avaliação (GAA), do Plano Nacional de Contingência, pelos primeiros dois anos de sua vigência; a participação nas atividades previstas para o "World Clean Up Day" 2022; e as negociações para o processo de estabelecimento de um Memorando de Entendimento (MoU), junto à ITOPE, visando a facilitar uma resposta rápida e eficiente a incidentes marítimos graves, particularmente às atividades que incluem a cooperação técnica na promoção de uma preparação e resposta eficaz à poluição hídrica por hidrocarbonetos.

Além disso, a DPC também contribuiu para o desenvolvimento de Políticas Marítimas que impulsionam o País na direção do fortalecimento da chamada "Economia do Mar". Destaca-se sua participação junto a outros órgãos do Governo Federal para a formulação da Lei 14.301/2022, conhecida como "BR do Mar"; a colaboração para a redação do PL 757/2022, que trata sobre a Regulação Econômica dos Serviços da Praticagem; a assinatura do Memorando de Cooperação com a Prefeitura Naval Argentina, estreitando os laços entre as Autoridades Marítimas dos dois países; a participação como palestrante no Workshop do Tribunal Marítimo brasileiro, que tratou sobre as expectativas de efeito da "BR do Mar" na Indústria Marítima brasileira; e a contribuição na elaboração de novo texto para Política Marítima Nacional, que se encontra em elaboração.

No âmbito internacional, da Secretaria Executiva da Organização Marítima Internacional (IMO), a DPC atuou como palestrante na Nor-Shipping 2022, em Oslo, na Noruega; além da coordenação para a adequada preparação de todos os órgãos de Estado envolvidos com assuntos marítimos, para a auditoria que a IMO realizará no Brasil, em 2023; a realização de diversos Fóruns de discussão com a Comunidade Marítima sobre assuntos em andamento nos Comitês da IMO (MSC, MEPC, etc.); e a preparação de proposição à IMO para alteração nas regras de disponibilização das posições LRIT aos Estados Costeiros, de modo a ampliar o conhecimento do tráfego mercante até 1000 milhas da costa.

Todas essas realizações retratam o esforço e o comprometimento da DPC no trato dos complexos assuntos técnicos da Autoridade Marítima brasileira e a consequente credibilidade da Organização junto à Comunidade Aquaviária nacional e internacional, sobretudo no Acordo de Vina Del Mar.

MIEMBROS Y OBSERVADORES

El Acuerdo cuenta actualmente con quince (15) Autoridades Marítimas Miembro y una (1) Autoridad Marítima Miembro Cooperador.

A r g e n t i n a

Prefectura Naval Argentina



Colombia: Dirección General Marítima



Guatemala: Dirección General de Asuntos Marítimos



Perú: Dirección General de Capitanías Guardacostas



Bolivia: Dirección General de Intereses Marítimos, Fluvial y Lacustre



Cuba: Dirección de Seguridad e Inspección Marítima



Honduras: Dirección General de la Marina Mercante



Uruguay: Prefectura Nacional Naval



Brasil: Dirección de Puertos y Costas



República Dominicana: Dirección de Inspectores Estado Rector de Puerto



México: Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos



Venezuela: Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos



Chile: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante



Ecuador: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos



Panamá: Dirección General de Marina Mercante



El Salvador: Dirección General de Asuntos Marítimos

El AVM valora la participación y constante colaboración que ha establecido con los Observadores, lo cual le ha aportado un gran beneficio en virtud de la vasta experiencia y conocimiento que estos poseen. Por ello, extendemos nuestra gratitud por su contribución en el crecimiento del Acuerdo

Paris MoU



on Port State Control



Organización Internacional del Trabajo



ORGANIZACIÓN
MARÍTIMA
INTERNACIONAL





INDICADORES DE GESTIÓN

NIVEL DE CUMPLIMIENTO DE DEFICIENCIAS POR ESTADO RECTOR DE PUERTO

Estados Rectores	Aplicadas	Subsanadas	%
 CHILE	1164	977	83,93%
 COLOMBIA	1418	1073	75,67%
 BRASIL	633	473	74,72%
 ARGENTINA	627	465	74,16%
 PERU	102	70	68,63%
 HONDURAS	205	136	66,34%
 URUGUAY	19	10	52,63%
 MEXICO	80	37	46,25%
 PANAMA	314	132	42,04%
 VENEZUELA	85	34	40,00%
 REPUBLICA DOMINICANA	32	11	34,38%
 ECUADOR	24	7	29,17%
 CUBA	67	0	0,00%
 GUATEMALA	0	0	0,00%
TOTAL	4770	3425	71,80%

