

ANUARIO 2022/2023



AVM

ACUERDO DE
VIÑA DEL MAR
1992





PRÓLOGO

DEL SECRETARIO



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

Ante desafíos e incertidumbres globales sin precedentes, la industria del transporte marítimo internacional sigue siendo un medio que garantiza la conectividad global a través del intercambio fluido de mercancías en todo el mundo, desempeñando a la vez un papel fundamental en el mantenimiento de la integridad de la cadena de suministro internacional.

Al mismo tiempo, el transporte marítimo está experimentando una evolución notable a medida que se enfrenta al imperativo de abordar el cambio climático y al mismo tiempo adoptar los últimos avances tecnológicos, particularmente en los ámbitos de la digitalización y la automatización.

Como organismo intergubernamental en colaboración con la OMI, el Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto se enfrenta a tales retos contribuyendo a que los buques que visitan la región cumplan con las disposiciones de los convenios internacionales relevantes en materia de seguridad de la navegación, la protección del medio marino y las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, garantizando de esta manera que el sector marítimo opere de manera segura, protegida, eficiente y sostenible, apoyando así el comercio mundial por agua.

En el marco de la creación de capacidades, hemos logrado consolidar en el ambiente operativo del Centro de Información del Acuerdo Latinoamericano (CIALA) la metodología del nuevo régimen de inspecciones (NIR) que reemplazó 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.

El crecimiento del número de inspecciones evidenciado durante el último año en los puertos latinoamericanos es testimonio de una recuperación sostenida de las actividades y capacidades de supervisión por el Estado rector del puerto, tras superarse las disrupciones ocasionadas por la pandemia de Covid-19. Sin dudas, la cooperación e intercambio de información con otros regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto y demás entidades con intereses comunes, siguen siendo actividades esenciales para el Acuerdo Latinoamericano en razón de motorizar la integración, cooperación y el protagonismo que lo distingue y valoriza en la arena internacional. De esta manera, intentamos aprovechar cada oportunidad para mostrarnos al mundo difundiendo las actividades que desarrollamos en la región y compartiendo nuestras experiencias y buenas prácticas convergentes con los esfuerzos de armonización de los procedimientos de inspección y transparencia de la información sobre supervisión por el Estado rector del puerto a escala mundial. Una vez más, agradezco a todas las Autoridades Marítimas Miembros por su compromiso en el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo y, en particular, a la Prefectura Naval Argentina por los esfuerzos para sostener a la Secretaría y el CIALA, sin cuyo funcionamiento no sería posible contar con una red regional de control de buques por el Estado rector del puerto eficaz y confiable.

El Anuario 2023 condensa las recientes actividades llevadas a cabo por el Acuerdo Latinoamericano y sus Autoridades Marítimas Miembros, una síntesis de los resultados estadísticos de las inspecciones realizadas y los avances experimentados desde la última reunión del Comité del Acuerdo. Esperamos que la información contenida resulte de interés y se constituya en un incentivo para seguir mejorando los procesos en materia de supervisión por el Estado rector del puerto.

pág.

<i>ANTECEDENTES</i>	<i>6</i>
<i>CONSOLIDACIÓN Y EVOLUCIÓN DEL ACUERDO</i>	<i>7</i>
<i>OBJETIVOS Y ORGANIZACIÓN</i>	<i>8</i>
<i>REUNIÓN DE COMITÉ</i>	<i>9</i>
<i>SECRETARÍA</i>	<i>12</i>
<i>INTEGRANTES DE LA SECRETARÍA</i>	<i>13</i>
<i>CENTRO DE INFORMACIÓN DEL ACUERDO LATINOAMERICANO (CIALA)</i>	<i>14</i>
<i>SECRETARIOS DEL ACUERDO</i>	<i>15</i>
<i>IMPORTANCIA DEL ACUERDO</i>	<i>16</i>
<i>CELEBRACIÓN 30° ANIVERSARIO DEL ACUERDO</i>	<i>18</i>
<i>CAPACITACIÓN</i>	<i>19</i>
<i>PARTICIPACIÓN DEL ACUERDO EN REUNIONES Y ENCUENTROS INTERNACIONALES</i>	<i>22</i>
<i>ACTIVIDADES DE LAS AUTORIDADES</i>	<i>31</i>
<i>AUTORIDADES MARÍTIMAS</i>	<i>35</i>
<i>MIEMBROS OBSERVADORES</i>	<i>36</i>
<i>INFORME ANUAL 2022</i>	<i>37</i>
<i>CONTACTOS OPERATIVOS</i>	<i>47</i>

ANTECEDENTES

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);
- 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); y
- 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 y República Dominicana (2012), y El Salvador (2023), ascendiendo en la actualidad a un total de dieciseis (16) Autoridades Marítimas.

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 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

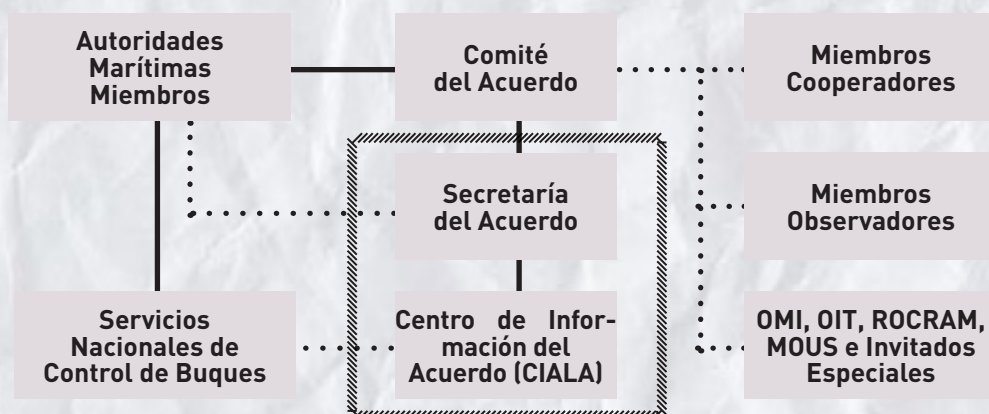
- Mantener un sistema armonizado de inspecciones en la región.
- Inspeccionar un mínimo del 20% de buques extranjeros diferentes ingresados a los puertos de las Autoridades Marítimas del Acuerdo dentro de los últimos 6 meses.
- Cooperar e intercambiar información entre las Autoridades Marítimas.



ORGANIZACIÓN



Organización del Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto, 1992



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 4.04 –
[C1106ACC] Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina
Teléfono: + 54 11 4318-7648
Conmutador: + 54 11 4318-7400/7500 Interno: 2404
Correo electrónico: secretariat-vma@prefecturanaval.gov.ar

REUNIÓN DEL 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 y de la Red de Mujeres de las Autoridades Marítimas de la Latinoamérica (MAMLa), de la Organización Marítima Internacional y de otros Memorandos de Entendimiento.



La “XXVIII 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 modo híbrida con participación presencial y remota, en la ciudad de Panamá, Panamá, desde el 5 al 8 de septiembre. Las Autoridades Marítimas 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 Autoridad Marítima de Panamá y la coordinación de la Secretaría del Acuerdo, contó con la participación de los delegados de las Autoridades Marítimas de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Panamá, Perú, México, República Dominicana, Uruguay y Venezuela, y representantes de los Memorando de entendimiento del Asia-Pacífico (Tokyo MoU), del Mar Negro (Black Sea MoU) y de la Red de Mujeres de las Autoridades Marítimas de la Latinoamérica (MAMLa), fue presidido por el Director General de Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá, Ingeniero Rafael Cigarruista y contó además con la presencia del Secretario del Acuerdo, el prefecto general Italo D’Amico de Argentina

Las palabras de bienvenida estuvieron a cargo de la Subadministradora de la Autoridad Marítima de Panamá y Presidenta de la Red de Mujeres de Autoridades Marítimas de Latinoamérica (Red MAMLa) Lic. Elvia Bustavino

Cabe destacar que durante el transcurso del evento también tuvo lugar la Reunión de Administradores de Centros de Información y Grupos Técnicos de Trabajo, para considerar asuntos relacionadas con el funcionamiento del centro de información del Acuerdo, la mejora del sitio web oficial del Acuerdo y el intercambio de información con otras bases de datos externas.

Tras abordar una amplia agenda de temas, el Comité adoptó importantes decisiones relativas a enmiendas al texto del Acuerdo, incorporando el nuevo régimen de inspecciones (NIR) y una política para difundir las detenciones producidas en los puertos de la región.

Asimismo, se aceptó por unanimidad la solicitud del Memorando de entendimiento del Mediterráneo para participar en las reuniones del Comité en calidad de Observador. Por otra parte, se aprobaron las futuras campañas de inspecciones concentradas relativas a Sala-

rios y Acuerdos de Empleo de la Gente de Mar (2024); sobre Convenio de Gestión del Agua de Lastre (2025), y sobre Sujeción de la Carga (2026), cuales se llevarán a cabo en forma armonizada con los MoUs de Tokyo y Paris.

En otro orden se avanzó con la elaboración de un proyecto de procedimiento para responder los casos de apelación en la región, con el proyecto piloto para un posible régimen de supervisión por el Estado rector del puerto para buques pesqueros, en la ejecución del Plan de capacitación y desarrollo profesional para los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto y la preparación de una campaña de inspecciones sobre el Código Polar para el verano austral 2024-2025, entre otras iniciativas.

También se abordaron los avances de las políticas de integración de la mujer y las medidas de anticorrupción marítima implementadas por las distintas Autoridades Marítimas Miembros en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto.

El Comité tomó nota con satisfacción de las actividades realizadas en el marco del Plan de capacitación y desarrollo profesional para el OSERP (es decir, seminarios, talleres y cursos de capacitación formación) y destacó la labor de la Secretaría por la organización y coordinación de las actividades de capacitación llevadas a cabo y a la División Cooperación Técnica de la OMI por su continuo apoyo.

El Comité expresó además su agradecimiento a la Prefectura Naval Argentina por su permanente compromiso con el funcionamiento y sostenibilidad de la Secretaría y del Centro del Información del Acuerdo Latinoamericano (CIALA).