PRINCIPALES DEFICIENCIAS REGISTRADAS EN LA REGIÓN

Deficiencia	Descripción	%
13102	Maquinas Auxiliares - Auxiliary engine	4,47%
14501	Basuras - Garbage	3,78%
10101	Escala de practico y elevador mecanico de practico - Pilot ladders and hoist/pilot transfer arrangements	2,79%
13101	Maquina de Propulsion Principal - Propulsion main engine	2,57%
3102	Marcas de francobordo - Freeboard marks	2,44%
13103	Manómetros, termómetros, etc - Gauges, thermometers, etc	2,27%
11104	Botes de rescate - Rescue boats	2,02%
11131	Instruccion y formacion a bordo - On board training and instructions	1,98%
4114	Fuente de Energia de Emergencia - Generador de Emergencia - Emergency source of power - Emergency generator	1,93%
1220	ACUERDO DE EMPLEO DE LA GENTE DE MAR - SEAFARERS' EMPLOYMENT AGREEMENT (SEA)	1,85%
4103	Alumbrado de Emergencia, Baterias e Interruptores Emergency, lighting, batteries and switches	1,65%
13199	OTROS (MÁQUINAS) - OTHER (MACHINERY)	1,38%
11101	Botes salvavidas - Lifeboats	1,33%
15109	Mantenimiento del buque y el equipo - Maintenance of the ship and equipment	1,23%
7126	Acumulacion de aceites en sala de maquinas - Oil accumulation in engine room	1,19%
1214	Refrendado por el Estado de Bandera - Endorsement by flag State	1,16%
2117	Corrosion en Cubiertas - Decks - corrosion	1,09%
2108	Instalacion Electrica en General - Electrical installations in general	1,04%
1201	Certificados del Capitán y los Oficiales - Certificates for master and officers	1,01%
16105	Control de acceso al buque - Access control to ship	0,99%
10109	Luces, Marcas, Seniales Sonoras - Lights, shapes, sound-signals	0,99%

ESTADÍSTICAS

PORCENTAJE DE BUQUES DIFERENTES INSPECCIONADOS EN LA REGIÓN

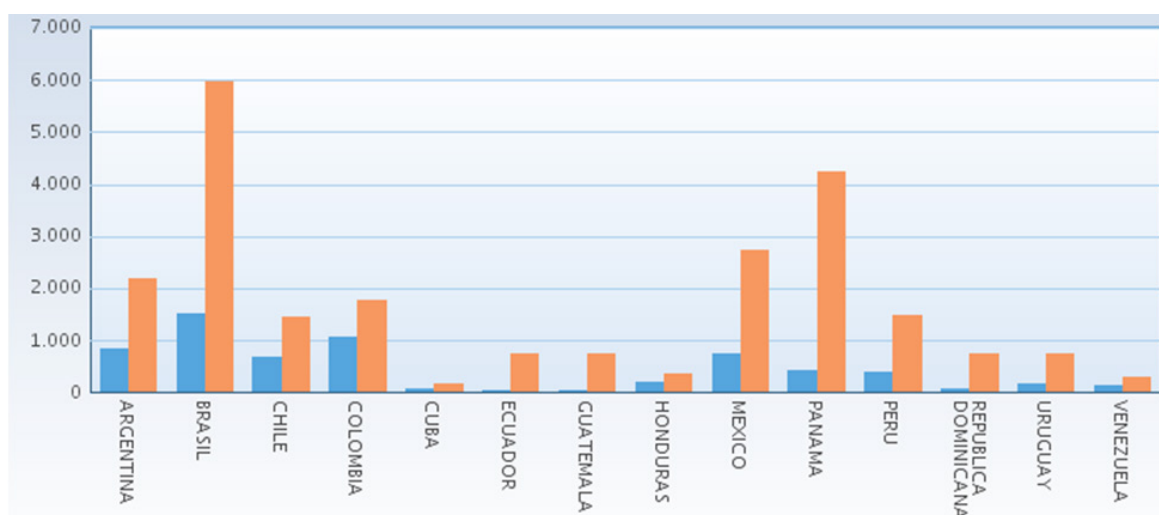
Buques con Inspecciones Iniciales
Buques Arribados en la Región
Porcentaje

6796
12443
54,62%

Inspecciones Iniciales / Arribos



PORCENTAJE DE BUQUES DIFERENTES INSPECCIONADOS POR ESTADOS MIEMBROS



CANTIDAD DE INSPECCIONES REGISTRADAS (DETALLE)

Perú también reportan al memorando de entendimiento de Tokio y Cuba al memorando de entendimiento del Caribe.

Países ERP	Inspecciones Iniciales	Ini. c/def	Ini. s/def.	Deficiencias	% de Insp c-Def	Detenciones	% Detenciones
BRASIL	1596	270	1326	633	16,92%	1	0,06%
COLOMBIA	1136	330	806	1418	29,05%	22	1,94%
ARGENTINA	879	234	645	627	26,62%	14	1,59%
CHILE	689	397	292	1164	57,62%	5	0,73%
MEXICO	789	39	750	80	4,94%	4	0,51%
PANAMA	468	101	367	314	21,58%	15	3,21%
PERU	423	71	352	102	16,78%	2	0,47%
HONDURAS	206	43	163	205	20,87%	2	0,97%
URUGUAY	184	13	171	19	7,07%	0	0,00%
VENEZUELA	165	10	155	85	6,06%	5	3,03%
CUBA	79	8	71	67	10,13%	1	1,27%
REPUBLICA DOMINICANA	70	7	63	32	10,00%	1	1,43%
ECUADOR	54	7	47	24	12,96%	0	0,00%
GUATEMALA	58	0	58	0	0,00%	0	0,00%
Total	6796	1530	5266	4770	22,51%	72	0,97%

CANTIDAD DE INSPECCIONES POR TIPO DE BUQUE MÁS RELEVANTES

Tipo Buque	Inspecciones II + IS	Iniciales	Ini. c/def	Def.	% de Insp c-Def	Detenciones	% Detenciones
BULK CARRIER	4224	3347	764	2135	11,24%	17	0,25%
CONTAINER SHIP (FULLY CELLULAR)	1153	973	169	408	2,49%	7	0,10%
CHEMICAL/PRODUCTS TANKER	842	673	140	406	2,06%	3	0,04%
GENERAL CARGO SHIP	543	382	113	640	1,66%	18	0,26%
VEHICLES CARRIER	294	255	46	102	0,68%	1	0,01%
OPEN HATCH CARGO SHIP	187	156	28	87	0,41%	0	0,00%
CRUDE OIL TANKER	135	121	13	18	0,19%	0	0,00%
REFRIGERATED CARGO SHIP	153	116	33	123	0,49%	1	0,01%
PRODUCTS TANKER	120	102	26	101	0,38%	4	0,06%
LPG TANKER	114	99	22	50	0,32%	2	0,03%
ORE CARRIER	69	61	8	14	0,12%	0	0,00%
LNG TANKER	67	55	14	21	0,21%	0	0,00%
CRUDE/OIL PRODUCTS TANKER	58	51	6	10	0,09%	0	0,00%
LIVESTOCK CARRIER	65	51	13	35	0,19%	0	0,00%
CHEMICAL TANKER	50	42	6	19	0,09%	1	0,01%
WOOD CHIPS CARRIER	42	36	5	14	0,07%	0	0,00%
TUG	47	30	20	53	0,29%	2	0,03%
PASSENGER/CRUISE	35	28	8	21	0,12%	1	0,01%
FISHING VESSEL	39	24	20	118	0,29%	3	0,04%