En su mensaje de clausura de la reunión, el Secretario del Acuerdo, prefecto general Italo D'Amico, agradeció a la Autoridad Marítima de Panamá, 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.

La XXIX Reunión del Comité del Acuerdo está prevista celebrarse en Río de Janeiro, República Federativa de Brasil, provisionalmente en octubre de 2024.

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:

- Organiza las reuniones, da difusión a los documentos y apoya al Comité para permitirle cumplir con sus funciones;
- Es responsable del funcionamiento del Centro de Información; CIALA;
- Facilita e intercambio de información, llevadas a cabo los procedimientos administrativos y prepara los informes que puedan ser necesarios para el funcionamiento del Acuerdo; y
- Lleva a cabo aquellas otras tareas que puedan ser necesarias para asegurar el buen funcionamiento del Acuerdo.



INTEGRANTES

DE LA SECRETARÍA



Integrantes de la Secretaría: ayudante de segunda Repiso Germán, oficial principal Torres Emilio, prefecto López Noelia, prefecto general D'Amico Italo, prefectos Díaz Gerardo y Giménez Sebastián, subprefecto Otero Florencia, y cabo segundo Parra Marianela

CENTRO DE INFORMACIÓN DEL ACUERDO LATINOAMERICANO (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 cuya sede fue emplazada en la ciudad de Buenos Aires en razón del ofrecimiento realizado oportunamente por la Autoridad Marítima Nacional, en el Edificio Guardacostas sede de la Prefectura Naval Argentina.

Objetivos

- 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.

Funciones

- 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.



AVM ACUERDO DE
VÍA DEL MAR
1992



1 - RPE 2 - Porcentaje de Buques 3 - Inspecciones General 4 - Inspecciones EPP 5 - Denuncias 6 - Consulta Inspecciones 7 - Factor Prioridad 8 - Annual Report 9 - CIC Report 10 - Informe Semanal 11 - RSS

4

Busqueda de Inspecciones

Buques, Delincencias y Detenciones.

Ingrese parámetros de búsqueda y presione aceptar.

Nº OMI Nombre Buque Distritivo
contiene cualquiera

[Refrescar](#)

Ampliar los filtros de búsqueda de Inspecciones
[Consultar Inspecciones Con Búsqueda Avanzada](#)

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

(15/04/2015 al 31/12/2017)



Andrés M. Monzón

Prefecto General

(26/04/2008 al 14/04/2015)



Juan José Beltritti

Prefecto General

(24/12/1993 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 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 cumplan 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 1974);
- Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (Protocolo del 1988 al Convenio SOLAS);
- Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, en su forma enmendada (Convenio de Líneas de Carga, 1966);
- Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, en su forma enmendada (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 1978);
- Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, en su forma enmendada (Convenio de Arqueo, 1969);
- Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada (Reglamento de abordajes 1972);
- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (CLC 1969);
- Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS, 2001);
- Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, en su forma enmendada (Protocolo CLC de 1992);
- Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques 2004, en su forma enmendada (Convenio BWM 2004); Y
- Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM, 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.



CELEBRACIÓN

30º ANIVERSARIO DEL ACUERDO

El 5 de noviembre de 2022 se celebró el “30º 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 difundió 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

En el marco del Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT) de la Organización Marítima Internacional (OMI), para el bienio 2022/2023, se llevó a cabo el “Taller Regional para Oficiales Supervisores por el Estado Rector del Puerto (OSERP)”, a beneficio de funcionarios de las Autoridades Marítimas Miembros de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM) y de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Centroamérica y República Dominicana (ROCRAM-CA).

El referido taller de capacitación regional, que contó con la participación de 36 funcionarios correspondiente a 16 Autoridades Marítimas, fue celebrado bajo la modalidad virtual, del 7 al 25 noviembre del 2022 y en base a un programa de contenidos propuesto por la Secretaría del Acuerdo de Viña del Mar, utilizándose para tal efecto la plataforma de aprendizaje electrónico (e-learning) de la Prefectura Naval Argentina.



OMI-ROCRAM-ROCRAM-CA-AVM

“TALLER REGIONAL VIRTUAL PARA EL
OFICIAL DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO
RECTOR DEL PUERTO – 2022”



El taller se orientó a la capacitación profesional de los funcionarios de las Autoridades Marítimas y Administraciones de la región de Latinoamérica y el Caribe para cumplir adecuadamente con las exigencias que en materia de supervisión por el Estado rector del puerto prescriben los convenios internacionales y de conformidad con los procedimientos pertinentes adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en general, y el Acuerdo de Viña del Mar en particular.

La actividad académica, impartida por instructores y docentes de las Autoridades Marítimas de Argentina, Ecuador y Uruguay, se desarrolló sobre la Plataforma Educativa Virtual de la Dirección de Educación de la Prefectura Naval Argentina, basada en el sistema Moodle y un programa de capacitación documentado, posibilitando la evaluación continua del proceso de aprendizaje de los cursantes, incluyendo la lectura del material didáctico, las actividades parciales y finales, como la participación activa en los foros de trabajo grupal, donde se analizaron distintos casos testigos basados en experiencias sobre actividad de supervisión de buques por el Estado rector del puerto.

Los contenidos programáticos del “Taller Regional para Oficiales de Supervisión por el Estado Rector del Puerto (OSERP)”, fueron aprobados por la Secretaria del Acuerdo con una carga horaria de 80 horas cátedra, en 9 módulos temáticos.

El Secretario del Acuerdo de Viña del Mar, prefecto general Italo D'Amico, se refirió a esta importante actividad de capacitación profesional al señalar su contribución a la mejora de la implantación y cumplimiento de los principales instrumentos marítimos internacionales de seguridad por parte de los buques extranjeros que recalán en los puertos de la región, procurando a la vez un transporte marítimo seguro, protegido, amigable con el medio ambiente y sostenible.

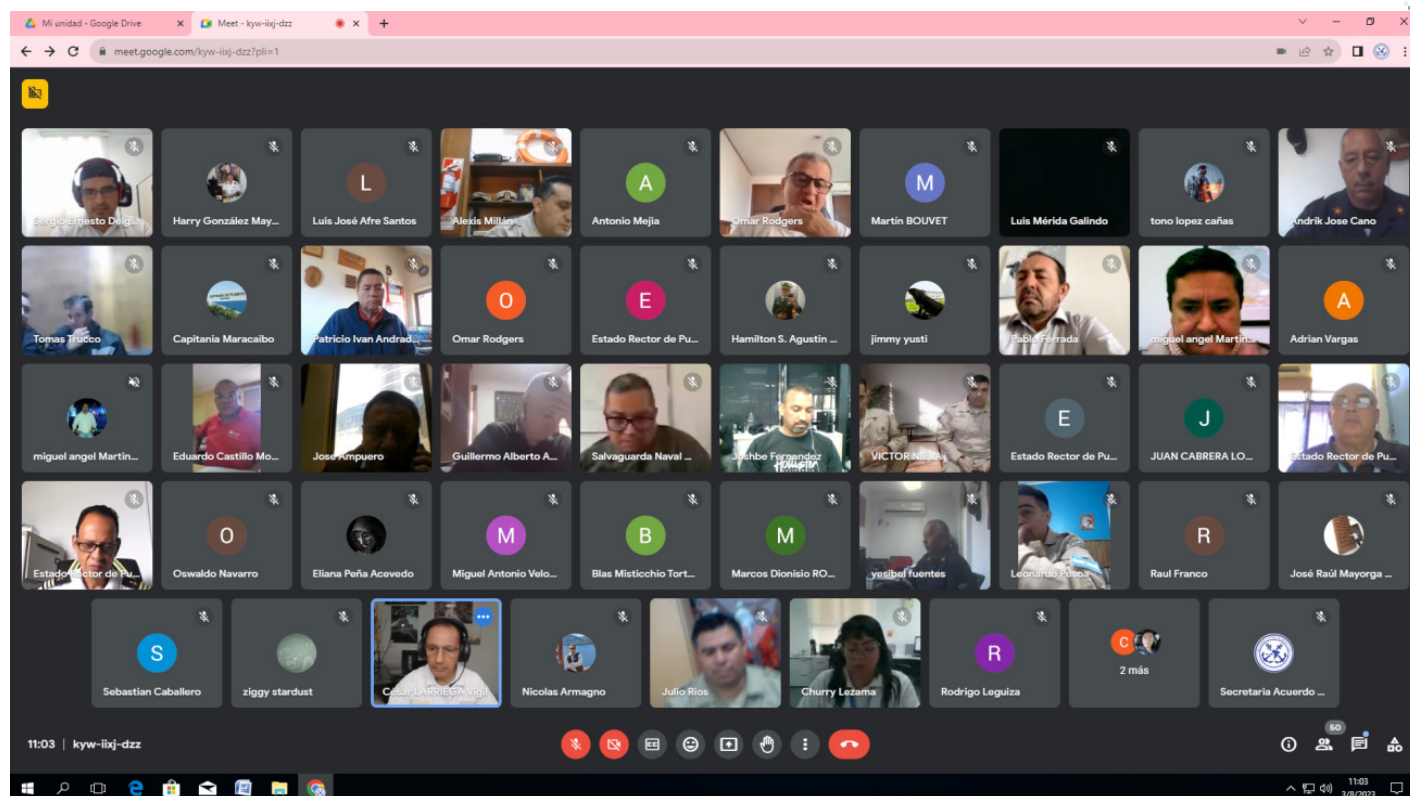
TALLER DE INDUCCIÓN PARA LA CAMPAÑA DE INSPECCIONES CONCENTRADAS (CIC) SOBRE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS

Se desarrollo bajo la modalidad virtual, durante los días 03 y 04 de agosto del corriente año, la mencionada Campaña de Inspecciones Concentradas (CIC) se desarrollará en forma concertada con los Memorandos de Entendimiento de Asia-Pacífico (MoU de Tokio) y de Paris, del 1 de septiembre al 30 de noviembre próximos.

El Taller de inducción fue preparado y dictado por personal de la Prefectura Naval Argentina, bajo la coordinación de la Secretaría, y contó con la participación de oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto de las 16 Autoridades Marítimas Miembros del Acuerdo Latinoamericano, por tratarse de una actualización de conocimientos complementaria a la formación básica e inicial de los oficiales supervisores por el Estado rector de puerto.