GRUPO DE ESTADISTICAS REFERIDAS A INSPECCIONES

Inspecciones Iniciales registradas en la región

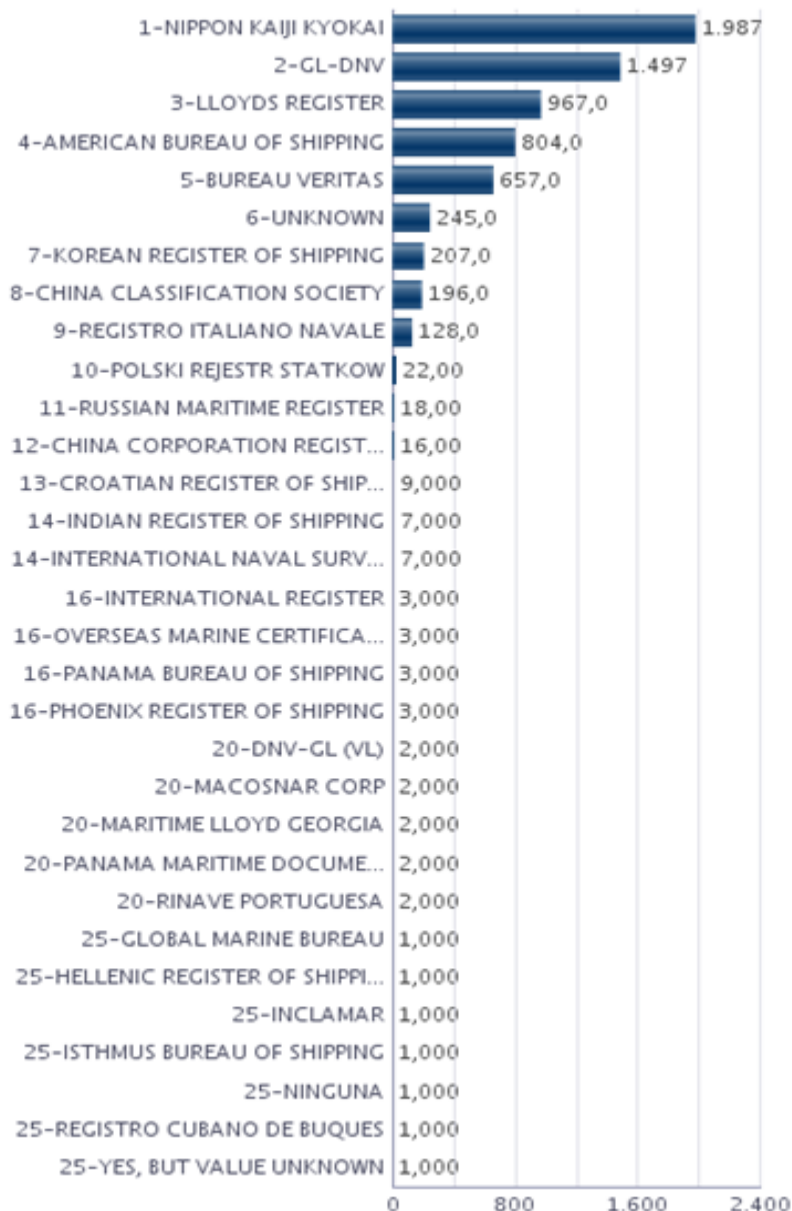
TOTAL INSPECCIONES INICIALES 4125

Cantidad de inspecciones por Estados miembros

Países ERP	II + IS	C/Def	S/Def	Iniciales	De Seguimiento	Detenciones	Buques c/ Insp. Iniciales	% Det
BRASIL	1869	270	1326	1596	273	1	1525	0,06%
COLOMBIA	1600	330	806	1136	464	22	1064	1,94%
ARGENTINA	1181	234	645	879	302	14	847	1,59%
CHILE	1163	397	292	689	474	5	668	0,73%
MEXICO	802	39	750	789	13	4	756	0,51%
PANAMA	515	101	367	468	47	15	435	3,21%
PERU	462	71	352	423	39	2	397	0,47%
HONDURAS	239	43	163	206	33	2	201	0,97%
URUGUAY	194	13	171	184	10	0	177	0,00%
VENEZUELA	167	10	155	165	2	5	138	3,03%
CUBA	130	8	71	79	51	1	71	1,27%
REPUBLICA DOMINICANA	74	7	63	70	4	1	68	1,43%
ECUADOR	60	7	47	54	6	0	52	0,00%
GUATEMALA	59	0	58	58	1	0	57	0,00%
Total	8515	1530	5266	6796	1719	72	6456	0,97%

INSPECCIONES POR ORGANIZACIÓN RECONOCIDA

Sociedad de Clasificación	Cantidad
NIPPON KAIJI KYOKAI	1987
GL-DNV	1497
LLOYDS REGISTER	967
AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	804
BUREAU VERITAS	657
UNKNOWN	245
KOREAN REGISTER OF SHIPPING	207
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY	196
REGISTRO ITALIANO NAVALE	128
POLSKI REJESTR STATKOW	22
RUSSIAN MARITIME REGISTER	18
CHINA CORPORATION REGISTER	16
CROATIAN REGISTER OF SHIPPING	9
INTERNATIONAL NAVAL SURVEYS	7
INDIAN REGISTER OF SHIPPING	7
PANAMA BUREAU OF SHIPPING	3
PHOENIX REGISTER OF SHIPPING	3
OVERSEAS MARINE CERTIFICATION	3
INTERNATIONAL REGISTER	3
PANAMA MARITIME DOCUMENTATION	2
MACOSNAR CORP	2
RINAVE PORTUGUESA	2
DNV-GL (VL)	2
MARITIME LLOYD GEORGIA	2
ISTHMUS BUREAU OF SHIPPING	1
NINGUNA	1
REGISTRO CUBANO DE BUQUES	1
INCLAMAR	1
YES, BUT VALUE UNKNOWN	1
GLOBAL MARINE BUREAU	1
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING	1
Total	6796



GRUPO DE ESTADÍSTICAS REFERIDAS A MEDIDAS ADOPTADAS

Codigos	Medida Adoptada	Cantidad Acciones
17	El capitán instruido para subsanar las deficiencias antes del zarpe	2405
16	Deficiencias a ser subsanadas en un plazo de 14 días	788
15	Deficiencias a ser subsanadas en el próximo puerto	625
99	Otros	394
30	Buque retenido	347
18	Rectificar deficiencia dentro de los 3 meses	211
Total		4770

GRUPO DE ESTADÍSTICAS REFERIDAS A DEFICIENCIAS

Naturaleza		Def. Aplicadas
		Deficiencias
Alarmas - Alarms	Alarmas - Alarms	86
Certificados y Documentación - Certificate & Documentation	Certificados de Buques - Ship Certificates	308
	Certificados de la Tripulación - Crew Certificates	241
	Certificate & Documentation - Documents	117
Comunicaciones - Radio Communications	Comunicaciones - Radio Communications	86
Condiciones Estanca - Water/Weathertight conditions	Condiciones Estanca - Water/Weathertight conditions	248
Condiciones de Habitabilidad y Trabajo - Living Conditions	Condiciones de Habitabilidad y Trabajo - Condiciones de Trabajo - Working and Living Conditions - Working Conditions	127
	Working and Living Conditions - Living Conditions	35
Condiciones de trabajo - Labour Conditions	Condiciones de trabajo - acomodación, recreación comida y catering - Labour Conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	107
	Condiciones de trabajo, protección de la salud, asistencia medica y seguridad social - Labour Conditions - Health protection, medical care, social security	131
	Otros/ other	12
	Requerimientos minimos para la gente de mar - Minimum requirements for seafarers	8
Condición Estructural - Structural Conditions	Condición Estructural - Structural Conditions	358
Código Internacional de Gestión de la Seguridad (CGS) International Safety Management Code (ISM)	Código Internacional de Gestión de la Seguridad (CGS) International Safety Management Code (ISM)	237
Dispositivos de salvamento - Life saving appliances	Dispositivos de salvamento - Life saving appliances	377
Equipamiento incluido en las operaciones de carga - Cargo operations including equipment	Equipamiento incluido en las operaciones de carga - Cargo operations including equipment	48
Mercancías Peligrosas - Dangerous goods	Mercancías Peligrosas - Dangerous goods	2
OTROS		9
Otros/ other	Otros/ other	5
PBIP - ISPS	PBIP - ISPS	65
Prevención de la Contaminación - Pollution prevention	Prevención de la Contaminación / Sistema anti-incrustantes - Pollution prevention - Anti Fouling	22
	Prevención de la Contaminación /MARPOL Anexo I -Pollution prevention - MARPOL Annex I	155
	Prevención de la Contaminación - MARPOL Anexo II - Pollution prevention - MARPOL Annex II	1
	Prevención de la Contaminación - MARPOL Anexo III -Pollution prevention - MARPOL Annex III	1
	Prevención de la Contaminación - MARPOL Anexo IV - Pollution prevention - MARPOL Annex IV	22
	Prevención de la Contaminación - MARPOL Anexo V - Pollution prevention - MARPOL Annex V	181
	Prevención de la Contaminación - MARPOL Anexo VI - Pollution prevention - MARPOL Annex VI	34
Propulsión y Máquinas Auxiliares - Propulsion and auxiliary machinery	Propulsión y Máquinas Auxiliares - Propulsion and auxiliary machinery	514
S/D		0
Seguridad contra Incendios - Fire safety	Seguridad contra Incendios - Fire safety	308
Seguridad de la Navegación - Safety of Navigation	Seguridad de la Navegación - Safety of Navigation	611
Sistemas de Emergencia - Emergency Systems	Sistemas de Emergencia - Emergency Systems	314
Total		4770