La capacitación fue desarrollada en dos días, y dentro de las temáticas abordadas se presentaron los propósitos y directrices de la Campaña de Inspecciones Concentrada, como así también la confección del cuestionario y lista de verificación para llevar a cabo la CIC en la región.

El objetivo y alcance de esta CIC es asegurar que los buques que recalán en los puertos de la región, cumplen con las prescripciones obligatorias en materia de seguridad contra incendios establecidas en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar 1974 (SOLAS 74) y el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI). La falta de mantenimiento adecuado y una vigilancia deficiente incrementan el riesgo de incendios en buques mercantes. Realizando la inspección conforme a los procedimientos pertinentes establecidos en el Acuerdo Latinoamericano para el Capítulo II-2 del Convenio SOLAS y el Código de sistemas de seguridad contra incendios, se puede cerciorar el bienestar de los tripulantes como así también, evitar los riesgos significativos de daños ambientales.



El instructor del taller, el prefecto Miguel Ángel Martínez, desarrolló en detalle cada una de estas preguntas, brindando no sólo el marco teórico de la norma que se prevé verificar su cumplimiento, sino también desplegando los posibles códigos de deficiencias y accionar a seguir en caso de que el buque no demuestre que la tripulación del buque está debidamente cualificada, entre otras posibles deficiencias.

Los resultados de la presente CIC serán procesados en la base de datos del Centro de Información del Acuerdo (CIALA) y los hallazgos y conclusiones se presentarán al Comité del Acuerdo para su análisis y difusión pertinente.

Cabe destacar que la actividad se inscribe dentro del Plan de Capacitación y Desarrollo Profesional para el OSERP (2022-2026) del AVM y cumple con la Resolución A.1155(32) sobre Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2021, que recomienda la celebración de seminarios periódicos para los funcionarios de supervisión a fin de actualizar sus conocimientos por lo que respecta a los instrumentos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto.

PARTICIPACIÓN

DEL ACUERDO DE VIÑA DEL MAR EN REUNIONES Y ENCUENTROS INTERNACIONALES

EL SECRETARIO DEL ACUERDO LATINOAMERICANO DE VIÑA DEL MAR, PARTICIPÓ DEL 1ER. FORO DE LA INDUSTRIA DEL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE PARÍS.

En representación del Acuerdo, la Secretaría participó del “1er. Foro de la Industria del Memorando de Entendimiento de París”, que se llevó cabo en forma virtual este miércoles, 5 de abril de 2023, con el propósito de obtener los últimos conocimientos y desarrollos de la industria del transporte marítimo internacional. En tal sentido la Secretaría del MoU Paris invitó a cuatro organizaciones de la industria (IACS, BIMCO, ICS e INTERTANKO) a realizar presentaciones sobre los desarrollos que consideran importantes y de interés para las Autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto.

Entre los temas que se abordaron, se destacan las consecuencias de la pandemia del Covid-19 para la industria, los desafíos que plantea la implantación y cumplimiento de disposiciones ambientales previstas en el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (BWM, 2004) y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por buques (MARPOL 73/78) respecto de las nuevas reglas Anexo VI sobre el índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) y el indicador de intensidad de carbono (CII) operacional anual obtenido y su calificación, como así también sobre la eficacia de las inspecciones remotas y el control de las horas de descanso de la gente de mar.

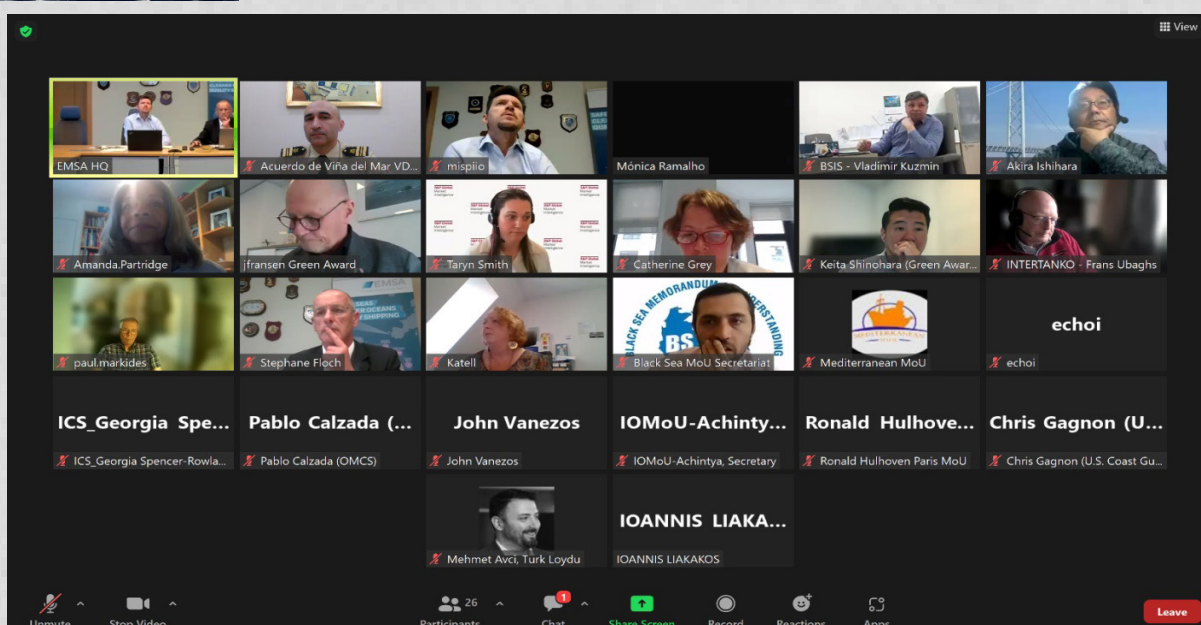


PARTICIPACIÓN DE LA SECRETARÍA EN LA 41 REUNIÓN DEL CONSEJO EDITORIAL DE EQUASIS

La Secretaría del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto participó virtualmente de la “41ª reunión del Consejo Editorial de Equasis”, que se celebró en Lisboa, Portugal, en su condición de observador, el día 18 de abril del corriente año, bajo la presidencia de Jan Fransen, de Green Award.

En representación de la Secretaría del Acuerdo, estuvo presente el Administrador del Centro de Información del Acuerdo (CIALA), el prefecto Matías Ezequiel Vitasse, además de representantes de los distintos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, tales como el MoU de París, MoU Mediterráneo, MoU Black Sea, MoU Océano Índico y el MoU del Tokio, y otras organizaciones marítimas como ser EMSA, INTERCARGO y GREEN AWARD, 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.



Asimismo, se abordó la necesidad de armonizar el concepto de las denominadas inspecciones de seguimiento (follow-up inspections) que son reportadas por algunos de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y cuyo debate fue aplazado para un futuro cursillo dirigido a secretarios de los memorandos de entendimiento/acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y los gestores de bases de datos que organizará la Organización Marítima Internacional.

También se debatió sobre la seguridad del sitio web, la información, la realización de test para verificar posibles ciberamenazas, y se revisaron las actividades en curso y las acciones planificadas para 2023 y 2024.

Equasis tiene como objetivo recopilar y difundir información de alta calidad relacionada con la seguridad sobre la flota mercante mundial proporcionada por los titulares de dicha información. En tal sentido, el Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Viña del Mar, 1992), a través de un memorando de cooperación firmado en 2012, mantiene con Equasis un fluido intercambio información.

Como en otros eventos, 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 y demás partes interesadas, en pos de la armonización de los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto y mejora de la transparencia, la comunicación y la relación con la industria naviera.

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

La Secretaría del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto participó de la “23° Reunión del Comité de Supervisión por el Estado rector del puerto del Memorando de Entendimiento del Mar Negro (Black Sea MoU)”, en su condición de observador, entre los días 25 al 28 de abril del corriente año. La reunión del Comité (PSCC23) se realizó en forma presencial en Constanza, Rumania presidida por el Sr. Alexandar ILiev, y también fue transmitida en forma virtual.

Además de las Autoridades miembro del Black Sea MoU, Bulgaria, Georgia, Rumania, Rusia, Turquía y Ucrania, participaron como observadores, representantes de ésta Secretaría y de los distintos Memorandos de Entendimiento, tales como los MoUs Tokyo, París, Mediterráneo, Caribe, Abuja y Océano Índico, entre otros.

Algunas de las cuestiones tratadas durante la reunión fueron las actividades de control por el Estado rector de puerto en la región del Mar Negro, análisis comparativo de las inspecciones y las acciones tomadas por las Autoridades Miembro, Capacitación de los OSERPs y la revisión del Manual del OSERP.



Uno de los temas destacados durante la reunión fue la corrupción marítima, y los esfuerzos que se realizan mancomunadamente con distintos organismos internacionales para erradicarla. Las Autoridades miembro expusieron sus experiencias al respecto y aceptaron las Orientaciones de la OMI para aplicar y adoptar procedimientos contra la corrupción marítima (FAL.5/Circ.48). También se tomó nota del trabajo realizado por el “Maritime Anti-Corruption Network”(MACN), decidiendo establecer lazos de cooperación constante con este organismo especializado en la temática.

Asimismo, el Comité deliberó sobre las futuras Campañas de Inspecciones Concentradas (CIC). Si bien se manifestó que el MoU del Mar Negro aún no ha decidido los futuros temas de las CIC, se expuso sobre las CIC que se llevarán a cabo en forma conjunta entre el MoU de París y el MoU de Tokio. Para las próximas CIC, los Comités de ambos MoUs en sus respectivas reuniones (PSCC55 y PSCC33) han acordado seleccionar los siguientes temas:

- 2023 - Seguridad contra incendios
- 2024 - Salario de la tripulación y acuerdo de empleo de la gente de mar en el marco del MLC
- 2025 - Gestión del agua de lastre

Por otro lado, se debatieron diversos asuntos de carácter técnico relativos a la base de datos del MoU del Mar Negro y al intercambio de información de dicho MoU con bases de datos externas.