ANÁLISIS

DE LAS ESTADÍSTICAS 2021

Introducción

Los indicadores estadísticos de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto obtenidos en la región durante el año 2021, se han visto afectados a partir la pandemia por COVID-19, cuya velocidad de agravamiento a escala internacional, ha motivado la adopción de medidas restrictivas para hacer frente a la emergencia sanitaria, repercutiendo sobre el transporte marítimo, la gente de mar, y las propias actividades de control de buques por el Estado rector del puerto en toda la región.

Indicadores KPI

Respecto al índice de cumplimiento de las deficiencias a nivel regional, la cantidad de deficiencias aplicadas fueron 633 siendo subsanadas dentro de este año 473 alcanzando un nivel de 16,92% habiéndose fijado como un nivel razonable alcanzar el 60%.

El porcentual de buques diferentes inspeccionados a nivel regional alcanzó un 54,62%, fijándose como nivel óptimo para el Acuerdo un 40% de buques diferentes a inspeccionar.

La deficiencia histórica más recurrente corresponde al código 13102 - Maquinas Auxiliares - Auxiliary engine, la medida de acción que más se aplicó en la región resultó ser el código 17 representando un 50,42% sobre el total

Inspecciones por Estado

Con relación al año 2020, existió un incremento de 2523 inspecciones realizadas, registrándose un total de 6796 comparados con 4273 correspondientes al año anterior.

Durante este periodo, la tendencia de detenciones fue en alza con respecto al año 2020 puesto que se registraron 72 detenciones, equivalentes al 1,06% del total de buques inspeccionados; mientras que en el año 2020 fueron llevadas a cabo 44 detenciones, lo que hace un total de 1,02%.

Inspecciones por bandera

Los buques con las siguientes banderas lideran el volumen de inspecciones, representando un 65,23 % sobre el total de inspecciones en la región.

RANKING	BANDERA	%
1	PANAMA	18,71%
2	MARSHALL ISLANDS	17,53%
3	LIBERIA	14,91%
4	HONG KONG, CHINA	7,45%
5	SINGAPORE	6,62%
	TOTAL	65,23%

Inspeccionados por Organizaciones reconocidas

De la misma manera, las Organizaciones Reconocidas que lideraron el número de inspecciones han sido las siguientes:

Ranking	Sociedad de Clasificación	Inspecciones
1	NIPPON KAIJI KYOKAI	1987
2	GL-DNV	1497
3	LLOYDS REGISTER	967
4	AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	804
5	BUREAU VERITAS	657
	TOTAL	5912

Inspeccionados y Detenidos por Edad del buque

De la misma manera, las Organizaciones Reconocidas que lideraron el número de inspecciones han sido las siguientes:

Ranking	Edad Buque	Detenciones
1	MAYOR DE 41 AÑOS	20
2	DE 11 A 15 AÑOS	15
3	DE 6 A 10 AÑOS	9
4	DE 20 A 25 AÑOS	8
5	DE 36 A 40 AÑOS	6
6	DE 16 A 20 AÑOS	5
7	DE 0 A 5 AÑOS	3
7	DE 26 A 30 AÑOS	3
7	DE 31 A 35 AÑOS	3
	TOTAL	72

CONTACTOS

OPERATIVOS

//////// ARGENTINA

Prefecto Principal Rodolfo Alberto LORENZO

Oficial de la División Control de Buques

C. Electrónico: estadorector@prefectura naval.gov.ar

Teléfono: + (54) 11 4318-7467

Telefax: + (54) 11 4318-7547

//////// BOLIVIA

Capitán Navío Julio César FUENTES COSSIO

Jefe de la Unidad de Políticas Marítimas

C. Electrónico: politicas.maritimas@mindef.gob.bo

Teléfono: +(591) 2261-0634

Capitán de Fragata Wilson Santiago SANTOS GALINDO

Jefe de la Unidad de Relaciones Internacionales

Correo electrónico: wilsonsantos7174@gmail.com/ rrii@ribb.gob.bo

Teléfono: + (591) 2243-4415 / +(591) 2243-4435

//////// BRASIL

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1) Uárlem de Sá Resende

Oficial del Acuerdo de Viña del Mar

C. Electrónico: uarlem.resende@marinha.mi.br

Teléfono: + (5521) 2104-66776

//////// CHILE

Contralmirante (R) Mario MONTEJO ORELLANA

Jefe de la División de Estado Rector del Puerto

Correo electrónico: psc@dgtm.cl

mmontejo@dgtm.cl

mmontejopsco@gmail.com

Teléfono: + (56) (32) 2208613

Móvil: +56-975494686

//////// COLOMBIA

Capitán de Navío Omar PENAGOS VARGAS

Oficial Supervisor por el Estado Rector del Puerto

Responsable Estado Rector del Puerto

C. Electrónico: psc@dimar.mil.co

openagos@dimar.mil.co

Teléfono: + (57) 5 3885131 Ext. 4354

Móvil: + (57) 3182016369

Telefax: + (57) 1 2225152

//////// CUBA

Capitán Juan Manuel JIMENEZ HERNANDEZ

Jefe Departamento Estado Rector del Puerto

C. Electrónico: jimenez.sm@amc.transnet.cu

Teléfono: + (53) 7 8812191

Movil: + (53) 5 9999683

/////// ECUADOR

Capitán de Fragata Jaime Lasso NÁJERA

Cordinador Técnico Marítimo

Correo electrónico: jlasso@armada.mil.ec

jlassonaj@gmail.com

Teléfono: + (593) 960998209

Teniente de Navío Diego MORALES PALACIOS

Ayudante de Órdenes

C. Electrónico: dmorales@armada.mil.ec

Teléfono: + (593) 0998816401

/////// EL SALVADOR

Katherine Melisa LANDAVERDE

Asistente Técnico de Director Ejecutivo de la Autoridad Marítima Portuaria (AMP)

C. Electrónico: asistentedireccionamp@amp.gob.sv

Teléfono: +(503) 2591-9011/ 7071-0073

Telefax:

Enrique SANDOVAL

Jefe de Seguridad de la Navegación

C. Electrónico: esandoval@amp.gob.sv

Marco Mancía Inspector Naval

C. Electrónico: mmancia@amp.gob.sv

/////// GUATEMALA

Teniente de Navío Gustavo Enrique PINEDA RAMIREZ

Jefe del Departamento de Estado Rector de Puerto de la Dirección General de Capitanías de Puerto del Ministerio de la Defensa Nacional