Finalmente, durante la reunión la Secretaría del Acuerdo tuvo la oportunidad de realizar una breve presentación del documento informativo presentado (PSCC 23/11.3.3) y agradeció a ese régimen de supervisión por el Estado rector del puerto principalmente por la posibilidad de presentar dicho documento que contiene el Informe Anual del 2022 del Acuerdo Latinoamericano, junto con las últimas novedades y las actividades vinculadas con la supervisión por el Estado rector del puerto realizadas en la región de América Latina.

Una vez más, la participación por parte de la Secretaría del Acuerdo en la reunión del Comité del MoU del Mar Negro (PSCC23) en calidad de observador permitió continuar con el intercambio de información y la cooperación con los Memorandos de Entendimiento que operan a nivel mundial; experiencia que se considera sumamente valiosa en pos de la armonización de los procedimientos y actividades de supervisión por el Estado rector del puerto. Asimismo, representó una oportunidad para dar a conocer en otras regiones las distintas actividades y avances que en materia de supervisión por el Estado rector del puerto se realizan en nuestra región



EN CONDICIÓN DE OBSERVADOR LA SECRETARÍA DEL ACUERDO DE VIÑA DEL MAR PARTICIPÓ DE LA “56° REUNIÓN DEL COMITÉ DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DEL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE PARÍS”, ENTRE LOS DÍAS 15 Y 19 DE MAYO DEL CORRIENTE AÑO.

La reunión del Comité (PSCC56) se celebró de manera presencial en Kranj, Slovenia fue presidida por el Sr. Brian Hogan e inaugurada formalmente por la Ministra de Infraestructura de la República de Eslovenia, Mgtr. Alenka Bratušek, la misma fue transmitida en forma virtual para aquéllos miembros observadores que no pudieron asistir.

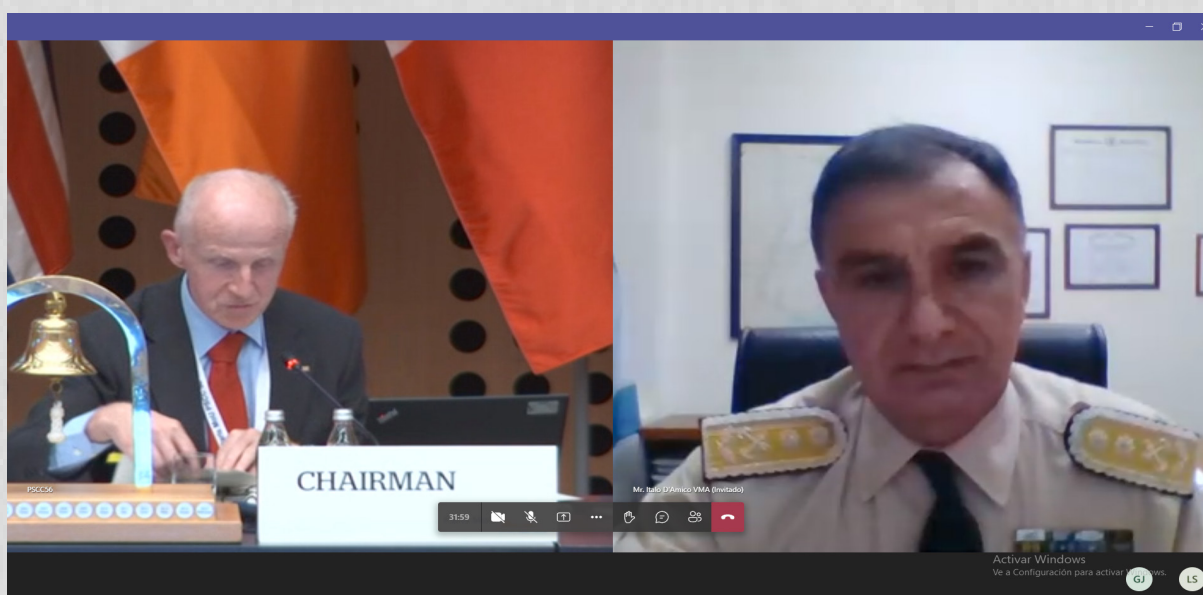
Además de la Secretaría de este Acuerdo regional, participaron de la reunión como observadores, representantes de los distintos Memorandos de Entendimiento de Mar Negro, Caribe, Océano Índico, Mediterráneo, Tokio, la Comisión Europea, la Agencia Marítima de Seguridad Europea, la Guardia Costera de los Estados Unidos, y representantes de la OMI y la OIT.



Una de las principales cuestiones debatidas durante la PSCC56 fue la ampliación del MoU de París con un nuevo miembro, Montenegro. Se debatieron los detalles finales de la solicitud de Montenegro para convertirse en miembro de pleno derecho y se llegó a un acuerdo para su entrada en vigor a partir del 01 de julio de 2023.

Además, se debatió sobre la planificación y el trabajo de las futuras Campañas de Inspecciones Concentradas (CICs), que se llevarán a cabo en forma conjunta con el MoU de Tokio. Las CIC previstas son sobre Seguridad contra Incendios en 2023, Salarios y Acuerdos de Empleo de la Gente de Mar en relación con el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (2006) en 2024, Gestión del Agua de Lastre en 2025 y Sujeción de la Carga en 2026. El Comité presentó los resultados sobre la Campaña de Inspección (CI) sobre el Código Polar, que se llevó a cabo en junio y agosto del año pasado, y comentó que la campaña había contribuido a sensibilizar a la industria con las nuevas prescripciones, mejorando así la seguridad y la protección del medio ambiente en las zonas polares.

El Comité expresó su agradecimiento por el intercambio de información con el sector marítimo en el “Foro de la Industria” celebrado a principios de año. A la vista de los comentarios positivos recibidos, el Comité decidió organizar este tipo de foros con mayor frecuencia. En cuanto a la pandemia de COVID-19, el Comité consideró que la situación parecía haber vuelto casi a la normalidad, pero que seguía siendo importante vigilar cualquier efecto posterior.



Durante el desarrollo de la reunión, el Secretario del Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Acuerdo de Viña del Mar, 1992), prefecto general Italo D'Amico, tuvo la oportunidad de realizar una breve presentación del documento informativo presentado (PSCC 56/8.2.3-INF) y agradeció a ese régimen de supervisión por el Estado rector del puerto por la invitación al evento y la posibilidad de presentar dicho documento que contiene el Informe Anual del 2022 del Acuerdo Latinoamericano, junto con las últimas actividades vinculadas con la supervisión por el Estado rector del puerto realizadas en la región de América Latina.

Asimismo, en el marco de las actividades de cooperación técnica, el prefecto general D'Amico destacó la firma de un Memorando de cooperación entre el Consejo de Administración de la EMSA y el Acuerdo de Viña del Mar para facilitar el acceso a los OSERP de la región a la herramienta de apoyo a la toma de decisiones denominada RuleCheck. Por último, se refirió a seguir participando en reuniones como éstas que permiten mejorar y armonizar los procedimientos de inspección con miras a promover un sistema marítimo seguro, protegido, amigable con el medio ambiente.

Finalmente, el Sr. Hogan cerró la reunión señalando que se habían logrado avances significativos en el control por el Estado rector del puerto, tanto a corto como a largo plazo. Dio las gracias a todas las Autoridades Miembro, a la Comisión Europea, a EMSA, a la Secretaría del MoU de París y a los observadores por su contribución y por el espíritu de cooperación mostrado por todos los asistentes a la reunión.

***PARTICIPAMOS DE LA
“28° REUNIÓN DEL
COMITÉ DE SUPERVI-
SIÓN POR EL ESTADO
RECTOR DEL PUERTO
(PSCC 28) DEL MEMO-
RANDO DE ENTENDI-
MIENTO DEL CARI-
BE”, EN CALIDAD DE
MIEMBRO OBSERVA-
DOR, ENTRE LOS DÍAS
29 Y 30 DE JUNIO DEL
CORRIENTE AÑO.***

El Memorando de Entendimiento del Caribe (MoU del Caribe) celebró su reunión de manera presencial en la ciudad de St. John's, Antigua & Barbuda, siendo la misma presidida por el Sr. Michel Amafo de Surinam e inaugurada por la Secretaria General del MoU Caribe, la Señora Jodi Barrow, y fue transmitida en forma virtual para aquellos miembros observadores que no pudieron asistir.

Además de los representantes de la Secretaría de este Acuerdo regional sobre supervisión por el Estado rector del puerto, participaron de la reunión como observadores el MoU del Océano Índico, MoU Tokio, MoU París, la Guardia Costera de los Estados Unidos y un representante de la Organización Marítima Mundial.

Las principales cuestiones debatidas durante la PSCC 28 fue la aceptación como nuevos miembros observadores a los Memorandos de Mar Negro (Black Sea MoU) y del Mediterráneo (Med MoU),

También, otros puntos relevantes que se remarcó durante el encuentro ha sido la necesidad de contar no solo con mayor número de Oficiales de Supervisión por el Estado Rector del Puerto (OSERP) por parte de las Autoridades Marítimas Miembros, sino también su capacitación continua. La Sra. Secretaria del Memorando del Caribe recordó la necesidad de informar las detenciones producidas en el marco de dicho Memorando para los buques que tienen injerencia en el resto del continente, en especial de informar al Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar. Se trató además la importancia que los Estados representados por sus Autoridades Miembros ratifiquen los convenios internacionales pertinentes para una mejor gestión de las actividades del MoU del Caribe.

El Comité también deliberó sobre la constante preocupación en la correcta gestión del agua de lastre, dada la problemática de la enfermedad de pérdida de tejido del coral pétreo (stony coral tissue loss disease) la cual es una enfermedad del coral altamente letal y de rápida propagación en el Océano Atlántico y el Mar Caribe, afectando recursos turísticos que impactan seriamente en la región.



Cabe destacar que durante la reunión, los distintos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, entre ellos el Acuerdo Latinoamericano, tuvieron la oportunidad de presentar los resultados de las actividades de control de buques por el Estado rector del puerto que se llevan a cabo en sus respectivas regiones y los principales avances en materia de armonización de procedimientos en la materia.

Al respecto, se mostró interés por la adopción por parte del Comité del Acuerdo de Viña del Mar de las “Orientaciones para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre casos de polizonaje” las cuales fueron solicitadas a Secretaría para poder contar para su análisis en los grupos de trabajo.

Finalmente se puso en conocimiento al Acuerdo Latinoamericano de las Enmiendas al Código de seguridad para buques de carga que operan en el Caribe (CCSS Code), sobre la actualización del Preámbulo del Código.

***LA SECRETARÍA DEL
ACUERDO LATINOAME-
RICANO PARTICIPÓ DE
LAS DELIBERACIONES
DEL 9º PERIODO DE SE-
SIONES SUBCOMITÉ DE
IMPLANTACIÓN DE LOS
INSTRUMENTOS DE LA
OMI, SE CELEBRÓ EN
LONDRES, DEL 31 DE
JULIO AL 04 DE AGOSTO
DE 2023***

Asistieron al periodo de sesiones, además de los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Organización, representantes de organismos especializados de las Naciones Unidas y observadores de organizaciones intergubernamentales que gozan de carácter consultivo como ser la Secretaría del Acuerdo de Viña del Mar y de los Memorandos de Entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto de Paris, Tokio, Mar Mediterráneo y el Mar Negro, entre otros, siendo la misma presidida por la Sra. Claudia Grant (Jamaica).

Durante el periodo se analizaron y debatieron importantes asuntos relativos a la implantación y cumplimiento de los instrumentos de la OMI y, en particular, en lo que respecta al punto 5 de la agenda sobre Medidas para armonizar las actividades y los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto a escala mundial, el Sub-

comité realizó un análisis de las actividades, prácticas y estadísticas de supervisión por el Estado rector del puerto y tomó nota con satisfacción de la gran cantidad de información facilitada por los distintos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, entre ellos el Acuerdo de Viña del Mar, en documentos sobre informes anuales, novedades recientes y resultados de las campañas intensivas de inspecciones (CIC). Al respecto, cabe destacar que por mandato del Comité, la Secretaría del AVM presentó los documentos III 9/INF.27 e III 9/INF.28, que informan de las actividades del Acuerdo correspondientes a 2022, y de la CIC 2022 sobre el Convenio de formación.



El Subcomité invitó a todos los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que siguieran presentando informes anuales al Subcomité, utilizando el modelo que figura en el anexo 3 del documento FSI 20/WP.5, y a que proporcionasen información sobre la actuación de las Administraciones de abanderamiento y de las organizaciones reconocidas, en particular, a fin de ayudar a las Administraciones de abanderamiento a que seleccionasen organizaciones reconocidas con un desempeño sobresaliente para que actuasen en su nombre.

Por otra parte, el Subcomité había tomado nota de que está previsto que se celebre el cursillo sobre PSC para secretarios, gestores de bases de datos y presidentes de acuerdos/memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto de los memorandos de entendimiento respectivos, del 14 al 16 de noviembre de 2023.

El Subcomité también examinó el documento III 9/5/5 (Secretaría) sobre las funciones y responsabilidades de los Gobiernos Contratantes en su derecho a ejercer la supervisión por el Estado rector del puerto; la función de apoyo de la OMI; y una perspectiva de la posible evolución futura. Se informó al Subcomité, entre otras cosas, de una perspectiva de la posible evolución teniendo en cuenta la petición del Comité del Memorando de entendimiento de París a la Secretaría de dicho memorando de que se pusiera en contacto con la OMI en relación con la posible elaboración de la base de datos global bajo los auspicios de la OMI; la necesidad de analizar los datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto almacenados en el GISIS para establecer tendencias que apoyen las novedades normativas y políticas; y el número creciente de memorandos de entendimiento/acuerdos de supervisión por el Estado rector del puerto que están trabajando en la elaboración de un régimen de supervisión por el Estado rector del puerto para los buques pesqueros.

El Subcomité estuvo de acuerdo que volviera a constituirse el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las medidas para armonizar las actividades y los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto a escala mundial para que prosiguiera su labor en el lapso interperíodos, coordinado por la Comisión Europea (CE), haciendo uso de la aplicación IMO Space y con el siguiente proyecto de mandato:

- .1 examinar a fondo las “Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima” (resolución MSC.159(78)), con miras a su inclusión en una versión futura de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto como apéndice nuevo;
- .2 examinar el anexo de la resolución sobre Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2023, con el fin de garantizar la coherencia de las orientaciones proporcionadas en relación con la detención de buques;
- .3 teniendo en cuenta las decisiones del Subcomité relativas al documento III 9/5/3 y, en particular, la propuesta de enmienda al párrafo 1.2.6 de los Procedimientos, elaborar orientaciones para los OSERP en relación con la regla II-1/56 del Convenio SOLAS 1974; y
- .4 informar al III 10.

Por último y tras las correspondientes deliberaciones, el Subcomité aprobó el proyecto de mandato para el autor o los autores del curso y el grupo de examen para la revisión del curso modelo 3.09 sobre supervisión por el Estado rector del puerto, con miras a la validación del proyecto de curso modelo revisado en el III 10.

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



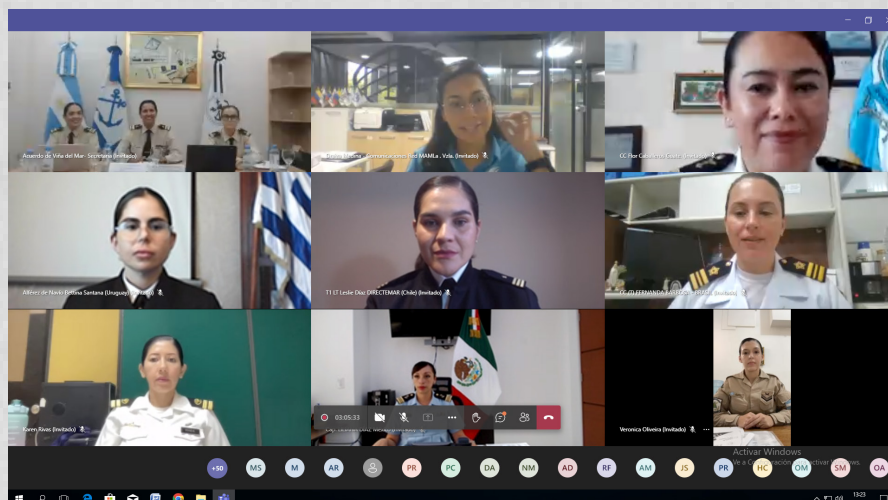
El mismo se conmemora los 18 de mayo de cada año, para reconocer y rendir homenaje a los logros de las mujeres que se desempeñan en sector de la industria marítima. En este sentido, la Autoridad Marítima de Argentina decidió sumarse a tan destacada celebración por medio de la organización de un encuentro virtual, en el que se tuvo la oportunidad de conocer los testimonios de diferentes mujeres representantes de las Autoridades Marítimas de la región.

Este Webinar por el Día internacional de la mujer en el sector marítimo, organizado por la Secretaría del Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Viña del Mar, 1992), se celebró bajo el lema 2023: "Movilización de Redes para la igualdad de género".

El encuentro fue inaugurado por el Secretario del Acuerdo Latinoamericano, el prefecto general Italo D'Amico y contó con exposiciones de 6 representantes de las Autoridades Marítimas de Chile, Colombia, Ecuador, Guatemala, Perú, República Dominicana y Uruguay, además de las Representantes de la Red MAMLa, María Fernanda Ucciani y Liliana Díaz Medina, y la Piloto de Ultramar Julia Becerra de la Prefectura Naval Argentina. Las disertantes presentaron sus opiniones y puntos de vista sobre los beneficios de las Redes Activas 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.

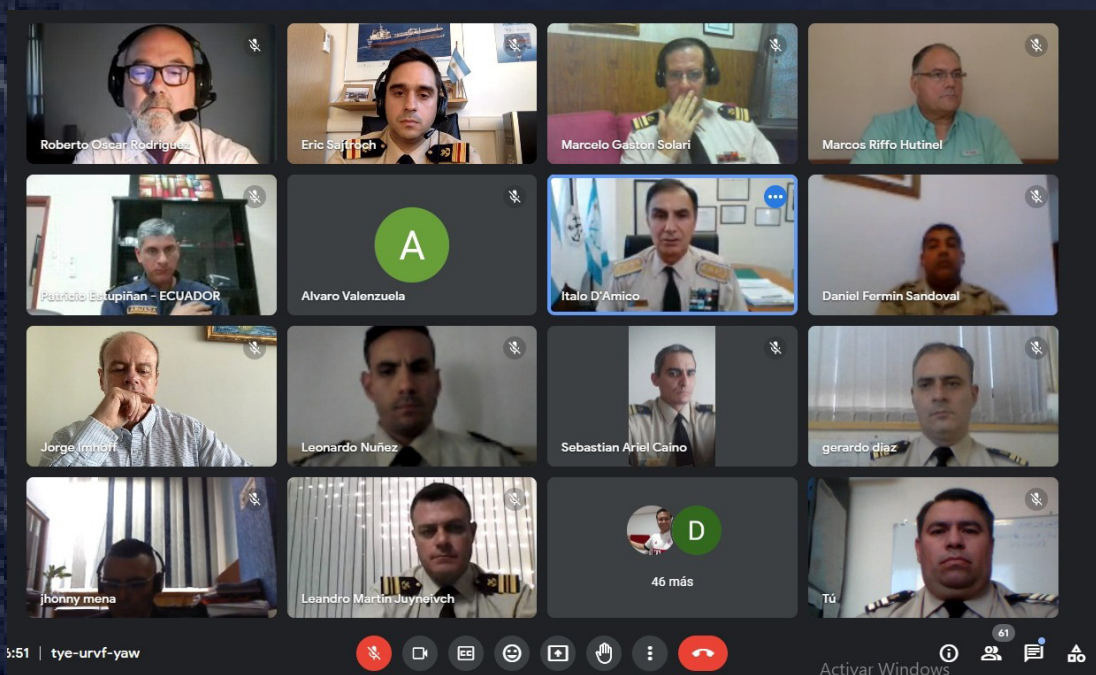
Es de destacar que el Acuerdo Latinoamericano trabaja en forma constante para fomentar un entorno de trabajo sin barreras para las mujeres, principalmente a través de la formación, la visibilidad y el reconocimiento de las oficiales de supervisión de la región latinoamericana.