C. Electrónico: depto.erp@dgam.gob.gt

Teléfono: (502) 4497-4252 y (502) 4497-4253

/////// HONDURAS

Capitán Alejandro RODRIGUEZ

Jefe del Departamento de Seguridad Marítima

C. Electrónico: arodriguez@marinamercante.gob.hn

Capitán de Altura José Martín RENDON MEDINA

Jefe Sección de ERP

C. Electrónico: martin_rendon2013@yahoo.com

Telefax: +(504) 2236-8872

/////// MÉXICO

Capitán de Navío CG. Manuel Baltazar ORTIZ GARCIA

Director de Inspección y Certificación Marítima

C. Electrónico: unicapam.digaprocer@semar.gob.mx

Teléfono: + (52) 55-56246500 Ext. 6210

Capitán de Fragata SIA. IMN. Octavio ORTIZ ALCÁNTARA

Subdirector de Certificación Marítima

Correo electrónico: unicapam.drcmi@semar.gob.mx

Teléfono: + (52) 55-56246500 Ext. 7719

/////// PANAMÁ

Ingeniero Victor LAU

Sección Control de buques por el Estado rector del puerto

Departamento Navegación y Seguridad Marítima

Correo electrónico: psc@amp.gob.pa

vlau@amp.gob.pa

Teléfono: + (507) 5015092 / 5015092

//////// PERÚ

Capitán de Navío Eduardo ZAMORA Chung

Director de Inspecciones Auditorias y Supervisiones
Dirección General de Capitanías y Guardacostas
C. Electrónico: zamor001@dicapi.mil.pe
dicaestado@dicapi.mil.pe
Teléfono: + (51) 945768903

Capitán de Corbeta Gustavo AYRES Meza

Jefe del Departamento de Estado Rector del Puerto
C. Electrónico: ayres001@dicapi.mil.pe
dicaestado@dicapi.mil.pe
Teléfono: + (51) 987571785

Técnico 3° Ccg. Paulo MATOS Carhuas

Departamento Estado Rector del Puerto
C. Electrónico: matos002@dicapi.mil.pe
Teléfono: + (51) 992026866

Oficial de Mar 1° Ccg. Gaby JINES Yallico

Departamento Estado Rector del Puerto
C. Electrónico: jines001@dicapi.mil.pe
Teléfono: + (51) 953 624870

//////// REPÚBLICA DOMINICANA

Capitán de Navío Antonio Francisco CABRAL FANÍ

Director Comando Naval de Capitanías de Puertos y Autoridad Marítima, ARD.
C. Electrónico: dir.cdp@marina.mil.do
capitaniadepuertoard@academianaval.edu.do

Capitán de Navío Santiago Martínez BREA

Director Dirección de Inspectores por el Estado Rector del Puerto
C. Electrónico: subdir.cerp@academianaval.edu.do - dir.cerp@academianaval.edu.do
Teléfono: + (849) 205-9868
Móvil: + (809) 604-3833

//////// URUGUAY

Capitán de Navío (CP) Roberto ACOSTA

Jefe del Departamento de Legislación y Acuerdos Internacionales
Correo electrónico: delea-jefe@armada.mil.uy
delea@armada.mil.uy
delea_estado_rector@armada.mil.uy
Móvil: ++ (598) 94457019

//////// VENEZUELA

Contraalmirante Luis MÉRIDA GALINDO

Jefe Oficina de Asuntos Acuáticos Internacionales
internacionales@inea.gob.ve
Correo electrónico:
lmeridag@gmail.com
lmerida@inea.gob.ve
Teléfono: +58 212 909 1578 / +58 424 231 5462

Teniente de Navío Jose Lara BORGES

Correo electrónico: jlarab@inea.gob.ve / jlaraborges@gmail.com
Teléfono: +58212 909 1593/1594 / +58 412 0379345



AVM

**ACUERDO DE
VIÑA DEL MAR
1992**

**Avenida Eduardo Madero 235. Piso 4. Oficina 4.26
(C1106ACC) CABA - República Argentina**

Teléfono: + 54 11 4318-7648

Conmutador: + 54 11 4318-7400/7500 Interno: 2426

ciala@prefectura naval.gov.ar

página web: <https://alvm.prefectura naval.gob.ar/>