ACTIVIDADES DE LAS AUTORIDADES

AUTORIDAD MARÍTIMA ARGENTINA

En el marco del programa del Plan de Capacitación y Desarrollo Profesional para el Oficial de supervisión por el Estado rector del puerto (OSERP), la Prefectura Naval Argentina concluyó de manera exitosa el Seminario de “Supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL” a nivel regional, dirigido a todas las Autoridades Marítimas Miembros del Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto, el cual se desarrolló de forma virtual entre el 24 al 28 de Abril de 2023, en coordinación con la Secretaría del Acuerdo Latinoamericano.



El Anexo VI que introduce las “Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques” del Convenio MARPOL, se caracteriza por ser un instrumento de suma importancia en la actualidad por proporcionar el principal marco regulatorio para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional. Cabe destacar que en 2011, la OMI acordó incluir un nuevo capítulo sobre “eficiencia energética” en el Anexo VI de MARPOL y adoptó normas obligatorias de eficiencia energética para los buques: el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), de carácter obligatorio para los buques nuevos y el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP). En tanto, en 2016 se adoptó el sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible obligatorio para que los buques reúnan y comuniquen los datos de consumo de fueloil de los buques de más de 5.000 toneladas brutas y en 2020 entró en vigor el límite de azufre del 0,50% masa/masa del fueloil utilizado o transportado para su utilización a bordo de un buque, reduciendo las emisiones totales de óxido de azufre del transporte marítimo en más de un 75%.

Asimismo, el 1 de noviembre del año 2022 entraron en vigor una serie de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL con gran impacto y repercusión en la flota marítima mundial, al combinar enfoques técnicos y operativos para mejorar la eficiencia energética de los buques, exigiendo que todos los buques calculen su índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) y establecer su indicador de intensidad de carbono (CII) anual así como su clasificación CII.

En ese contexto, el Comité del Acuerdo adoptó una importante decisión en su última reunión celebrada en Guayaquil, Ecuador, en septiembre de 2022, al incorporar como instrumento pertinente el Protocolo de 1997 relativo al Convenio MARPOL 73/78, que introduce el Anexo VI sobre “Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques”, cuya enmienda resultará operativa a partir del 6 de mayo del corriente año, generando la necesidad de que los OSERP de la región se encuentren adecuadamente capacitados para realizar las respectivas supervisiones. De esta manera, el Acuerdo se suma a los esfuerzos internacionales para controlar las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional y de lucha contra el cambio climático, en beneficio de las presentes y futuras generaciones.

Participaron del curso en calidad de alumnos, un total de 70 funcionarios de 14 Autoridades Marítimas Miembros del Acuerdo, con experiencia en la inspección de buques del propio pabellón como extranjeros, por tratarse de una actualización de conocimientos teóricos y técnicos complementaria a la formación básica e inicial. La importancia de los programas de capacitación continua se inscribe en los postulados del texto del Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto, que establece los requisitos mínimos de competencia y formación que deben reunir los funcionarios de las Autoridades Marítimas Miembros para actuar como Oficial de supervisión por el Estado rector del puerto (OSERP), actualizando de forma constante sus conocimientos por lo que respecta a los instrumentos pertinentes y procedimientos relativos al control de buques extranjeros.

La Secretaría del Acuerdo, a cargo del prefecto general Italo D’Amico, agradeció a los participantes del Seminario de supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, por el interés y esfuerzo evidenciados y, especialmente, a los instructores de la Prefectura Naval Argentina por el excelente trabajo realizado, cumpliéndose el objetivo de dar un importante paso hacia la uniformidad en la aplicación de los procedimientos de control de buques por el Estado del puerto, acompañando de esta manera los esfuerzos del transporte marítimo para la descarbonización del sector.



CAMPAÑA DE INSPECCIONES (CI) SOBRE MEDIOS DE TRANSBORDO, EMBARCO Y DESEMBARCO DE PRÁCTICOS Y PILOTOS EN ARGENTINA

Entre el 01 de junio y el 31 de julio del presente año, a fin de verificar el cumplimiento de los aspectos técnicos y operacionales de seguridad de la navegación, de las personas a bordo, y de las que embarquen en ellos transitoriamente, como ser personal de prácticos, pilotos, autoridades portuarias, aduaneras, migratorias, sanitarias, etc.

El motivo de la campaña de inspecciones fue a raíz de los informes de accidentes publicados por varias organizaciones de la industria del transporte marítimo, que revelan un número creciente de accidentes graves, incidentes y casi accidentes, relacionados con el empleo inapropiado de los medios para el transbordo de prácticos o con defectos significativos en el equipo conexo, razón por la cual esta Autoridad Marítima determinó la necesidad de implementar una campaña de inspecciones en todas las zonas de practica y pilotaje obligatorias del país.

La campaña tuvo como objetivo, incrementar las condiciones de seguridad en el embarco, desembarco y/o transbordo de personas, acorde los requisitos establecidos en la Regla V/23 del SOLAS y la Resolución A.1045 (27) Medios para el transbordo de prácticos, en su forma enmendada, concordante con las disposiciones nacionales previstas en la Ordenanza N° 7/2016 (DPSN) Medios de Embarco y Desembarco de los Buques y para el Transbordo de Prácticos. Asimismo, se procedió a realizar una amplia difusión previa al inicio de la Campaña de Inspecciones y de las preguntas específicas que figuran en la lista de verificación a ser empleada por los inspectores, a fin de facilitar la preparación de los buques por parte de sus capitanes y compañías.

La misma fue aplicada a buques alcanzados por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974, enmendado (SOLAS), durante las supervisiones por el Estado rector del puerto, como así también en aquellos buques argentinos (no alcanzados por el Convenio) que por sus características deba embarcar practico para el ingreso/egreso de puerto, a través del régimen de inspecciones extraordinarias.

Estas inspecciones estuvieron dirigidas a todos los buques y se examinaron áreas específicas de la campaña, además de otras relacionadas con las inspecciones habituales de Estado rector de puerto.

Durante el desarrollo de la CI fue importante contar con la cooperación de las asociaciones profesionales del personal de prácticos y pilotos y de la industria en general.

Se inspeccionaron en la jurisdicción un total de 254 buques mercantes que operaron en puertos argentinos, de los cuales tan sólo cuatro (4) buques observaron deficiencias en el período considerado, representando el 1,57% del total de buques inspeccionados. Al respecto, se instruyó al capitán a rectificar las deficiencias comprobadas previo al zarpe.

Como conclusión de la CI se pudo comprobar un alto grado de cumplimiento de las prescripciones técnicas y operacionales sobre Medios de transbordo, embarco y desembarco de prácticos y pilotos de los buques supervisados, alentándose a los capitanes y compañías a continuar manteniendo los estándares de seguridad sobre tales medios de transbordo, embarco y desembarco, en salvaguarda de la vida humana en el mar.

Estas inspecciones estuvieron dirigidas a todos los buques y se examinaron áreas específicas de la campaña, además de otras relacionadas con las inspecciones habituales de Estado rector de puerto.

Durante el desarrollo de la CI fue importante contar con la cooperación de las asociaciones profesionales del personal de prácticos y pilotos y de la industria en general.

Se inspeccionaron en la jurisdicción un total de 254 buques mercantes que operaron en puertos argentinos, de los cuales tan sólo cuatro (4) buques observaron deficiencias en el período considerado, representando el 1,57% del total de buques inspeccionados. Al respecto, se instruyó al capitán a rectificar las deficiencias comprobadas previo al zarpe.

Como conclusión de la CI se pudo comprobar un alto grado de cumplimiento de las prescripciones técnicas y operacionales sobre Medios de transbordo, embarco y desembarco de prácticos y pilotos de los buques supervisados, alentándose a los capitanes y compañías a continuar manteniendo los estándares de seguridad sobre tales medios de transbordo, embarco y desembarco, en salvaguarda de la vida humana en el mar.



AUTORIDADES MARÍTIMAS

El Acuerdo cuenta actualmente con DIECISEIS (16) Autoridades Marítimas Miembro



MIEMBROS OBSERVADORES

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



**Organización
Internacional
del Trabajo**



**ORGANIZACIÓN
MARÍTIMA
INTERNACIONAL**



ROCRAM-CA

INFORME

ANUAL 2022



AVM ACUERDO DE
VIÑA DEL MAR
1992



INDICADORES DE GESTIÓN

Nivel de cumplimiento de deficiencias por Estado rector de puerto

	Estados Rectores	Aplicadas	Subsanadas	%
	PERÚ	59	57	96,61%
	CHILE	1494	1199	80,25%
	COLOMBIA	1382	1048	75,83%
	ARGENTINA	928	647	69,72%
	BRASIL	1044	695	66,57%
	URUGUAY	16	10	62,50%
	PANAMÁ	315	168	53,33%
	HONDURAS	100	53	53,00%
	REPÚBLICA DOMINICANA	44	22	50,00%
	ECUADOR	116	57	49,14%
	MÉXICO	128	41	32,03%
	CUBA	14	2	14,29%
	VENEZUELA	40	0	0,00%
	GUATEMALA	9	0	0,00%
	TOTAL	5689	3999	70,29%

Principales deficiencias registradas en la región

Deficiencia	Descripción	%
14501	Basuras - Garbage	4,54%
13102	Maquinas Auxiliares - Auxiliary engine	4,46%
3102	Marcas de francobordo - Freeboard marks	3,59%
4103	Alumbrado de Emergencia, Baterías e Interruptores Emergency, lighting, batteries and switches	2,48%
11101	Botes salvavidas - Lifeboats	2,32%
13103	Manómetros, termómetros, etc - Gauges, thermometers, etc	2,28%
4114	Fuente de Energía de Emergencia – Generador de Emergencia - Emergency source of power - Emergency generator	2,24%
10101	Escala de practico y elevador mecánico de practico - Pilot ladders and hoist/pilot transfer arrangements	2,22%
13101	Máquina de Propulsión Principal - Propulsion main engine	2,16%
15109	Mantenimiento del buque y el equipo - Maintenance of the ship and equipment	1,98%
10116	Publicaciones Náuticas - Nautical publications	1,69%
13199	OTROS (MÁQUINAS) - OTHER (MACHINERY)	1,53%
10109	Luces, Marcas, Seniales Sonoras - Lights, shapes, sound-signals	1,39%
10114	Registrador de datos de la travesía (RDT) / Registrador de datos de la travesía Simplificado (RDT-S) - Voyage data recorder (VDR)/Simplified Voyage data recorder(S-VDR)	1,31%
7110	Equipo de Lucha contra Incendios - Fire fighting equipment and appliances	1,21%
4101	Sistema de Altavoces - Public address system	1,15%
2117	Corrosión en Cubiertas - Decks - corrosion	1,13%
11104	Botes de rescate - Rescue boats	1,11%
2108	Instalación Eléctrica en General - Electrical installations in general	1,03%
1123	Registro sinóptico continuo (RSC) - Continuous synopsis record (CSR)	0,99%

ESTADÍSTICAS

Porcentaje de buques diferentes inspeccionados en la región.

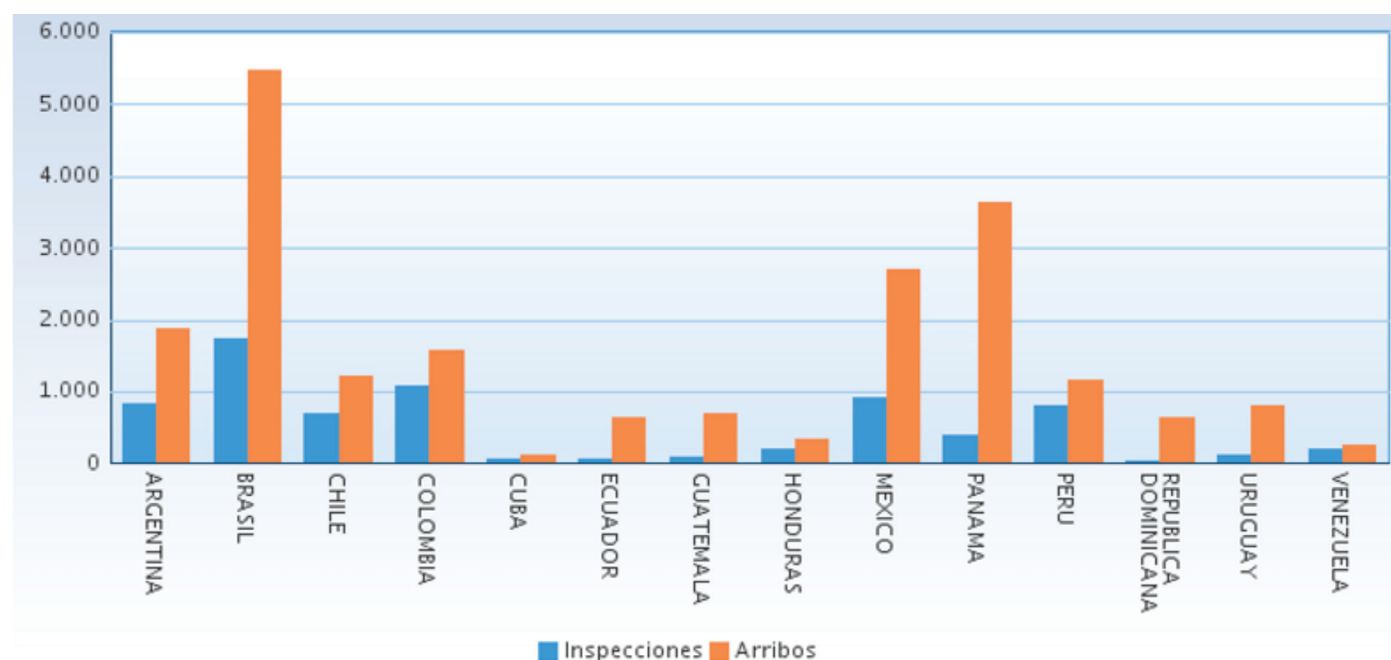
Buques con Inspecciones Iniciales	7762
Buques Arribados en la Región	11989
Porcentaje	64,74%

Cantidad de inspecciones registradas

Países ERP	Inspecciones Iniciales	Ini. c/def	Ini. s/def.	Deficiencias	% de Insp c-Def	Detenciones	% Detenciones
BRASIL	1814	351	1463	1044	19,35%	4	0,22%
COLOMBIA	1170	341	829	1382	29,15%	15	1,28%
CHILE	706	469	237	1494	66,43%	6	0,85%
ARGENTINA	852	289	563	928	33,92%	18	2,11%
MEXICO	966	47	919	128	4,87%	3	0,31%
PERU	928	29	899	59	3,12%	1	0,11%
PANAMA	430	113	317	315	26,28%	8	1,86%
HONDURAS	224	27	197	100	12,05%	3	1,34%
VENEZUELA	211	7	204	40	3,32%	1	0,47%
URUGUAY	128	9	119	16	7,03%	0	0,00%
GUATEMALA	115	1	114	9	0,87%	0	0,00%
CUBA	91	9	82	14	9,89%	2	2,20%
ECUADOR	78	20	58	116	25,64%	3	3,85%
REPUBLICA DOMINICANA	49	8	41	44	16,33%	0	0,00%
Total	7762	1720	6042	5689	22,16%	64	0,82%

Las AAMM de Chile, Panamá, Perú y México también reportan al Tokyo MoU y la AAMM de Cuba al Caribbean MoU.

Porcentaje de buques diferentes inspeccionados por Estados miembros



Cantidad de inspecciones por Tipo de Buque.

Tipo Buque	Inspecciones II + IS	Iniciales	Ini. c/def	Def.	% de Insp c-Def	Detenciones	% Detenciones
BULK CARRIER	4832	3775	848	2745	10,93%	22	0,28%
CONTAINER SHIP (FULLY CELLULAR)	1355	1148	204	482	2,63%	4	0,05%
CHEMICAL/PRODUCTS TANKER	933	744	155	427	2,00%	4	0,05%
GENERAL CARGO SHIP	612	458	127	699	1,64%	12	0,15%
VEHICLES CARRIER	363	308	47	121	0,61%	1	0,01%
CRUDE OIL TANKER	181	164	15	41	0,19%	1	0,01%
OPEN HATCH CARGO SHIP	184	157	21	41	0,27%	0	0,00%
REFRIGERATED CARGO SHIP	192	132	48	171	0,62%	2	0,03%
PRODUCTS TANKER	135	109	25	102	0,32%	2	0,03%
LPG TANKER	123	102	25	48	0,32%	1	0,01%
PASSENGER/CRUISE	101	92	12	30	0,15%	1	0,01%
CRUDE/OIL PRODUCTS TANKER	75	66	9	37	0,12%	1	0,01%
LIVESTOCK CARRIER	82	57	21	77	0,27%	1	0,01%
LNG TANKER	63	50	15	26	0,19%	0	0,00%
S/D	55	41	12	42	0,15%	1	0,01%
TUG	59	37	22	56	0,28%	2	0,03%
ORE CARRIER	38	31	7	19	0,09%	0	0,00%
WOOD CHIPS CARRIER	37	31	5	10	0,06%	0	0,00%
CHEMICAL TANKER	33	30	4	20	0,05%	1	0,01%

GRUPO DE ESTADÍSTICAS REFERIDAS A INSPECCIONES

Inspecciones Iniciales registradas en la región.

TOTAL INSPECCIONES INICIALES 7762

Cantidad de inspecciones por Estados miembros.

Países ERP	II + IS	C/Def	S/Def	Iniciales	De Seguimiento	Detenciones	Buques c/Insp. Iniciales	% Det
BRASIL	2216	351	1463	1814	402	4	1729	0,22%
COLOMBIA	1638	341	829	1170	468	15	1089	1,28%
CHILE	1345	469	237	706	639	6	684	0,85%
ARGENTINA	1216	289	563	852	364	18	827	2,11%
MEXICO	985	47	919	966	19	3	918	0,31%
PERU	959	29	899	928	31	1	815	0,11%
PANAMA	492	113	317	430	62	8	394	1,86%
HONDURAS	243	27	197	224	19	3	213	1,34%
VENEZUELA	218	7	204	211	7	1	193	0,47%
URUGUAY	136	9	119	128	8	0	124	0,00%
GUATEMALA	119	1	114	115	4	0	104	0,00%
CUBA	92	9	82	91	1	2	74	2,20%
ECUADOR	91	20	58	78	13	3	68	3,85%
REPUBLICA DOMINICANA	54	8	41	49	5	0	47	0,00%
Total	9804	1720	6042	7762	2042	64	7279	0,82%

Inspeccionados por Organización Reconocida

Sociedad de Clasificación	Cantidad
NIPPON KAIJI KYOKAI	2232
DNV	1796
LLOYDS REGISTER	1076
AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	964
BUREAU VERITAS	716
UNKNOWN	279
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY	254
KOREAN REGISTER OF SHIPPING	219
REGISTRO ITALIANO NAVALE	123
POLSKI REJESTR STATKOW	21
RUSSIAN MARITIME REGISTER	16
CHINA CORPORATION REGISTER	13
CROATIAN REGISTER OF SHIPPING	11
INDIAN REGISTER OF SHIPPING	7
INTERNATIONAL REGISTER	7
INTERNATIONAL NAVAL SURVEYS	6
MACOSNAR CORP	4
MARITIME LLOYD GEORGIA	3
NINGUNA	2
BIRO KLASIFIKASI INDONESIA	2
INCLAMAR	2
INTERMARINE	2
PANAMA MARITIME DOCUMENTATION	1
PHOENIX REGISTER OF SHIPPING	1
ISTHMUS BUREAU OF SHIPPING	1
REGISTRO CUBANO DE BUQUES	1
RINAVE PORTUGUESA	1
GLOBAL MARINE BUREAU	1
ZIANLIAN CHUEN	1
Total	7762

GRUPO DE ESTADÍSTICAS REFERIDAS A DEFICIENCIAS

Naturaleza		Def. Aplicadas
		Deficiencias
Alarmas - Alarms	Alarmas - Alarms	88
Certificados y Documentación - Certificate & Documentation	Certificados de Buques - Ship Certificates	389
	Certificados de la Tripulación - Crew Certificates	220
	Certificate & Documentation - Documents	120
Comunicaciones - Radio Communications	Comunicaciones - Radio Communications	123
Condiciones Estanca - Water/Weathertight conditions	Condiciones Estanca - Water/Weathertight conditions	306
Condiciones de Habitabilidad y Trabajo - Living Conditions	Condiciones de Habitabilidad y Trabajo - Condiciones de Trabajo - Working and Living	247
Condiciones de trabajo - Labour Conditions	Condiciones de Trabajo - Working Conditions	56
	Condiciones de trabajo - acomodación, recreación comida y catering - Labour Conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	106
	Condiciones de trabajo, protección de la salud, asistencia medica y seguridad social - Labour Conditions - Health protection, medical care, social security	114
	Otros/ other	13
	Requerimientos mínimos para la gente de mar - Minimum requirements for seafarers	1
Condición Estructural - Structural Conditions	Condición Estructural - Structural Conditions	361
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)	297
Dispositivos de salvamento - Life saving appliances	Dispositivos de salvamento - Life saving appliances	383
Equipamiento incluido en las operaciones de carga - Cargo operations including equipment	Equipamiento incluido en las operaciones de carga - Cargo operations including equipment	47
Mercancías Peligrosas - Dangerous goods	Mercancías Peligrosas - Dangerous goods	5
OTROS		48
Otros/ other	Otros/ other	6
PBIP - ISPS	PBIP - ISPS	66
Prevención de la Contaminación - Pollution prevention	Prevención de la Contaminación / Sistema anti-incrustantes - Pollution prevention - Anti Fouling	15
	Prevención de la Contaminación /MARPOL Anexo I -Pollution prevention - MARPOL Annex I	139
	Prevención de la Contaminación - MARPOL Anexo II - Pollution prevention - MARPOL Annex II	3
	Prevención de la Contaminación - MARPOL Anexo IV - Pollution prevention - MARPOL Annex IV	37
	Prevención de la Contaminación - MARPOL Anexo V - Pollution prevention - MARPOL Annex V	252
	Prevención de la Contaminación - MARPOL Anexo VI - Pollution prevention - MARPOL Annex VI	42
Propulsión y Máquinas Auxiliares - Propulsion and auxiliary machinery	Propulsión y Máquinas Auxiliares - Propulsion and auxiliary machinery	600
S/D		0
Seguridad contra Incendios - Fire safety	Seguridad contra Incendios - Fire safety	368
Seguridad de la Navegación - Safety of Navigation	Seguridad de la Navegación - Safety of Navigation	823
Sistemas de Emergencia - Emergency Systems	Sistemas de Emergencia - Emergency Systems	414
Total		5689

GRUPO DE ESTADÍSTICAS REFERIDAS A MEDIDAS ADOPTADAS

Codigos	Medida Adoptada	Cantidad Acciones
17	El capitán instruido para subsanar las deficiencias antes del zarpe	2807
16	Deficiencias a ser subsanadas en un plazo de 14 días	1050
15	Deficiencias a ser subsanadas en el próximo puerto	727
99	Otros	592
18	Rectificar deficiencia dentro de los 3 meses	261
30	Buque retenido	252
Total		5689

ANÁLISIS DE LAS ESTADÍSTICAS 2022

Indicadores KPI

Respecto al índice de cumplimiento de las deficiencias a nivel regional, la cantidad de deficiencias aplicadas fueron 5689 siendo subsanadas dentro de este año 3999 alcanzando un nivel de cumplimiento (rectificación de deficiencias) del 70,29%, habiéndose fijado como un nivel razonable alcanzar el 60%.

El porcentual de buques diferentes inspeccionados a nivel regional alcanzó un 64,74% (7762 buques inspeccionados sobre un total de 11989 buques diferentes ingresados), fijándose como nivel óptimo para el Acuerdo un 40% de buques diferentes a inspeccionar

El buque con mayor cantidad (histórica) de deficiencias es un BULK CARRIER, con una antigüedad de 26 años, siendo su Organización Reconocida NIPPON KAIJI KYOKAI (NKK).

Las deficiencias más recurrentes corresponden al código 14501 Basuras –Garbage (252 / 4,42% del total de deficiencias) y al código 13102 Máquinas Auxiliares – Auxiliary Engine (250 / 4,40% del total de deficiencias); la medida de acción que del total de medidas adoptadas).

Inspecciones por Estado rector del puerto

Con relación al año 2021, se verificó un incremento de 966 inspecciones realizadas (representa un aumento del 14,21% respecto del año anterior), registrándose un total de 7762 comparadas con las 6796, correspondientes al año anterior.

Durante este periodo, la tendencia de detenciones fue en baja con respecto al año 2021, puesto que se registraron 64 detenciones, equivalentes al 0,82% del total de buques inspeccionados; mientras que en el año 2021 fueron llevadas a cabo 72 detenciones, lo que hace un total de 0,97%.

Inspecciones por Bandera

Ranking	Bandera	%
1	PANAMA	18,31%
2	MARSHALL ISLANDS	16,98%
3	LIBERIA	15,79%
4	HONG KONG, CHINA	7,38%
5	SINGAPORE	6,74%
TOTAL		65,21%

Inspeccionados por tipo

Ranking	Tipo Buque	Inspecciones
1	BULK CARRIER	3775
2	CONTAINER SHIP (FULLY CELLULAR)	1148
3	CHEMICAL/PRODUCTS TANKER	744
4	GENERAL CARGO SHIP	458
5	VEHICLES CARRIER	308
TOTAL		6433

Inspeccionados por Organizaciones reconocidas

Ranking	Sociedad de Clasificación	Inspecciones
1	NIPPON KAIJI KYOKAI	2232
2	DNV	1793
3	LLOYDS REGISTER	1076
4	AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	964
5	BUREAU VERITAS	716
TOTAL		6781

Inspeccionados y Detenidos por Edad del buque

Ranking	Edad Buque	Detenciones
1	DE 11 A 15 AÑOS	17
2	MAYOR DE 41 AÑOS	12
3	DE 20 A 25 AÑOS	10
4	DE 26 A 30 AÑOS	6
4	DE 36 A 40 AÑOS	6
6	DE 6 A 10 AÑOS	4
6	DE 16 A 20 AÑOS	4
8	DE 0 A 5 AÑOS	2
8	DE 31 A 35 AÑOS	2
TOTAL		64

CONTACTOS OPERATIVOS

ARGENTINA

Oficial de la División Control de Buques

Prefecto Gerardo Daniel DÍAZ

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

Teléfono: ++ (54) 11 4318-7467

BOLIVIA

Capitán Navío

Wilson Santiago SANTOS GALINDO

Jefe de la Unidad de Relaciones Internacionales

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

Teléfono: (+591) 2-243-4415 / (+591) 2243-4435

BRASIL

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1)

Uarlem 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

CUBA

Capitán

Juan Manuel JIMENEZ HERNANDEZ

Jefe Departamento Estado Rector del Puerto

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

Teléfono: ++ (53) 7 8812191

Móvil: ++ (53) 5 9999683

ECUADOR

Capitán de Fragata

Jaime Lasso NÁJERA

Cordinador Técnico Marítimo

C. 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

Juan CABRERA LÓPEZ

Asesor

C. Electrónico: juan_cabrera75@hotmail.com

Teléfono: ++(503) 70959502

Capitán de Fragata

Douglas Orlando GONZÁLEZ MEDRANO

Comandante del Servicio de Guardacostas

C. Electrónico: douglas.gonzalez@mdn.mil.sv

Teléfono: ++(503) 76011895

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

Teléfono: ++(504) 99781147

Ingeniera

Alejandra MALDONADO ROSALES

Encargada de la Sección de ERP

C. Electrónico: psc.cortes@marinamercante.gob.hn

Telefax: ++ (504) 96302560

MÉXICO

Capitán de Fragata CG.DEM

Williams Hernández VELAZCO

Director de Inspección y Certificación Marítima

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

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

I.M.N

Jose Carlos FERNANDEZ MARTINEZ

Subdirector de Estado Rector del Puerto y Costa Afuera

Correo electrónico: digaprocer.suberpycostafuera@semar.gob.mx

Teléfono: ++ (52) 55-56246500 Ext. 7810

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

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

PERÚ

Capitán de Navío

Jesús A. MENACHO Pierola
Director de Inspecciones Auditorias y Supervisiones
Dirección General de Capitanías y Guardacostas
C. Electrónico: menac002@dicapi.mil.pe / dicaestado@dicapi.mil.pe
Teléfono: + (51) 933501558

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 3° Ccg.

Samuel PFOCCORI Colque
Departamento Estado Rector del Puerto
C. Electrónico: pfocc001@dicapi.mil.pe
Teléfono: + (51) 948877987

REPÚBLICA DOMINICANA

Capitán de Navío

Feliciano Pérez CARVAJAL
Comandante, Comando Naval de Capitanías de Puertos y Autoridad Marítima, ARD.
Teléfono: 1+(809) -604-3763
C. Electrónico: dir.cdp@armada.mil.do

Capitán de Navío

Wander ALMONTE
Director de Inspectores por el Estado Rector del Puerto
C. Electrónico: dir.cerp@academianaval.edu.do
Teléfono: 1+ (809) 604-1570
Móvil: 1+ (809) 454-7409

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

Contraalmirante

Iván Perez Ocariz
Gerente General de Marina
Correo electrónico: ieperez@inea.gob.ve
Teléfono: +58 426 511 5364



AVM

ACUERDO DE
VIÑA DEL MAR
1992

Avenida Eduardo Madero 235, Piso 4, Oficina 4.04
(C1106ACC) C.A.B.A. - República Argentina

Teléfono: +54 11 4318-7648
Conmutador: +54 11 4318-7400/7500 Interno: 2404

secretariat-vma@prefectura naval.gov.ar

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